Regeringens proposition till Riksdagen om godkännande av de reviderade bilagorna I och II till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och av 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg och med förslag till lagar om sättande i kraft av de bestämmelser i bilagorna och konventionen som hör till området för lagstiftningen samt till miljöskyddslag för sjöfarten, lag om bekämpning av oljeskador och lagar om ändring av vissa lagar som har samband med dessa

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner den reviderade bilaga I om förhindrande av oljeförorening och reviderade bilaga II om skadliga flytande ämnen till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg till den del de ligger inom Finlands behörighet. De reviderade bilagorna godkändes av Internationella sjöfartsorganisationen IMO i oktober 2004. Revisionen av bilaga I innehåller närmast tekniska ändringar. I bilaga II ändrades systemet för klassificering av farliga ämnen, och dessutom gjordes vissa tekniska preciseringar.

Det föreslås också att riksdagen ska anta lagar om sättande i kraft av de bestämmelser i bilagorna som hör till området för lagstiftningen. Propositionen innehåller också förslag till de ändringar som de reviderade bilagorna medför i den totalrevidering av lagstiftningen om marint miljöskydd som ingår i denna proposition.

Enligt förslaget ska riksdagen också godkänna 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg till den del bestämmelserna ligger inom Finlands behörighet. Konventionen ingicks på en diplomatkonferens i London i oktober 2001. Det föreslås även att riksdagen ska anta en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen. Vidare innebär förslaget att de ändringar görs som konventionen kräver i den föreslagna totalrevideringen av lagstiftningen om marint miljöskydd.

Genom den internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg förbjuds påförande på fartyg av tennorganiska föreningar som verkar som biocider och dessutom inför man samtidigt möjligheten att även förbjuda andra skadliga påväxthindrande system på fartyg i enlighet med de förfaranden som anges i konventionen. Finland undertecknade konventionen med vissa förbehåll för godkännandet i juni 2002.

Propositionen innebär också en lagteknisk reformering av lagstiftningen om skydd av den marina miljön så att bestämmelserna om utsläpp av skadliga ämnen vid normal drift av fartyg föreslås ingå i en ny miljöskyddslag för sjöfarten och bestämmelserna om bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor i en separat lag om bekämpning av oljeskador. Detta innebär att man genom dessa lagar utfärdar nya bestämmelser som är lagtekniskt förenliga med grundlagen och dessutom effektiva och välfungerande med avseende på målen för det marina skyddet. Samtidigt kommer sakinnehållet huvudsakligen att förbli oförändrat. Strukturen på lagstiftningen ändras så att man i framtiden ska kunna införliva internationella förpliktelser som är bindande för Finland samt EG-rättsakter i vår nationella lagstiftning på ett tydligare sätt än för närvarande. Samtidigt upphävs lagarna om förhindrande av miljöförorening från fartyg och om bekämpande av oljeskador som uppkommer på land, inbegripet ändringar. I förslaget beaktas också de ändringar som följer av den föreslagna omorganiseringen av trafikförvaltningen.

De reviderade bilagorna I och II trädde i kraft internationellt den 1 januari 2007. Finland har meddelat IMO att ändringarna kommer att träda i kraft för Finlands del först efter ett uttryckligt samtycke.

Den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg trädde i kraft internationellt den 17 september 2008. För Finlands del kommer den att träda i kraft tre månader efter dagen för deponeringen av godkännandeinstrumentet.

Det är meningen att lagarna för sättande i kraft av de reviderade bilagorna I och II ska sättas i kraft genom förordning av republikens president så snart som möjligt efter antagandet.

Lagen om sättande i kraft av konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg avses träda i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av republikens president och som sammanfaller med den dag då konventionen träder i kraft internationellt för Finlands del.

Miljöskyddslagen för sjöfarten, lagen om bekämpning av oljeskador och övriga lagar i anslutning till totalrevideringen avses träda i kraft den 1 januari 2010 genom en förordning av statsrådet, dvs. samtidigt som lagstiftningen om en omorganisering av trafikförvaltningen.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL 1
INNEHÅLL 3
ALLMÄN MOTIVERING 6
1 INLEDNING 6
2 NULÄGE 6
2.1 Den internationella utvecklingen 6
2.2 Europeiska gemenskapens lagstiftning 10
2.3 Den nationella lagstiftningen och praxis 12
2.4 Bedömning av nuläget 15
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN 15
3.1 Målsättning 15
3.2 De viktigaste förslagen 15
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER 19
4.1 Ekonomiska konsekvenser 19
4.2 Konsekvenser i fråga om organisation och personal 20
4.3 Konsekvenser för miljön och hälsan 21
4.4 Samhälleliga konsekvenser 21
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN 22
5.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial 22
5.2 Remissyttranden 22
5.3 Den fortsatta beredningen 23
5.4 Förarbetena kring AFS-konventionen 23
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER 23
DETALJMOTIVERING 24
1 DE REVIDERADE BILAGORNA I OCH II TILL 1978 ÅRS PROTOKOLL TILL INTERNATIONELLA KONVENTIONEN TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING FRÅN FARTYG SOM INGICKS 1973 24
1.1 Bilaga I till MARPOL 73/78 till förhindrande av förorening från fartyg och dess förhållande till lagstiftningen i Finland 24
1.2 Bilaga II om skadliga flytande ämnen till MARPOL 73/78 och dess förhållande till lagstiftningen i Finland 26
1.3 Den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg och dess förhållande till lagstiftningen i Finland 28
2 LAGFÖRSLAG 34
2.1 Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilaga I till 1978 års protokoll till internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg som ingicks 1973 34
2.2 Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilaga II till 1978 års protokoll till internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg som ingicks 1973 34
2.3 Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg 34
2.4 Miljöskyddslag för sjöfarten 34
1 kap. **Allmänna bestämmelser** 35
2 kap. **Förhindrande av oljeutsläpp från fartyg** 46

3 kap. **Oljeutsläppsavgift** 50
4 kap. **Förhindrande av utsläpp av skadliga flytande ämnen från fartyg** .. 50
5 kap. **Förhindrande av utsläpp av toalettavfall från fartyg** 56
6 kap. **Förhindrande av utsläpp av fast avfall från fartyg** 61
7 kap. **Förhindrande av luftförorening från fartyg** 64
8 kap. **Andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland och som gäller förhindrande av miljöförstöring som orsakas av normal drift av fartyg** 70
9 kap. **Mottagning av fartygsavfall i hamn** 72
10 kap. **Avlämning av fartygsavfall i hamn** 76
11 kap. **Fartygsbefälhavarens skyldighet att anmäla tillbud** 79
12 kap. **Tillsyn** 80
2.5 .....Oljebekämpningslagen 93
Allmänt 93
1 kap. **Allmänna bestämmelser** 94
2 kap. **Myndigheterna och deras uppgifter** 96
3 kap. **Planer för bekämpning av oljeskador** 101
4 kap. **Skyldigheter för oljelager och hamnar** 102
5 kap. **Bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor** 104
6 kap. **Tillsyn, administrativt tvång och ändringssökande** 109
7 kap. **Myndigheternas rätt att få information och tystnadsplikt** 110
8 kap. **Särskilda bestämmelser** 113
2.6 .....Lag om ändring av lagen om oljeskyddsfonden 115
2.7 .....Lag om ändring av havsskyddslagen 116
2.8 .....Lag om ändring av miljöskyddslagen 117
2.9 .....Lag om ändring av lagen om skydd för miljön i Antarktis 118
2.10 .....Lag om ändring av avfallslagen 118
2.11 .....Lag om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten 119
2.12 .....Lag om ändring av strafflagen 119
2.13 .....Lag om ändring av lagen om förrättande av undersökning och användande av tvångsmedel ombord på utländskt handelsfartyg med anledning av brott i vissa fall 120
2.14 .....Lag om ändring av lagen om Finlands ekonomiska zon 120
2.15 .....Lag om ändring av räddningslagen 121
2.16 .....Lag om ändring av sjöräddningslagen 121
2.17 .....Lag om ändring av lagen om försvarsmakten 121
3 ..... NÄRMARE BESTÄMMELSER 122
4 ..... IKRAFTTRÄDANDE 123
5 ..... BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE OCH BEHANDLINGSORDNING 123
LAGFÖRSLAGEN 132
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilaga I till 1978 års protokoll till internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg som ingicks 1973 132
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilaga II till 1978 års protokoll till internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg som ingicks 1973 133
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg 134
Miljöskyddslag för sjöfarten 135
om bekämpning av oljeskador 164

om ändring av lagen om oljeskyddsfonden 175
om ändring av 2 och 13 § i havsskyddslagen 176
om ändring av miljöskyddslagen..... 177
om ändring av lagen om skydd för miljön i Antarktis 179
om ändring av 73 a § i avfallslagen..... 180
om ändring av 2 och 3 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten..... 181
om ändring av strafflagen..... 182
om ändring av 1 § i lagen om förrättande av undersökning och användande av tvångsmedel ombord på utländskt handelsfartyg med anledning av brott i vissa fall..... 183
om ändring av 3 och 21 § i lagen om Finlands ekonomiska zon 184
om ändring av 1 och 69 § i räddningslagen..... 185
om ändring av 4 § i sjöräddningslagen 186
om ändring av 11 § i lagen om försvarsmakten..... 187
BILAGA..... 188
PARALLELLTEXT 188
Lag om ändring av lagen om oljeskyddsfonden..... 188
om ändring av 2 och 13 § i havsskyddslagen 190
om ändring av miljöskyddslagen..... 191
om ändring av lagen om skydd för miljön i Antarktis 193
om ändring av 73 a § i avfallslagen..... 194
om ändring av 2 och 3 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten..... 195
om ändring av strafflagen..... 196
om ändring av 1 § i lagen om förrättande av undersökning och användande av tvångsmedel ombord på utländskt handelsfartyg med anledning av brott i vissa fall..... 198
om ändring av 3 och 21 § i lagen om Finlands ekonomiska zon 199
om ändring av 1 och 69 § i räddningslagen..... 200
om ändring av 4 § i sjöräddningslagen 202
om ändring av 11 § i lagen om försvarsmakten..... 203

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Sjöfarten är till sin karaktär internationell verksamhet och redan under 50 års tid har internationella avtal, som ingåtts globalt eller områdesvis, legat som grund för det miljöskydd som omfattar sjöfarten. Tillväxten inom handelssjöfarten och fritidsbåtsporten har i betydande omfattning ökat belastningen på såväl vattnen, luften som stränderna. Därför har strävandena att reducera miljö- och hälsoeffekter föranledda av fartygens normala drift ägnats allt större uppmärksamhet. Det viktigaste instrumentet för att skydda den marina miljön är protokollet av år 1978 jämte bilagor till Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s konvention av 1973 till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983), nedan MARPOL 73/78-konventionen.

Internationella förpliktelser som praktiskt taget helt har sin grund i MARPOL 73/78-konventionen och bilagorna till denna liksom i den konvention om säkerhet för människoliv till sjöss (SOLAS) jämte bilagor, som IMO antog 1974, tillämpas över hela världen. Inom IMO pågår ett kontinuerligt arbete för att utveckla miljöbestämmelser för fartyg.

År 2001 godkände IMO för sin del en internationell konvention om begränsandet av skadliga antifoulingsystem på fartyg, nedan AFS-konventionen.

Under de senaste åren har också Europeiska gemenskapen utvecklat den lagstiftning som rör sjöfarten och skyddet av den marina miljön. Gemenskapslagstiftningen bygger huvudsakligen på bestämmelser som avtalats inom IMO. Östersjöländerna har också under en lång tid samarbetat inom ramen för Östersjökommissionen (HELCOM) i avsikt att skydda Östersjöns marina miljö och reducera den belastning som fartygen förorsakar som en del av strävandena att förbättra tillståndet i Östersjön. Östersjöländerna överenskom 2007 om en aktionsplan för Östersjön (Baltic Sea Action Plan) i syfte att återställa Östersjöns goda ekologiska status till året 2021. I planen ingår också ett avsnitt om sjöfarten med många förslag till åtgärder.

Bekämpandet av oljeskador på landområdena liksom oljeskador förorsakade av fartyg har utvecklats betydligt under en period av drygt trettio år. Kommunernas och de statliga myndigheternas beredskap såväl i fråga om funktioner som materiel står på en rätt tillfredsställande nivå. De ständigt ökande oljetransporterna från de ryska hamnarna vid Finska vikens kust innebär dock nya utmaningar för bekämpningsberedskapen. Bekämpandet av olje- och kemikalieskador i havsområdena bygger på internationella, multilaterala och bilaterala överenskommelser samt på samarbete och ömsesidigt bistånd enligt avtal i händelse av olyckor.

2 Nuläge

2.1 Den internationella utvecklingen

MARPOL 73/78-konventionen samt bilagorna I och II

Såväl internationellt som för Finlands del trädde MARPOL 73/78-konventionen i kraft den 2 oktober 1983. Konventionen innehåller bestämmelser om olja och oljehaltiga blandningar, transport av flytande ämnen som bulklast, förpackade ämnen som är farliga för den marina miljön, toalettavfallsvatten och fast avfall från fartyg samt bestämmelser i syfte att förhindra luftförorening. Konventionen föreskriver om strängare utsläppsgränser inom vissa specialområden som preciseras i konventionen, ett specialområde är Östersjön.

Genom bestämmelserna i MARPOL 73/78-konventionen och bilagorna till denna har man strävat att reducera farliga eller skadliga utsläpp i vattnet eller atmosfären som följd av normal fartygsdrift. Till konventionen hör numera sex bilagor, av vilka bilaga I innehåller bestämmelser om olja, bilaga II bestämmelser om transport av skadliga flytande ämnen i bulk, bilaga III bestämmelser om transport av skadliga ämnen i förpackad form, bilaga IV bestämmelser om toalettavfallsvatten, bilaga V bestämmelser om fast avfall och bilaga VI bestämmelser om luftföroreningar som via luften delvis påverkar även havet. Bilagorna I–VI till MARPOL 73/78-konventionen har alla trätt i kraft internationellt. Finland är avtalspart i bilagorna i deras ursprungliga form. Den gällande fartygsavfallslagstiftningen har sin grund i konventio-

nen och dess bilagor I, II och IV—VI. I fråga om transport av farliga förpackade ämnen ingår bestämmelserna i lagen om transport av farliga ämnen (719/1994).
Östersjöområdets känsliga och utsatta miljö har beaktats i bilagorna I, V och VI till MARPOL 73/78-konventionen. Östersjön har i bilagorna definierats som specialområde med avseende på olja och fast avfall samt när det gäller svavelutsläpp i likhet med Nordsjön och Engelska kanalen som specialområde med avseende på svaveloxidutsläpp.
MARPOL 73/78-konventionen har ändrats i flera omgångar sedan den trädde i kraft. Ändringarna behandlas och antas av IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön (Marine Environment Protection Committee), nedan MEPC.

Bilaga I till MARPOL 73/78-konventionen om olja

Den ursprungliga bilaga I som gäller olja trädde i kraft i samband med att MARPOL 73/78-konventionen trädde i kraft den 2 oktober 1983. I bilagan ingår bestämmelser med förbud mot och begränsningar för utsläpp av olja och oljehaltiga blandningar samt krav på fartygens konstruktion och utrustning för att kunna iaktta dessa bestämmelser. Bilagan föreskriver dessutom om ett oljeskyddscertifikat, som myndigheterna i den stat, vars flagg fartyget för och som är avtalspart i konventionen, har utfärdat efter att ha konstaterat att fartyget uppfyller kraven på konstruktion och utrustning för oljetransport enligt bilaga I. I bilagan ingår även bestämmelser om utrustning för hantering och kontroll av oljehaltiga blandningar samt om typgodkännande av sådana anläggningar. Bilagan föreskriver ytterligare om en plan för nödåtgärder vid oljeförorening, skyldighet att rapportera till myndigheterna samt att föra oljedagbok.
Bilagan har ändrats upprepade gånger efter att den godkändes. MEPC antog den 15 oktober 2004 genom resolution MEPC.117(52) en helt reviderad version av bilaga I. Bilagan trädde i kraft internationellt den 1 januari 2007. I en not den 29 juni 2006 meddelade Finland IMO, som fungerar som depositarie, att för Finlands del förutsätter den reviderade bilagan uttryckligen ett godkännande, eftersom den innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och kräver riksdagens samtycke.
En redogörelse för innehållet i den reviderade bilagan följer nedan i detaljmotiveringen till bilagan samt i detaljmotiveringen till den föreslagna lagen om miljöskyddslag för sjöfarten.

Bilaga II till MARPOL 73/78-konventionen om skadliga flytande ämnen

MARPOL 73/78-konventionens bilaga II med bestämmelser om skadliga flytande ämnen ingick redan i den ursprungliga MARPOL 73/78-konventionen. Bilagan reviderades 1985. Ändringen trädde i kraft internationellt 1987 och sattes då även för Finlands vidkommande i kraft (FördrS 20/1987). MEPC antog den 15 oktober 2004 en helt reviderad bilaga II genom resolution MEPC.118(52). Bilagan trädde i kraft på det internationellt den 1 januari 2007. I en not den 29 juni 2006 meddelade Finland IMO, som fungerar som depositarie, att den reviderade bilagan uttryckligen förutsätter ett godkännande för Finlands del, eftersom den innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och kräver riksdagens samtycke.
När bilaga II omarbetades ändrades klassificeringen av skadliga ämnen utifrån riskprofilen över deras inverkan på miljön från en tidigare indelning i de fyra klasserna A, B, C och D till klasserna X, Y och Z. Bilagan redogör för villkoren vid hantering, märkning och utsläpp av ämnen som tillhör respektive klass. Bilagan upptar också bestämmelser om en lasthanteringsmanual med detaljerade metoder för procedurerna vid tömning och rengöring, en lastdagbok för åtgärderna vid lastning, lossning, rengöring och läktring samt om en beredskapsplan för kemikalieskador i den marina miljön.
Bestämmelserna om hur fartyg som transporterar skadliga ämnen i bulk ska vara konstruerade och utrustade ingår i IBC-koden. Koden har likaledes reviderats genom resolutioner med samma innehåll från IMO:s kommittéer MEPC.119(52) och MSC.176(79). Den reviderade IBC-koden trädde i kraft internationellt den 1 januari 2007. Avsikten är att IBC-koden efter att bilaga II har trätt i kraft nationellt kan godkännas och sättas i kraft på grundval av kapitel VII del B i SOLAS-konventionen och bilaga II till MARPOL 73/78-konventionen. En mera ingående redogörelse för innehållet i den omarbetade bilaga II följer i detaljmotiveringen till bilagan

samt i detaljmotiveringen till miljöskyddslag för sjöfarten.

Bilaga VI till MARPOL 73/78-konventionen om luftskydd

Bilaga VI till MARPOL 73/78-konventionen om luftskydd antogs i september 1997 och den trädde i kraft såväl internationellt som i Finland den 19 maj 2005 (FörfS 32–33/2005). Bilagan föreskriver om åtgärder för att förhindra att luften och därigenom även havet förorenas. Bilagan innehåller bland annat restriktioner för kväveoxid- och svaveloxidutsläpp från fartyg. Avgaserna från fartygs dieselmotorer begränsas genom att bilagan upptar bestämda gränsvärden för utsläpp av kväve- och svaveloxid. Avsikten är att svaveloxidutsläppen ska kunna reduceras genom att svavelhalten i bränslet sänks. Enligt bilagan tillämpas strängare gränser för svavelhalten i specialområdena, vilka för närvarande är Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen.
I och med att den internationella sjöfartens volym ökar är inte tidigare godkända åtgärder tillräckliga för att skydda den marina miljön och minska mängden utsläpp som är skadliga för hälsan. IMO godkände därför enhälligt den 9 oktober 2008 en övergripande reform av bilagan om luftskydd. Genom reformen skärps gränserna för kväve- och svaveloxidutsläpp från fartyg betydligt. Avsikten är att regeringens proposition om att godkänna den reviderade bilaga VI ska överlämnas till riksdagen hösten 2009.

Helsingforskonventionen och skyddet av Östersjön

Konventionen om skydd för Östersjöns marina miljö, nedan 1974 års Helsingforskonvention, godkändes av randstaterna kring Östersjön 1974. Konvention och dess bilaga IV om sjöfarten var det första internationella instrumentet som Finland har förbundit sig till och den bidrog till den detaljerade utformningen av Finlands fartygsavfallslagstiftning, dess utveckling och innehåll. Konventionen trädde i kraft i Finland före MARPOL 73/78-konventionen och den ursprungliga lagen om förhindrande av vattnens förorening förorsakad av fartyg (300/1979), nedan fartygsavfallslagen, stiftades uttryckligen för att sätta bestämmelserna i Helsingforskonventionen i kraft.

1992 års Helsingforskonvention ersatte Helsingforskonventionen från 1974. Syftet med Helsingforskonventionen är att övervaka och begränsa skadliga utsläpp som kommer med floderna och älvarna från Östersjöstaternas avrinningsområde och skadliga utsläpp orsakade av mänsklig verksamhet till sjöss. Konventionen har undertecknats av samtliga randstater kring Östersjön och Europeiska gemenskapen. Enligt regel 5 i bilaga IV till Helsingforskonventionen har bestämmelserna om utsläpp av toalettavfallsvatten utsträckts att omfatta alla fartyg, inklusive fritidsbåtar. Bilaga IV till 1992 års Helsingforskonvention innefattar dessutom bestämmelser om obligatorisk avlämning av och anmälningsplikt för fartygsgenererat avfall i syfte att förhindra olagliga utsläpp av fartygsavfall och utveckla övervakningen. I HELCOM:s rekommendationer ingår anvisningar om bland annat ”no special fee”-systemet, en harmonisering av straffen och hamnarnas skyldighet att göra upp avfallshanteringsplaner samt utveckla sätten för att sluthantera och deponera fartygsavfall rätt.
På grund av Östersjöns bedrövliga tillstånd och de växande hoten mot Östersjöns miljö har HELCOM fungerat som initiativtagare i förhållande till Östersjöns randstater, Europeiska unionen ävensom IMO, och genom deras beslut har ett flertal förslag från HELCOM drivits igenom.
Helsingforskonventionen och ändringarna i den jämte bilagor har i Finland satts i kraft genom lag och de är internationella förpliktelser av bindande karaktär för Finland. HELCOM:s rekommendationer är inte i sig bindande för Finland, utan Finland måste särskilt införliva dem i den nationella lagstiftningen.
En närmare redogörelse för bestämmelserna i Helsingforskonventionen och HELCOM:s rekommendationer ingår i samband med detaljmotiveringen till respektive bestämmelse i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Den internationella konventionen från 2001 om kontroll av skadliga antifoulingsystem på fartyg (AFS-konventionen)

Fartyg rör sig snabbare i vatten och förbrukar mindre bränsle om deras skrov är rent och slätt och inga förorenande organismer såsom havstulpaner, skeppsmask, alger och blötdjur har fäst sig vid det. Därför används påväxthindrande system, dvs. antifoulingsystem på

fartygens ytor. Den kemiska industrin utvecklade på 1960-talet effektiva och med beaktande av effekten förmånliga påväxthindrande målarfärger i vilka man använde metallföreningar, särskilt den tennorganiska föreningen tributyltenn (TBT). Vid ingången av 1970-talet hade de flesta havsgående fartyg redan fått skrovet behandlat med TBT-målarfärg.
Vetenskapliga undersökningar har visat att tennorganiska föreningar (i vår lagstiftning organiska tennföreningar) som används i påväxthindrande system på fartyg, och särskilt TBT, kan ha allvarliga skadeverkningar på ekologiskt och ekonomiskt viktiga marina organismer. Även människors hälsa kan äventyras vid förtäring av havsfisk och skaldjur som exponerats för TBT.
I november 1999 krävde IMO:s församling i sin resolution A.895(21) att användning av påväxthindrande system med tennorganiska föreningar som biocider vid behandling av fartyg skulle förbjudas globalt från och med den 1 januari 2003 och att fartyg inte alls skulle få ha dessa tennorganiska föreningar i bruk från och med den 1 januari 2008. I syfte att uppnå detta mål antog IMO den 5 oktober 2001 AFS-konventionen. Finland undertecknade konventionen den 12 juni 2002. Konventionen trädde i kraft den 17 september 2008.
AFS-konventionen är en ramkonvention som möjliggör förbud mot användning av skadliga påväxthindrande system på fartyg. Förfarandet för att införa sådana förbud definieras i konventionen. I detta skede förbjuder konventionen endast behandling av fartyg med tennorganiska föreningar.
AFS-konventionen innehåller ett förbud mot att behandla fartyg med målarfärg eller beläggning som innehåller tennorganiska föreningar, inklusive TBT-föreningar, från och med den 1 januari 2003. Förbudet gäller alla fartyg som för en avtalsparts flagg eller som seglar under en avtalsparts befäl. Inte heller fartyg som kommer från en stat som inte är avtalspart får i en avtalsparts hamn, skeppsvarv eller offshore-terminal behandlas med målarfärger eller beläggning som innehåller dessa föreningar.
Fartyg som för en avtalsparts flagg eller som seglar under en avtalsparts befäl eller sådana fartyg som anlöper en hamn, ett skeppsvarv eller en offshore-terminal som tillhör en avtalspart får inte från och med den 1 januari 2008 ha målarfärg eller beläggning med tennorganiska föreningar på skrovet, på yttre delar eller ytor, eller så ska de vara försedda med ett skikt som utgör ett hinder för att tennorganiska föreningar läcker ut.
IMO:s diplomatkonferens, som förde underhandlingarna om AFS-konventionen, antog samtidigt också fyra resolutioner. I den första resolutionen uppmanas alla medlemsstater i IMO att godkänna konventionens bestämmelser i brådskande ordning. Samtidigt uppmanas sjöfartsbranschen att upphöra med marknadsföring, försäljning och användning av tennorganiska föreningar. I den andra resolutionen uppmanas IMO att utforma riktlinjer för stickprovsundersökningar av påväxthindrande system och för besiktning och inspektion av fartyg. Den tredje resolutionen gäller godkännande av och testningsmetoder för påväxthindrande system och den fjärde resolutionen gäller främjande av tekniskt samarbete mellan olika instanser.

Avtal om bekämpande

Bekämpandet av större oljeolyckor på havet har sedan 1970-talet grundat på samarbete mellan staterna. Samarbetsavtal har till en början ingåtts områdesvis mellan de nordiska länderna och därefter mellan kuststaterna kring Östersjön. Senare har överenskommelser om bekämpningsberedskap och bekämpningssamarbete träffats globalt inom ramen för IMO. Finland avtalade ytterligare om samarbete med det forna Sovjetunionen och senare med Ryssland och Estland. Samarbetet har omfattat bekämpandet av såväl olje- som kemikalieolyckor i havsområdet.
Finland är avtalspart i eller har undertecknat följande internationella avtal om bekämpningsberedskap och bekämpningssamarbete:
a) 1990 års internationella konvention om beredskap för, insatser vid och samarbete vid förorening genom olja (den så kallade OPRC-konventionen, FördrS 32/1995)
b) protokollet från 2000 om samarbete och bistånd till havs för bekämpning av farliga och skadliga ämnen (det så kallade OPRC-HNS-protokollet)
c) artikel 14 i 1992 års Helsingforskonvention och bilaga VI om samarbete för bekämpning av förorening genom olja och andra skadliga ämnen
d) 1993 års avtal mellan Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige om samarbete i fråga om bekämpning av förorening av havet genom olja eller andra skadliga ämnen, med

andra ord det så kallade Köpenhamnsavtalet (FördrS 71—72/1998)
e) 1989 års överenskommelse mellan regeringarna för Republiken Finland och Socialistiska Rådsrepublikernas Förbund om samarbete vid bekämpning av förorening av Östersjön som till följd av olycksfall förorsakats av olja och andra skadliga ämnen (FördrS 54/1990, genom utbyte av noter har det överenskommits att avtalet är i kraft mellan Finland och Ryska Federationen)
f) överenskommelse mellan regeringarna för Republiken Finland och Republiken Estland om samarbete vid bekämpning till havs av skador genom förorening (FördrS 31/1995).
De ovan nämnda avtalen förpliktar det avtalsslutande landet att upprätthålla tillräcklig egen bekämpningsberedskap. Det avtalsslutande landet har skyldighet att underrätta grannländerna när en stor oljeolycka har inträffat. Landet har rätt att begära bistånd med bekämpningsarbetet av de övriga länderna i avtalet. På motsvarande sätt är det avtalsslutande landet skyldigt att i mån av möjlighet hjälpa vid begäran om bistånd i bekämpningsarbetet. Informationen liksom begäran om bistånd sköts direkt mellan de behöriga myndigheterna. Avtalen förpliktar att regelbundet utföra övningar och utbyta information.
Kuststatens rätt att ingripa när en olycka skadat ett fartyg och dess last regleras i 1969 års konvention som godkänts inom IMO om ingripande på det öppna havet vid olyckor som är ägnade att medföra förorening genom olja (FördrS 62/1976) och 1973 års protokoll om ingripande på det öppna havet vid föroreningar genom andra ämnen än olja (FördrS 72/1986).

2.2 Europeiska gemenskapens lagstiftning

Inom Europeiska gemenskapen har miljöskyddsbestämmelser som gäller fartyg godkänts i allt större omfattning under de senaste tio åren. Gemenskapslagstiftningen är baserad huvudsakligen på IMO:s instrument. I fråga om vissa bestämmelser har de bestämmelser som gemenskapen meddelat varit strängare eller kompletterat IMO:s föreskrifter. Gemenskapslagstiftningen syftar bland annat till att effektivisera tillämpningen inom Europeiska gemenskapens medlemsstater av konventioner som har antagits av IMO och bringa i kraft inom Europeiska gemenskapens medlemsstater sådana bestämmelser i IMO:s konventioner som ännu inte är internationellt gällande.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/33/EG om ändring av direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen, nedan svaveldirektivet

Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/33/EG om ändring av direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen, nedan svaveldirektivet, innehåller bestämmelser med kvalitetskrav på marina bränslen och hur de ska tillämpas. Behörigheten att besluta om kvalitetskraven på bränsle som används i sjötrafik har således övergått på Europeiska gemenskapen. Enligt direktivet är Europeiska gemenskapens medlemsstater skyldiga att vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att bestämmelserna om maximala värden för svavelhalten i bränsle i sjötrafik iakttas i svavelkontrollområdena, vilka för närvarande är Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen, samt i passagerarfartyg i reguljär trafik till eller från hamnar inom gemenskapen.
Enligt direktivet får marina bränslen inte användas i sjötrafiken inom en medlemsstats sjöterritorium, dess ekonomiska zon eller i ett svavelkontrollområde, om bränslenas svavelhalt överstiger en viktprocent på över 1,5. Dessa krav tillämpas på fartyg som seglar under alla länders flagg, inklusive fartyg som har inlett sin resa från en plats utanför gemenskapen.
Övervakningszonerna för föroreningar som omfattas av svavelkontrollområdena har upprättats med stöd av regel 14 i bilaga VI till MARPOL 73/78-konventionen. Medlemsstaterna ska vara ansvariga för kontrollen av åtminstone de fartyg som för deras flagg och om det är fråga om en medlemsstat som gränsar till svavelkontrollområdena för kontrollen av samtliga fartyg oberoende av flagg medan de ligger i hamn i respektive medlemsstat. Medlemsstaterna kan också vidta ytterligare åtgärder för kontroll av tillämpningen avseende andra fartyg enligt internationell havsrätt.
EG-kommissionen bereder för närvarande ett förslag till ändring av direktivet. Genom ändringen intas i gemenskapsrätten de nya bestämmelserna om svavelhalten i marina bränslen enligt bilaga VI till MARPOL 73/78-konventionen som godkändes 2008.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester, nedan fartygsavfallsdirektivet

EG-direktivet 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester, nedan fartygsavfallsdirektivet, har till syfte att sporra till att fartygsgenererat avfall avlämnas i land. Fartygsavfallsdirektivet har redan genomförts i Finland, men en skärpning av lagstiftningen föreslås i form av noggrant bestämda skyldigheter, i synnerhet för anordnandet av avfallshanteringen i fritidsbåtarnas hemmahamnar.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser, nedan direktivet om fartygsavfallsbrott

I direktivet om fartygsavfallsbrott innehåller en definition av överträdelser gällande föroreningar orsakade av fartyg och en bestämmelse om att de skall omfattas av effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner, som får innefatta straffrättsliga och administrativa sanktioner. Direktivet kompletterades med rambeslut 2005/667/RIF, nedan rambeslutet, om fartygsavfallsbrott. EG-domstolen ogiltigförklarade rambeslutet den 23 oktober 2007 i målet C—440/05.
Kommissionen presenterade den 11 mars 2008 ett förslag till Europarlamentets och rådets direktiv om ändring av direktivet om fartygsavfallsbrott för att fylla ett rättsligt tomrum orsakat av EG-domstolens dom genom att komplettera direktivet om fartygsavfallsbrott med de bestämmelser om straffrättsliga sanktioner som ingick i det ogiltigförklarade rambeslutet om fartygsavfallsbrott. Europaparlamentet och rådet godkände den 21 oktober 2009 direktivet 2009/123/EG om ändring av direktivet om fartygsavfallsbrott.
Enligt ändringsdirektivet skall fartygsavfall orsakade av fysiska personer beläggas med effektiva, proportionella och avskräckande straffrättsliga sanktioner. Medlemsstaterna bör också säkerställa att juridiska personer kan hållas ansvariga för brott, men för juridiska personers del definieras inte huruvida sanktionerna skall vara straffrättsliga eller inte. Trots ändringsdirektivet kan oljeutsläppsavgiftsystemet fortfarande tillämpas i Finland i enskilda fall i stället av straffrättsliga sanktioner.
Ändringsdirektivet publicerades i EUs officiella tidning den 27 oktober 2009, och det träder i kraft den 16 november 2009. Direktivets implementeringstid är 12 månader från ikraftträdandet och således fram till den 16 november 2010. Ändringsdirektivet orsakar inte några ändringar i Finlands nationella lagstiftning.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg (TBT- förordningen)

Europeiska gemenskapen förbjöd redan i december 1989 användningen av tennorganiska föreningar som biocider för att förebygga biologisk nedsmutsning av skrov på fartyg under 25 meter inom gemenskapen. Förbudet ingick i rådets direktiv 89/677/EEG om ändring för åttonde gången av direktiv 76/769/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om begränsning av användning och utsläppande på marknaden av vissa farliga ämnen och preparat (beredningar). Förbudet utvidgades genom en ändring av ifrågavarande direktiv 1999 så att användning av tennorganiska föreningar förbjöds på skrovet på alla fartyg som är avsedda att användas på inre vatten eller i sjöar oberoende av deras längd.
År 2002 meddelades nya restriktioner för användning av och utsläppande på marknaden genom att medlemsstaterna förpliktades att införa förbud mot tennorganiska föreningar, inklusive utsläppande på marknaden och användning av målarfärg som innehåller TBT-föreningar som biocider på gemenskapens område senast den 1 januari 2003.
Eftersom förbudet enligt direktivet inte gäller behandling med TBT-föreningar av fartyg som seglar under någon medlemsstats flagg utanför gemenskapen och inte heller fartyg som anlöper medlemsstaternas hamnar och som seglar under annan än en medlemsstats flagg, ansåg kommissionen det nödvändigt att utsträcka förbudet också till dem. Genom TBT-förordningen, som trädde i kraft i maj 2003, förbjöds användningen av TBT-föreningar på fartyg som seglar under en medlemsstats flagg samt på alla fartyg som

anlöper gemenskapens hamnar, oberoende av under vilken flagg de seglar.
Fartyg som från och med den 1 juli 2003 har rätt att föra en medlemsstats flagg och på vilka ett nytt påväxthindrande system tagits i bruk eller kommer att tas i bruk efter nämnda datum har man inte fått måla med påväxthindrande målarfärg som innehåller tennorganiska föreningar efter den 1 juli 2003. Från och med den 1 januari 2008 är det förbjudet för fartyg som seglar under en EU-medlemsstats flagg eller vilken som helst annan stats flagg att, när de anlöper en medlemsstats hamn, på skrovet eller på yttre delar ha TBT-föreningar, om de inte är täckta med en beläggning som hindrar att föreningarna läcker ut. Enligt AFS-konventionen godkänns sandblästring och påförande av en skyddande beläggning som metoder för att avlägsna TBT-föreningarnas skadliga inverkan på den marina miljön.
TBT-förordningen förutsätter att kommissionen antar olika åtgärder för tillämpningen av förordningen ifall att AFS-konventionen inte har trätt i kraft senast den 1 januari 2007. Eftersom AFS-konventionen inte hade trätt i kraft vid ifrågavarande tidpunkt gav kommissionen den 13 juni 2008 förordningen 536/2008 (förordning om genomförande av artikel 6.3 och artikel 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg och om ändring av förordningen). Syftet med förordningen är att styrka bland annat åtgärder som ger fartyg, som för en tredje stats flagg och som anlöper en medlemsstats hamn eller offshore-terminal, möjlighet att påvisa att de iakttar villkoren i förbudet mot TBT-föreningar. Fartyg som för en stats flagg som är avtalspart i AFS-konventionen ska visa att de iakttar villkoren med hjälp av ett certifikat om antifoulingsystem enligt konventionen. Fartyg som för andra staters flagg ska ha ett intyg om överensstämmelse med kraven i AFS-konventionen.
Med TBT-förordningen har man inte haft för avsikt att skapa ett parallellt system med AFS-konventionen. Därför är bestämmelserna om besiktning och utfärdande av intyg i linje med AFS-konventionens motsvarande bestämmelser. Förordningens bestämmelser gäller emellertid också fartyg som gör inrikesresor, medan konventionens bestämmelser endast gäller fartyg som trafikerar på internationella rutter.

Europaparlamentets och rådets förordning nr 1726/2003/EG om ändring av förordning (EG) nr 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov, nedan dubbelskrovförordningen

Genom EG:s förordning om dubbelskrov införs en ordning för påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg enligt MARPOL-bestämmelserna.

Bekämpningssamarbete

I egenskap av Europeiska unionens medlemsstat berör rådets beslut den 23 oktober 2001 om inrättande av en gemenskapsmekanism för att underlätta ett förstärkt samarbete vid biståndsinsatser inom räddningstjänsten (2001/792/EG, Euratom) också Finland. Beslutet inbegriper bekämpningssamarbete mellan medlemsstaterna samt mellan gemenskapen och tredje länder vid förorening av havet till följd av olycka.

2.3 Den nationella lagstiftningen och praxis

Lagstiftning om förhindrande av miljöförorening från fartyg

Fartygsavfallslagen gavs den 16 mars 1979. Lagen innehåller bestämmelser om såväl utsläpp från fartyg och förhindrande av dem som bekämpande av olje- och kemikalieskador. Med stöd av lagen gavs förordningen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg (635/1993), nedan fartygsavfallsförordningen, samt förordningen om bekämpning av oljeskador (636/1993). Namnen på lagen och förordningen om förorening, förorsakad av fartyg har senare genom en lag (238/2005) och en förordning (292/2005) ändrats till lag och förordning om förhindrande av miljöförorening från fartyg. Ändringen hänförde sig till att bestämmelserna om luftförorening intogs i lagen och förordningen, vilka tidigare stadgade enbart om utsläpp direkt i vattnen.
Fartygsavfallslagen har sin huvudsakliga grund i 1974 års Helsingforskonvention, som senare ersattes av 1992 års Helsingforskonvention samt MARPOL 73/78-konventionen och dess bilagor.

Bestämmelserna i fartygsavfallslagen byggde ursprungligen till stor del på 1974 års Helsingforskonvention, i synnerhet dess bilaga IV som gällde sjöfarten. Konventionen och dess bilaga IV baserade åter på bestämmelserna i 1973 års MARPOL-konvention. Avsikten var att genom Helsingforskonventionen påskynda införandet av bestämmelserna på Östersjön.

Redan i det skedet då fartygsavfallslagen stiftades innehöll den bestämmelser om förbud mot utsläpp av olja och skadliga flytande ämnen liksom blandningar av dem samt bestämmelser om förbud mot utsläpp av toalettavfallsvatten och fast avfall, bestämmelser om hamnarnas skyldighet att ta emot avfall, bestämmelser om skyldighet att rapportera observationer om och bekämpa förorening, om övervakning, handräckning och inspektionsrätt, provtagningar samt bestämmelser om förvaltningstvång, straff och sökande av ändring.

I fartygsavfallslagen intogs bestämmelser enligt Helsingforskonventionen om skyldigheter och undantag som medges från dem. I lagen intogs också alla bestämmelserna om bekämpande av oljeskador. Samtidigt upphävdes den tidigare gällande lagen om bekämpande av oljeskador, förorsakade av fartyg jämte däri senare företagna ändringar.

Fartygsavfallslagen har ändrats ett flertal gånger, huvudsakligen på grund av ändringar i internationella konventioner. Innehållet i så gott som samtliga bestämmelser i den gällande fartygsavfallslagen har preciserats eller ändrats jämfört med den ursprungliga lagen från 1979.

Bland de viktigaste nya skyldigheterna när det gäller att sörja för fartygsavfallet kan exempelvis nämnas utsläppsbestämmelserna om toalettavfallsvatten som har utsträckts att omfatta fritidsbåtarna, övergången till obligatoriskt avlämnande av fartygsavfall i hamn liksom till ”no special fee”-systemet samt till att hamnarna i detta sammanhang har infört system för avfallshanteringsavgift, avfallshanteringsplaner och miljötillstånd och tagit i bruk beredskapsplaner för fartygsoljesolyckor och fartygskemikalieskador utöver förpliktelserna att förhindra luftföroreningar från fartyg.

Förordningen om besiktning av fartyg (1123/1999), nedan besiktningsförordningen, upptar bestämmelser om besiktning av fartyg som ska utföras för att förhindra förorening av vattnen, besiktning av fartyg för kemikalie- och gastransport och besiktning av toalettavfallssystemen. Arbetet med en översyn av besiktningsbestämmelserna pågår som bäst och riksdagen har för behandling regeringens proposition med förslag till lag om fartygs tekniska säkerhet och säkra drift, lag om fartygsbesättning och fartygs säkerhetsorganisation samt lagar om ändring av vissa lagar som har samband med dem. Bestämmelserna om besiktning av fartyg ingår i propositionens lag om fartygs tekniska säkerhet och säkra drift, nedan fartygssäkerhetslagen.

Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) innehåller bestämmelser av grundläggande karaktär om Sjöfartsverkets behörighet att övervaka fartygssäkerheten även när det gäller kraven i fråga om miljöskyddet i sjöfarten. Med stöd av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten utförs inom området för miljöskydd i sjöfarten närmast så kallade MARPOL-inspektioner av fartygens utrustning. Förutom lagen om tillsyn över fartygssäkerheten tillämpas bemyndigandena i fartygsavfallslagstiftningen för att inspektera och stoppa fartyg när det är fråga om övervakning av utsläpp på havet och risk för förorening av vattnen. Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten föreskriver såväl om tillsynsmyndighetens rätt att få tillträde till fartyget, utföra inspektioner och undersökningar, få till påseende dokument och erhålla upplysningar av personer som tjänstgör ombord, anlita sakkunniga och av Sjöfartsverket befullmäktigade klassificeringssällskap vid kontrollen av ledningsarrangemangen i fråga om fartygets säkra drift, fartygsbesättningens kompetens som om redarens säkerhetsorganisation. Med godkänt klassificeringssällskap avses en organisation godkänd enligt rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, det så kallade klassificeringssällskapsdirektivet.

Miljöskyddslagen (86/200) upptar bestämmelser om skydd av havet inom Finlands sjöterritorium och ekonomiska zon, i områden utanför dessa iakttas havsskyddslagen (1415/1994). Miljövårdslagen tillämpas på verksamhet som kan förorsaka förorening av miljön om verksamheten och dess följder inte omfattas av området för tillämpning av miljöskyddslagen för sjöfarten eller havsskyddslagen. På avfall, strävandena att förhindra att

avfall uppstår samt hur avfallshanteringen organiseras tillämpas avfallslagen (1972/1993). På avfall som uppstår vid fartygens reguljära drift tillämpas avfallslagen dock först när det har avlämnats till en anläggning för mottagning av avfall i en hamn. Bedömningsförfarande enligt lagen (468/1994) och förordningen (713/2006) om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas på havsfarleder, hamnar samt lastnings- och lossningskajer som byggs för handelssjöfart och är avsedda för fartyg på mer än 1350 ton.

Lagstiftning som begränsar påväxthindrande system för fartyg

Bestämmelser som har samband med AFS-konventionen finns i ett flertal nationella författningar samt i TBT-förordningen, som utgör lagstiftning som direkt är bindande för Finland. TBT-förordningen innehåller också till stor del materiella bestämmelser som motsvarar konventionen.
Genom statsrådets förordning om begränsning av utsläppande på marknaden och användning av organiska tennföreningar (871/2002) har utsläppande på marknaden av fritt lösliga antifoulingpreparat som innehåller tennorganiska föreningar såsom aktiv substans förbjudits. Förordningen innehåller dessutom förbud mot användning av tennorganiska föreningar och preparat som innehåller dessa föreningar som påväxthindrande system (dvs. antifoulingpreparat) i fartygsskrov inklusive barlasttankar och andra inre utrymmen. Genom förordningen, som trädde i kraft den 1 januari 2003, genomfördes kommissionens direktiv 2002/62/EG. Den gällande nationella regleringen förbjuder bara behandling av fartyg med tennorganiska föreningar i Finland. Den hindrar inte behandling någon annanstans och förpliktar inte heller till att täcka beläggningen som innehåller tennorganiska föreningar. I praktiken använder finländska fartyg emellertid inte längre målarfärger och beläggning som innehåller tennorganiska föreningar.
Bestämmelser om tillsyn och påföljder finns i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995), kemikalielagen (744/1989), avfallslagen (1072/1993) och miljöskyddslagen (86/2000). Bestämmelser om besiktning och certifikat ingår för närvarande i besiktningsförordningen. Avsikten är dock att lagstiftningen som rör besiktning revideras genom fartygssäkerhetslagen, som är under behandling i riksdagen. 6 kap. i lagförslaget innehåller bestämmelser om besiktning i syfte att förhindra miljöförorening. Enligt lagförslaget bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela närmare bestämmelser för hur besiktning utförs.

Lagstiftning om bekämpning av oljeskador

Bestämmelser om bekämpande av oljeskador ingick i lagen om bekämpande av oljeskador förorsakade av fartyg (668/72), nedan oljeskadelagen. Lagen innehöll dessutom bestämmelser med förbud mot utsläpp av olja inom Finlands sjöterritorium och begränsning av utsläpp utanför finländska vatten. Finansieringen av oljebekämpningen baserade på lagen (379/74) och förordningen (1092/74) om oljeskyddsfonden.
Beträffande bekämpande av oljeskador som uppkommer på land stiftades en separat lag 1974. Bestämmelserna om oljeskador, förorsakade av fartyg, intogs i fartygsavfallslagen som gavs 1979. Till denna fogades 2004 en bestämmelse om bekämpande av skador på grund av fartygskemikalieolyckor.
Enligt lagarna om bekämpande av oljeskador är det kommunens uppgift att organisera bekämpningen på sitt område. Kommunen ska utarbeta en plan för bekämpning av oljeskador, planen ska ytterligare underställas en statlig myndighet för fastställande. Kommunen har rätt till ersättning från oljeskyddsfonden för anskaffande av bekämpningsmateriel enligt den fastställda planen och för kostnaderna för att upprätthålla oljebekämpningsberedskapen samt för utbildningen. I praktiken var det brandkårerna som svarade för det praktiska oljebekämpningsarbetet i kommunerna.
Finlands miljöcentral (tidigare vattenstyrelsen) har sedan 1987 ansvarat för bekämpandet av oljeskador. Statens marina myndigheter, Sjöfartsverket, gränsbevakningsväsendet och försvarsmakten (marinen) deltar i bekämpandet av fartygsoljeoskador och fartygskemikalieolyckor.
Lagarna förpliktar ett oljeraffinaderi, en hamn och upplagrare av olja att upprätthålla tillräcklig egen beredskap för bekämpning.
Ersättning för oljeskador och kostnaderna för bekämpningen kan ersättas i andra hand från oljeskyddsfonden enligt lagen (1406/2004) och förordningen (1409/2004) om oljeskyddsfonden, vilka reviderades 2004.

2.4 Bedömning av nuläget

De reviderade bilagorna I och II till MARPOL 73/78-konventionen kräver ändringar i gällande lagstiftning.
Fartygsavfallslagstiftningen har ändrats flera gånger efter att den trädde i kraft, främst på grund av att internationella förpliktelser har reviderats. Lagstiftningen har blivit svårtolkad och lagtekniskt sett osammanhängande, vilket har komplicerat tillämpandet av bestämmelserna och övervakningen av att de iakttas. Lagstiftningens systematik är inte heller lyckad för att genomföra internationella förpliktelser som ändrar i snabb takt. Ändringar i den nationella lagstiftningen med anledning av de nya internationella instrumenten, sådana som de reviderade bilagorna I och II till MARPOL 73/78-konventionen samt AFS-konventionen, bör kunna företas så att lagstiftningen blir klar och logisk.
Det är också skäl att förtydliga bestämmelserna om hur den gällande lagstiftningen ska tillämpas på insjöområdet och inrikestrafiken.
De gällande bestämmelserna är inte tillräckliga för att uppfylla kraven i AFS-konventionens bestämmelser. Lagstiftningen behöver kompletteras, bland annat i fråga om regleringen av AFS-certifikat och -försäkringar.
Fartygsavfallslagens bestämmelser om bekämpande av fartygsoljeskador och lagen om bekämpande av oljeskador som uppkommer på land har ändrats i flera omgångar. Merparten av ändringarna har företagits till följd av ansvarsöverföringar och omorganisation. Innehållet i många bestämmelser har dock förblivit oförändrat i sak. Ett eget problem vid tillämpningen är att bestämmelserna om bekämpning inte bildar ett helt eget, entydigt avsnitt i fartygsavfallslagen, utan är utspridda i olika kapitel. Lagarna motsvarar inte heller den utveckling i förvaltningslagstiftningen, som har beaktats i övriga liknande nyare lagar, sådana som räddningslagen och sjöräddningslagen. Trots att det finns tillräckliga bestämmelser om bekämpningsmyndigheternas befogenheter på lagnivå ingår skyldigheterna för oljeraffinaderier, hamnar och upplagrare av olja huvudsakligen i en förordning.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

Bilagorna I och II till MARPOL 73/78-konventionen

De reviderade bilagorna I och II till MARPOL 73/78-konventionen preciserar bestämmelserna för transport av olja och skadliga flytande ämnen och höjer därmed säkerheten i fråga om såväl hälsa som miljö vid transport av dessa ämnen. I och med att de nya bilagorna blir godkända och den nationella lagstiftningen bringas i överensstämmelse med bilagorna kommer även Finlands lagstiftning om miljöskyddet i sjöfarten att innehålla de senaste ändringarna som överenskommits på internationell nivå inom IMO.

AFS-konventionen

Avsikten är att genom propositionen också godkänna och sätta i kraft på det nationella planet den internationella konventionen om kontroll av skadliga antifoulingsystem på fartyg som antogs i oktober 2001 till de delar den hör till Finlands behörighet.

Den lagtekniska och strukturella reformen av lagstiftningen om miljöskydd för sjöfarten

Den övergripande lagtekniska och strukturella reformen av lagstiftningen om miljöskydd för sjöfarten har utarbetats på basis av ett utlalande, som ingick i riksdagens svar (RSv 26/2003 rd) på regeringens proposition med förslag till lag om ändring av lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg (RP 33/2003 rd).
Målsättningen har varit att utarbeta en lagtekniskt sett korrekt och med avseende på målen för skyddet av den marina miljön en effektiv och välfungerande lagstiftning, som också uppfyller villkoren i grundlagen.
Det finns inte några behov för att genom reformen ändra på lagstiftningens sakinnehåll, ifall detta inte förutsätts i nya internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller i EG-rättsakter.

3.2 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås att bestämmelserna om bekämpning av oljeutsläpp från fartyg, som intas i 2 kap. i den nya miljöskyddslagen för sjöfarten, preciseras och ändras så att de överensstämmer med den reviderade bilaga I

till MARPOL 73/78-konventionen. Bilagan innehåller vissa ändringar som gäller redarens och befälhavarens skyldighet att föra en lastförteckning. I bilagan har dessutom intagits några preciseringar om det oljeskyddscertifikat och den oljedagbok som ska finnas på fartygen i syfte att förhindra föroreningar genom olja.
I propositionen föreslås vidare att de bestämmelser om utsläpp av skadliga flytande ämnen från fartyg som intas i 4 kap. i den nya miljöskyddslagen för sjöfarten preciseras och ändras så, att de överensstämmer med den reviderade bilaga II till MARPOL 73/78-konventionen. Denna reviderade bilaga II föreskriver om nya skyldigheter för kemikalietankfartygs redare och befälhavare, som ska tillämpa en ny klassificering av skadliga flytande ämnen i samband med transport av sådana ämnen. Bilagan innehåller dessutom reviderade bestämmelser i fråga om modell för lastdagbok, formulär för föroreningsskyddscertifikat för faryg som transporterar flytande ämnen, standardformat för manual för hanteringsmetoder gällande lasten samt hanteringsmetoder vid lossning av last och rengöring av lasttankar.

AFS-konventionen

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner den internationella konventionen från 2001 om kontroll av skadliga antifoulingsystem på fartyg till de delar den hör till Finlands behörighet.

En lagteknisk och strukturell reform av lagstiftningen om miljöskydd för sjöfarten samt vissa preciseringar i lagstiftningen

I propositionen föreslås att bestämmelserna i den gällande fartygsavfallslagstiftningen delas på två lagar på så sätt att utsläpp föranledda av fartygens normala drift ingår i miljöskyddslagen för sjöfarten och bestämmelserna om bekämpning av oljeskador i lagen om bekämpning av oljeskador. Uppdelningen motiveras med att bestämmelserna i båda lagarna har sin grund i helt skilda internationella förpliktelser. Likaså talar en överskådlig förvaltning och tillsyn som också blir lagtekniskt logisk för en uppdelning.

Miljöskyddslagen för sjöfarten

Bestämmelser i gällande fartygsavfallslagstiftning intas i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten på grundval av de förpliktelser som är bindande för Finland i internationella instrument och EG-lagstiftning om förhindrande av miljöförorening från fartyg i deras normala drift. Lagen föreskriver om förbud mot eller restriktioner för utsläpp av skadliga ämnen i vattnet eller luften samt bestämmelser om organiserandet av mottagande av fartygsgenererat avfall i hamnarna. Dessutom innehåller den föreslagna lagen vissa nationella bestämmelser, som inte direkt grundar på internationella åtaganden.
Enligt förslaget indelas miljöskyddslagen för sjöfarten i olika kapitel huvudsakligen på samma sätt som bilagorna till MARPOL 73/78-konventionen. Vid numreringen av paragraferna har man beaktat behovet att göra ändringar i lagstiftningen alltid när en internationell förpliktelse ändrar.
Alla viktiga förpliktelser intas i lagen oberoende av om de har sin grund i en internationell förpliktelse, en EU-författning eller nationell behovsprövning. Kapitlen preciserar grunderna för rättigheter och skyldigheter med hänvisning till respektive internationella förpliktelser, som Finland har förbundit sig till, eller till relevanta EG-rättsakter. Avsikten har varit att utarbeta förslaget på det sätt som grundlagen förutsätter och utifrån grundlagsutskottets utlåtandepraxis. I lagen har intagits grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, sådana som utsläppsgränserna och grunderna för redarens och befälhavarens operativa skyldigheter samt tillräckligt exakta och klart avgränsande bestämmelser med bemyndigande för att verkställa förpliktelserna. Bestämmelser om myndigheternas befogenheter och övriga frågor som hör till området för lagstiftningen intas på lagnivå. Samma principer har iakttagits när det gäller den föreslagna lagen om bekämpning av oljeskador.
Miljöskyddslagen för sjöfarten kunde lagtekniskt karakteriseras som en ramlag med element av blandlag. Den föreslagna lagens struktur gör det möjligt att flexibelt göra ändringar i lagstiftningen efter hand som de internationella förpliktelserna ändrar samtidigt som man säkerställer att lagen förblir tydlig i fråga om de skyldigheter och rättigheter som gäller den enskilda individen och lagens tillämpning, i synnerhet för myndigheterna.
Det föreslås ytterligare att lagen ska tillämpas även på insjöområdet och i inrikes fart

om inte något annat bestäms särskilt i lagen. Den gällande lagstiftningen är till denna del oklar. Trots att de internationella instrumenten som har godkänts i IMO rör internationell trafik är det med avseende på miljöskyddet motiverat att tillämpa samma bestämmelser för att förhindra utsläpp från sjöfarten, oberoende av om utsläppen sker till havs eller i de inre vattnen. Reformen har i praktiken inte särskilt stor betydelse, eftersom största delen av trafiken i Saimenområdet redan från tidigare utgörs av internationella frakt- och passagerarfartyg, som omfattas av bestämmelserna i MARPOL 73/78-konventionen. Dessutom innehåller gällande fartygsavfallslagstiftning nationella bestämmelser som är strängare än de internationella förbuden mot utsläpp. Som exempel kan nämnas ett totalt förbud att släppa ut olja på finländska vattenområden, inbegripet de inre vattenvägarna. I princip har det dock ansetts vara viktigt att föreskriva att bestämmelserna om internationella förpliktelser och EG-rättsakter om fartygens konstruktion och anordningar som binder Finland ska iakttas också på Finlands insjöområde och i inrikes fart.

Den föreslagna lagen rör liksom den gällande lagstiftningen alla fartyg, om inte något annat bestäms särskilt. Lagen omfattar således också fritidsbåtar. MARPOL 73/78-konventionen rör i princip alla båtar oavsett deras längd eller dräktighet. Många enskilda bestämmelser i MARPOL 73/78-konventionen rör dock endast fartyg som har en bruttodräktighet på minst 400. Helsingforskonventionen innehåller bestämmelser som uttryckligen formulerar villkoren för utsläpp från fritidsbåtar.

Befogenheterna och hur de är fördelade mellan olika myndigheter förblir i den föreslagna lagen till största delen oförändrade. Regeringens proposition om en omorganisering av trafikförvaltningen har beaktats i denna proposition. De uppgifter som för närvarande handhas av Sjöfartsverket kommer i fortsättningen att överföras på det nya Trafiksäkerhetsverket som inrättas och detta har beaktats i lagförslaget.

Finlands miljöcentral ska fortsättningsvis ansvara för tillsynen över utsläpp i vattnen från fartyg i deras reguljära drift inom Finlands sjöterritorium och ekonomiska zon. Finlands miljöcentral förfogar över den expertis som krävs för att ordna tillsynen. Trafiksäkerhetsverkets skyldighet att övervaka luftföroreningar från fartyg och lagens efterlevnad på de inre vattenvägarna föreslås bli preciserad. Dessa uppgifter motsvarar närmast Sjöfartsverkets nuvarande åligganden. Trafiksäkerhetsverkets tillsynsuppgifter föreslås bli preciserade så, att övervakningen av luftföroreningar, skadliga påväxthindrande medel samt av utsläpp på de inre vattenvägarna ska höra till Trafiksäkerhetsverkets uppgifter.

EU:s svaveldirektiv om svavelhalten i marina bränslen har genomförts i Finland genom statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om förhindrande av miljöförorening från fartyg (688/2006) och statsrådets förordning om svavelhalten i tung brännolja, lätt brännolja och marin brännolja (689/2006). Förslaget utgår ifrån att förordningarnas bestämmelser om svavelhalten i bränslen som används ombord på fartyg överförs helt och hållet till den nya lagstiftningen om miljöskydd för sjöfarten.

Dessutom föreslås det att avfallshanteringsplanerna och miljökonsekvensbedömningen för hamnar vidareutvecklas inom ramen för fartygsavfallsdirektivet. Ambitionerna har varit inriktade på att precisera bestämmelserna om småbåtshamnar och fritidsbåtar samt att fastställa en norm för anordningarnas dimensioner, så att bestämmelserna blir tillräckligt tydliga, fungerande och rättvisa och främjar i synnerhet arrangemangen för mottagande av toalettavfallsvatten.

Avsikten är att den planering av avfallshanteringen som utförs på basis av fartygsavfallsdirektivet ska bli snabbare och effektivare genom att den separeras från förfarandet med miljökonsekvensbedömning för en hamn. I miljötillståndet för hamnen ska inte längre meddelas obligatoriska bestämmelser om hamnens avfallshanteringsplan, och hamnens miljötillstånd ska inte längre på något sätt styra arbetet med att utarbeta en plan för hamnens avfallshantering. I miljötillståndet för en hamn kan dock fortsättningsvis meddelas bestämmelser om hamnens avfallshantering, ifall det är nödvändigt för att förhindra miljöförorening eller för att få avfallshanteringen ordnad. Tyngdpunkten i hamnens avfallshanteringsplan ska vara förlagd till att anordna mottagande av fartygsgenererat avfall, men miljötillståndet ska dessutom omfatta hamnens övriga avfallshantering.

I skyldigheten att förhandsanmäla och avlämna fartygsgenererat avfall görs vissa preciseringar på basis av fartygsavfallsdirektivet och rekommendation 28/1, som HELCOM har godkänt 2007. I förslaget beaktas trafike-

ringspraxis bland fartyg som anlöper finska hamnar. Ändringen innebär inte just någon ändring i antalet fartyg som omfattas av dispens.
I lagen föreslås också vissa preciseringar av straffbestämmelserna om straff för förseelse mot lagen.
Avvikande från tidigare föreslås det att sjörättsmål enligt miljöskyddslagen för sjöfarten koncentreras till sådana sjörättsdomstolar som avses i 21 kap. 1 § i sjölagen. Syftet med att koncentrera målen enligt nämnda lag är att behandlingen ska ske i domstolar som har tillräcklig expertis.

Lagen om bekämpning av oljeskador

I lagen om bekämpning av oljeskador intas enligt förslaget de bestämmelser i gällande lagstiftning, som rör ändamålsenlig beredskap för bekämpning av landoljeskador samt för snabb och effektiv bekämpning av olje- och kemikalieförorening från fartyg, likaså bekämpningsarbetet och åtgärderna i syfte att reducera följderna av skadorna. Samtidigt föreslås det att lagen om bekämpande av oljeskador som uppkommer på land ska upphävas.
Förarbetena kring propositionen byggde på två huvudsakliga alternativ: att antingen bibehålla bestämmelserna om bekämpning av olje- och kemikalieföroreningar från fartyg och av landoljeskador i två separata lagar eller att slå ihop dem i en och samma lag. Dessutom granskades ett sådant alternativ att bekämpning av landoljeskador tolkas som en del av den normala räddningsverksamheten, vilket skulle innebära att det inte stiftas någon särskild lag. I beredningen stannade man för att slå ihop lagarna som rör bekämpning.
Lagen om bekämpning av oljeskador kommer att föreskriva mera ingående än förut om syftet med lagen, beredskapen inför olyckor, bekämpningsarbetet, åtgärderna för att återställa miljön, bekämpningsmyndigheterna samt beredskapsplanerna, det vill säga räddningsväsendets oljebekämpningsplan och regionala samarbetsplan.
Bekämpningsmyndigheterna definieras noggrannare än förut liksom övriga statliga myndigheters och kommunens ställning i egenskap av bekämpningsmyndighet. Lagen stadgar likaledes om beredskapsplanerna, alltså räddningsväsendets oljebekämpningsplan samt den regionala samarbetsplanen.
Lagen nämner mera preciserat än för närvarande skyldigheterna för upplagrare av olja och hamninnehavare att utarbeta en bekämpningsplan och upprätthålla bekämpningsberedskap till en viss gräns. Bestämmelserna om dessa skyldigheter ingår för närvarande huvudsakligen i förordningen om bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor.
Lagen föreskriver i likhet med gällande lagar om bekämpningsarbetet, bekämpningsmyndighetens uppgifter, befogenheterna och samarbetet. Dessutom säger lagen när bekämpningsarbetet kan avslutas.
Lagen innehåller betydligt noggrannare bestämmelser än vad som sägs i de gällande lagarna om myndigheternas rätt att erhålla information från övriga myndigheter och privatpersoner samt myndigheternas sekretessplikt.
Avvikande från gällande bestämmelser föreskriver lagen om betalning av kostnaderna för bekämpandet, ersättningarna till dem som deltagit i bekämpandet samt om ersättning för olycksfall som inträffat i bekämpningsarbetet. Dessa bestämmelser inverkar inte på bekämpningsmyndighetens rätt att få ut ersättning för kostnaderna från den som är ansvarig för skadan eller från oljeskyddsfonden.
De föreslagna lagarna innehåller bemyndiganden om att utfärda förordningar och meddela bestämmelser som har utarbetats så att de ska vara tillräckligt exakta och noggrant avgränsade.
Förslaget nämner i detalj vilka åtaganden i lagen som baserar på nationell prövning samt bemyndigandena på grundval av dessa åtaganden tillräckligt preciserade. Om åtagandet baserar på en internationell förpliktelse innehåller lagtexten en hänvisning förutom att man i bemyndigandet för att verkställa förpliktelsen strävat att meddela tillräckligt exakt preciserat vilka slags kategorier av ärenden som bemyndigandet gäller. Genom detta förfarande har man försökt göra det möjligt att meddela bestämmelser och föreskrifter på lägre nivå än lag på ett sätt som är godtagbart enligt statsförfattningen i sådana situationer, där det är oundvikligt med en extra detaljerad teknisk reglering (GrUU 48/2004 rd och 43/2005 rd).
Med anledning av lagstiftningsreformen föreslås ändringar av laghänvisningar i vissa andra lagar. I miljöskyddslagen, lagen om skydd för miljön i Antarktis, lagen om tillsy-

nen över fartygssäkerheten, lagen om Finlands ekonomiska zon och i räddningslagen föreslås mindre justeringar.

Ålands ställning

I självstyrelselagen för Åland (1144/1991) föreskrivs om lagstiftningsbehörighetens fördelning mellan riket och landskapet. I 27 § 13 punkten i självstyrelselagen föreskrivs att handelssjöfarten samt handelssjöfartens farleder hör till rikets lagstiftningsbehörighet. Största delen av de föreslagna bestämmelserna i miljöskyddslagen för sjöfarten gäller fartygens konstruktion och drift. Till dessa delar omfattas lagstiftningen av rikets behörighet.
Till de delar den föreslagna lagstiftningen gäller mottagningsanordningar av fartygsavfall i land hör behörigheten till landskapet i enlighet med 18 § 10 punkten i självstyrelselagen. Enligt nämnda lagrum hör natur- och miljövård, friluftsliv och vattenrätt till landskapets lagstiftningsbehörighet.
Till de delar den föreslagna lagstiftningen gäller fritidsbåtar hör behörigheten likaså enligt 18 § 21 punkten till landskapet. Enligt nämnda lagrum hör ärendena som rör båttrafiken och farleder för den lokala sjötrafiken till landskapets lagstiftningsbehörighet.
Enligt 27 § 22 punkten hör straffrätten till rikets behörighet förutom i det fall som stadgas i 18 § 25 punkten. Enligt det sistnämnda lagrummet hör beläggande av straff och storleken av straff inom rättsområden som hör till landskapets lagstiftningsbehörighet också till landskapet.
När den reviderade bilaga IV till MARPOL 73/78-konventionen sattes i kraft i Finland den 3 maj 2006 (FördrS 30/2006 och lag 167/2006) gjorde Finland en reservation gällande landskapet Åland, enligt vilken ändringarna i bestämmelserna som hör till området för lagstiftningen i bilaga IV till MARPOL 73/78-konventionen inte träder i kraft i landskapet Åland till de delar som bilagan omfattas av landskapets lagstiftningsbehörighet. Bestämmelserna om toalettavfallsvatten i bilaga IV till den reviderade Helsingforskonventionen gäller dock också landskapet Åland.
Den reviderade bilagan I och II till MARPOL 73/78 –konventionen innehåller bestämmelser som hör till landskaptes behörighet. Dessa gäller mottagning och mottagningsanordningar i land för olja och oljehaltigt avfall samt mottagning av kemikalier och avfall efter en kemikalietransport. Till dessa delar ska landskapet Åland ge sitt samtycke innan Finland meddelar IMO om de nya bilagornas ikraftträdande för Finlands del.
För landskapet Åland gäller en egen landskapslag om bekämpning av oljeskador (1977:16).

4 Propositionens konsekvenser

Största delen av bestämmelserna i miljöskyddslagen för sjöfarten och lagen om bekämpning av oljeskador bygger såväl i fråga om sakinnehållet som förvaltningens organisation och ansvarsfördelningen på den gällande fartygsavfallslagstiftningen. Redogörelser för konsekvenserna av dessa lösningar har ingått redan i regeringens tidigare propositioner med lagförslag. Nedan följer en redogörelse för konsekvenserna av de nya bestämmelserna.

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Bilagorna I och II till MARPOL 73/78-konventionen

Den reviderade bilaga I till MARPOL 73/78-konventionen upptar vissa ändringar som gäller redarens och befälhavarens skyldighet att föra en lastförteckning. I bilagan har dessutom intagits vissa preciseringar av kravet på ett oljeskyddscertifikat som påvisar att fartyget uppfyller villkoren för förhindrande av förorening samt av hur oljedagbok förs. Dessa förpliktelser har inte några nämnvärda nya ekonomiska konsekvenser för fartygens eller myndigheternas del, eftersom motsvarande förpliktelser har varit gällande redan tidigare.
Genom den reviderade bilaga II till MARPOL 73/78-konventionen infördes en ny justerad klassificering av skadliga ämnen. De nya klasserna och tillämpningen av dem kräver utbildning som medför extra kostnader under en viss övergångsperiod. Däremot har de nya bestämmelserna, som gäller bland annat modellen för lastdagbok, formuläret för certifikat, standardformatet för lasthanteringsmanual och bestämmelser om hantering, lossning och rengöring av lastutrymmena ytterst få ekonomiska konsekvenser, emedan motsvarande skyldigheter redan är gällande.

AFS-konventionen

Godkännandet och ikraftträdandet av konventionen bedöms inte ha ekonomiska konsekvenser för Finland genom att fartyg som seglar under finsk flagg inte använder påväxthindrande system som innehåller TBT-föreningar.

Ändringarna i miljöskyddslagen för sjöfarten och lagen om bekämpning av oljeskador

I och med den föreslagna ändringen breddas den dispens som har beviljats ett fartyg i fråga om kravet att avlämna avfallet i hamn till att omfatta flera hamnar som fartyget regelbundet anlöper längs Finlands kust. Detta kommer att ha gynnsamma verkningar för rederierna och fartygen genom att systemen för insamling och hantering av avfall blir effektivt utnyttjade, eftersom rederierna bättre än tidigare kan ingå övergripande avtal om att överföra avfallsinsamlingen till något avfallshanteringsbolag överallt i Finland. Ändringen har dock konsekvenser för planeringen och prissättningen av hamnarnas avfallshantering, emedan en allt större del av den avfallshanteringsservice som hamnen tillhandahåller kommer att gälla fartyg som tillfälligt anlöper hamnen.
Arrangemangen för mottagande av avfall från fritidsbåtarna är till största delen redan i sin ordning. Däremot medför en förbättring av anordningarna för mottagande av toalettavfallsvatten och problemavfall extra kostnader, i synnerhet problemavfallet som uppstår när båtarna iståndsätts under hösten och våren. Att anskaffa och installera en ny sugtömningsanordning kan kosta upp till 20 000 euro. I vårt land har det inte utförts några uppskattningar av de totala kostnaderna för att åstadkomma ett ändamålsenligt nät för mottagning av avfall. Enligt en ungefärlig beräkning i den samarbetsgrupp för septikärl som miljöministeriet tillsatte skulle det för långfärds- och fritidsbåtarnas behov utöver de nuvarande cirka 200 sugtömningsanordningarna behövas ytterligare omkring 150 nya anordningar. Sugtömningsstationer saknas fortfarande på många håll i hemmahamnarna, men antalet har inte uppskattats. Staten har under de senaste åren stött anskaffningar av sugtömningsanordningar, men avsikten är att i sådana hamnar som uppbär avgift ska användarna enligt förorsakarprincipen stå för kostnaderna för att anskaffa, underhålla och utnyttja anläggningarna. Statens stöd allokeras till sådana mål, där avgift inte uppbärs och användarna för det mesta är vanliga båtfarare och övrigt folk på långfärdsbåtar.
En klar breddning av tillämpningsområdet så att miljöskyddslagen för sjöfarten iakttas på insjöområdet och i inrikes fart bedöms inte medföra extra kostnader för rederierna. Godstrafiken på Saimen består till största delen av internationell trafik, som redan nu är underställd gällande reglering. Likaledes sköts största delen av inrikes farten längs kusten med fartyg, som är besiktigade enligt internationella krav för internationell trafik.
Ändringarna i lagen om bekämpning av oljeskador är för det mesta av lagstiftningsteknisk natur och medför inte några nya ekonomiska verkningar för staten, kommunerna eller enskilda personer.

4.2 Konsekvenser i fråga om organisation och personal

I förslaget till miljöskyddslag för sjöfarten föreslås vissa preciseringar och ändringar i myndigheternas uppgifter. De bedöms inte medföra några större verkningar i fråga om organisationen och personalen, utan de kan skötas inom ramen för nuvarande resurser.
När det gäller myndighetstillsynen innehåller den föreslagna lagen inte heller några sådana nya skyldigheter, som inte redan skulle ingå i den gällande lagstiftningen eller i internationella förpliktelser som utgör grund för den, så tillsynsmyndigheternas uppgifter kommer inte att öka i någon väsentlig omfattning från de tidigare. Genom att uppgifterna har blivit preciserade kommer Trafiksäkerhetsverkets tillsynsuppgifter liksom Finlands miljöcentrals uppgifter att rapportera om bränslen med mera som rör fartygsavfallsdirektivet att öka, men miljöministeriets uppgifter minskar i motsvarande grad.
Sjöfartsverket övervakar redan för närvarande fartygen på finländska vatten. Uppgiften ska framledes handhas av det nya Trafiksäkerhetsverket som inrättas. I fråga om insjöområdet preciseras tillsynsbestämmelserna och Trafiksäkerhetsverket samt polisen förordnas till tillsynsmyndigheter.
Hamnarnas uppgifter vid hanteringen av fartygsgenererat avfall antas minska medan åter avfallshanteringsbolagens uppgifter beräknas öka. Det hör numera till de regionala miljöcentralernas uppgifter att på grundval av fartygsavfallsdirektivet ordna med hamnarnas avfallshanteringsarrangemang. En extra för-

pliktelse blir nu att ta emot utredningarna om avfallshanteringsarrangemangen i små båthamnar. Detta innebär merarbete, men uppgiften aktualiseras endast vart tredje år.
I fråga om miljöskydd och avfallshantering när det gäller farkoster, som i syfte att användas som bostad, arbetslokal och restaurang är utrustade med fast förbindelse till stranden, tillämpas miljöskyddslagen. Uppgifterna i anknytning till dessa ärenden överförs nu helt och hållet på kommunerna, vilket innebär ett förtydligande av befogenheterna för de kommunala myndigheterna för byggkontroll och miljöärenden.
Den föreslagna lagen om bekämpning av oljeskador medför inte några organisatoriska ändringar för de statliga eller kommunala myndigheterna.
Genom att sökandet av ändring koncentreras till sjörättsdomstolarna ger det dessa domstolar möjlighet att fokusera på rättsliga frågor som rör sjöfarten. Detta kommer att med tiden höja den expertis som är nödvändig för att avgöra målen och bidrar på så sätt till en snabbare behandling av målen. Antalet mål som har gällt miljöskyddet i samband med sjöfarten i förvaltningsdomstolarna och tingsrätterna har varit få under de senaste åren, så ändringen medför inte något större behov att ändra på domstolsväsendets personalresurser.

4.3 Konsekvenser för miljön och hälsan

De reviderade bilagorna I och II till MARPOL 73/78-konventionen

De reviderade bilagorna I och II till MARPOL 73/78-konventionen antas ha gynnsam effekt på nivån för skyddet av den marina miljön i Finland, trots att de nya bestämmelserna inte innehåller några nya förpliktelser i fråga om fartygens funktioner. Den reviderade indelningen av skadliga flytande ämnen i bilaga II till MARPOL 73/78-konventionen har beaktat utvecklingen inom vetenskap och teknik samt kriterierna i det globala systemet GHS (*Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals*) för klassificering och märkning av kemikalier enligt enhetliga regler.

AFS-konventionen

Genom att ratificera AFS-konventionen bidrar man till att användningen av TBT-föreningar upphör i hela världen. Genom användningsförbudet hindrar man att TBT-föreningar hamnar i vattenmiljön vilket minskar deras skadeverkan på miljön. Tennorganiska föreningar har konstaterats orsaka olika skador på vattenorganismer redan vid små halter, såsom t.ex. störningar i de hormonella funktionerna hos blötdjur.

Miljöskyddslagen för sjöfarten

Vid sidan av de reformer som de ovan nämnda internationella instrumenten fört med sig innehåller inte den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten några nya förpliktelser av större betydelse. De förpliktelser som skrivits in i lagen grundar i huvudsak på förpliktelser som är bindande för Finland på grundval av den gällande lagstiftningen, EG-rättsakter och internationella instrument. Därför har miljökonsekvenserna av den nya lagen uppskattats endast till den del den innehåller förslag om ändring av innehållet i sak.
Den strukturella reformen samt förtydligandet av lagstiftningen gör det lättare att iaktta lagstiftningen och utöva tillsyn över dess efterlevnad och inverkar indirekt positivt på skyddet av den marina miljön.
Tillämpningen av lagen på såväl insjöområdet som i inrikes fart är ägnad att effektivisera och förenhetliga tillsynen över fartyg på de finländska vattnen. På insjöområdet och inom Finlands sjöterritorium gäller dessutom särskilda nationella regler som är strängare än den internationella regleringen, såsom förbud att transportera tung brännolja. Preciseringen av lagen har således positiva konsekvenser för miljön i detta svårnavigerade område med betydande naturvärden.

Lagen om bekämpning av oljeskador

Den föreslagna lagen om bekämpning av oljeskador har inga direkta miljökonsekvenser. Indirekt förbättrar en tydlig lagstiftning och ansvarsfördelning liksom klara uppgifter och befogenheter förutsättningarna för en snabb och effektiv bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieskador.

4.4 Samhälleliga konsekvenser

Miljöskyddslagen för sjöfarten

Genom att den nya lagstiftningen om miljöskydd för sjöfarten och lagstiftningen om bekämpning av olje- och fartygskemikalieskador innefattar även de senaste internationella förpliktelserna och uppfyller de författningsrättsliga villkoren bidrar de till att förhindra utsläpp i samband med fartygens normala drift och en effektiv bekämpning av skador. Den nya lagstiftningen förtydligar olika instansers uppgifter och befogenheter samt förbättrar allas möjligheter att ta reda på innehållet i rättigheter och skyldigheter. Samtidigt skapas en mekanism, med vars hjälp ändringar i internationella avtal bättre kan genomföras på nationell nivå i Finland.

Lagen om bekämpning av oljeskador

Att ordna bekämpning av olje- och fartygskemikalieskador på ett ändamålsenligt sätt utgör en del av den samhälleliga riskhanteringen, med vars hjälp man strävar att begränsa eventuella olägenheter föranledda av övriga för samhället nödvändiga funktioner till en godtagbar nivå. För att bekämpningen ska fungera är den förenad med att olje- och kemikalietransporter med fartyg är allmänt accepterade i samhället.

5 Beredningen av propositionen

5.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial

Kommunikationsministeriet tillsatte den 1 juli 2004 en kommitté för revidering av fartygsavfallslagstiftningen med uppdraget att lägga förslag till en övergripande reform av lagstiftningen om fartygsavfall med beaktande av riksdagens uttalande 2003 (RSv 26/2003 rd).
Som kommitténs ordförande fungerade en företrädare för såväl kommunikationsministeriet som miljöministeriet. Kommittén var sammansatt av företrädare för olika förvaltningsområden som kommunikationsministeriet, miljöministeriet, utrikesministeriet, inrikesministeriet och staben för gränsbevakningsväsendet, Sjöfartsverket och Finlands miljöcentral. Även Ålands landskapsregering, Finlands Kommunförbund, Finlands Hamnförbund, Finlands rederiförening, Fraktfartygsföreningen, Ålands Redareförening samt WWF Finland var företrädda. De viktigaste aktörerna var företrädda också i arbetet inom kommitténs sektioner. Dessutom blev företrädare för Nylands miljöcentral och Västra Finlands miljötillståndsverk samt båtorganisationerna hörda.
Kommunikationsministeriets förvaltningsområde har till största delen svarat för beredningen av bestämmelserna som gäller fartygens normala drift. Arbetet har utförts i fartygsavfallssektionen som sorterar under kommittén. Kommittén för miljöskyddslag för sjöfarten hörde arbetsmarknadsorganisationerna och olika intressegrupper hösten 2006.
Miljöministeriets förvaltningsområde svarade för sin del huvudsakligen för förarbetena med bestämmelserna om bekämpning av oljeskador och övriga skadliga ämnen. Lagen om bekämpning av oljeskador har beretts i bekämpningssektionen som arbetar under kommittén. Bekämpningssektionen arrangerade hösten 2006 en utfrågning av sakkunniga som gällde bestämmelserna om att rädda fartyg och deras last. Under beredningsarbetet har man skriftligen hört sakkunniga vid de regionala räddningsverken.
Kommittén för revision av fartygsavfallslagen överlämnade sitt förslag till regeringens proposition till kommunikationsministeriet den 29 februari 2008 (Kommunikationsministeriets publikationer 20—21/2008).

5.2 Remissyttranden

Kommunikationsministeriet ordnade på förslag av kommittén för revision av fartygsavfallslagen en omfattande remissbehandling våren 2008.
Sammanlagt 34 utlåtanden lämnades in. Remissorganen förhöll sig för det mesta positivt till förslaget och ansåg det vara en klar förbättring jämfört med det rådande läget. Remissorganen framhöll också att den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten till sitt innehåll huvudsakligen motsvarar gällande lagstiftning och att de föreslagna ändringarna till stor del är av teknisk natur. Synpunkterna som framfördes i utlåtandena har beaktats i och med att propositionen färdigställdes.
Dessutom begärde miljöministeriet och fick utlåtande av de regionala miljöcentralerna och de kommunala regionala räddningsverken. De regionala miljöcentralerna behandlade i sina utlåtanden förutom den föreslagna lagen om bekämpning av oljeskador bestämmelserna om småbåtshamnar och tillsynen över dem i miljöskyddslagen för sjöfar-

ten. De regionala räddningsverken behandlade åter i sina utlåtanden de preciserade bestämmelserna om kommunens ansvar för efterarbetena i samband med oljebekämpning som föreslås bli intagna i lagen om bekämpning av oljeskador.
Flera paragrafer i lagen om bekämpning av oljeskador ändrades utifrån justitieministeriets utlåtande. Dessutom preciserades lagen på många ställen på basis av andra utlåtanden.

5.3 Den fortsatta beredningen

På grundval av remissbehandlingen har regeringens proposition genomgått en gemensam fortsatt beredning vid kommunikationsministeriet och miljöministeriet. Kommittébetänkandet, som innehåller en bred översikt över gällande lagstiftning om miljöskydd för sjöfarten samt över internationella konventioner och EG-rättsakter, ligger till grund för regeringens proposition. I propositionen har dock intagits endast de delar som är relevanta med avseende på de föreslagna reformerna.

5.4 Förarbetena kring AFS-konventionen

Som avslutning på en diplomatkonferens 2001 antog IMO:s medlemsstater den 5 oktober 2001 en internationell konvention om kontroll av skadliga antifoulingsystem på fartyg. Konventionen innehåller inte någon bestämmelse som skulle göra det möjligt för Europeiska gemenskapen att ansluta sig till konventionen.
Nationellt förhandlade man om frågor som gällde konventionen med olika aktörer inom sjöfarten och med berörda myndigheter. Dessutom begärdes utlåtanden om konventionsutkastet under förhandlingarnas gång.
Finland undertecknade AFS-konventionen i London den 12 juni 2002 med vissa reservationer. Avsnitten i propositionen som gäller AFS-konventionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet i samarbete med miljöministeriet och Sjöfartsverket. Utlåtande om propositionsutkastet begärdes hos miljöministeriet, utrikesministeriet, Ålands landskapsregering, Sjöfartsverket och WWF.

6 Samband med andra propositioner

Propositionen hänger samman med regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket. Propositionerna borde behandlas så, att det träder i kraft samtidigt.
Propositionen hänger dessutom samman med regeringens proposition till riksdagen med förslag till ändring av lagstiftningen om regionförvaltningsmyndigheternas uppgifter (RP 59 och 161/2009 rd). I föreliggande proposition har de föreslagna nya regionala myndigheterna samt närings-, trafik- och miljöcentralerna införts.
Lagstiftningen om besiktning av fartyg, fartygsbemanning och besättningens behörighet säkerställer för sin del att fartygen uppfyller kraven i miljöskyddslagen för sjöfarten. Propositionen är således även beroende av regeringens proposition med förslag till lag om fartygs tekniska säkerhet och säkra drift och lag om fartygsbesättning och fartygs säkerhetsorganisation samt lagar om ändring av vissa lagar som har samband med dem, som riksdagen har för behandling. I propositionens lag om fartygs tekniska säkerhet och säkra drift stadgas om besiktningen av fartyg. Bestämmelser om kraven på besättningen ingår åter i lagen om fartygsbesättning och fartygs säkerhetsorganisation. För närvarande ingår dessa bestämmelser på förordningsnivå, i besiktningsförordningen samt i förordningen om fartygsbemanning, besättningens behörighet och vakthållning (1256/1997), vilket inte har ansetts vara tillräckligt med avseende på fundamental lagstiftning. Det viktigaste syftet med den ovan nämnda regeringspropositionen är att få lagstiftningen om fartygs tekniska säkerhet och säkra drift att överensstämma med villkoren i grundlagen. Regeringens proposition om fartygs tekniska säkerhet och säkra drift och ifrågavarande proposition borde behandlas så att de kan träda i kraft samtidigt.
I förslaget ingår också förslag till ändring av vissa lagar som har samband med revisionen av fartygsavfallslagstiftningen. Den föreslagna ändringen av 65 § i miljöskyddslagen hänger samman med regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av miljöskyddslagen (RP 100/2009 rd), vilken borde beaktas vid behandlingen av föreliggande proposition.

DETALJMOTIVERING

1 De reviderade bilagorna I och II till 1978 års protokoll till internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg som ingicks 1973

I oktober 2004 antog IMO den reviderade bilaga I om oljeförorening och den reviderade bilaga II om skadliga flytande ämnen. Båda bilagorna ingick redan i den ursprungliga konventionen. De har ändrats flera gånger sedan konventionen trädde i kraft och ändringarna har satts i kraft i Finland. Den senaste revideringen avsåg att skriva om bilagorna för att de skulle bli mer logiska. Följaktligen har också numreringsprinciperna ändrats. Däremot har sakinnehållet inte ändrats nästan alls. De nya bilagorna trädde i kraft internationellt den 1 januari 2007. Den 29 juni 2006 meddelade Finland depositarien, IMO, genom en not att det för Finlands del krävs ett explicit godkännande av bilagorna eftersom de innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och därmed kräver samtycke av riksdagen.
I gemenskapsrätten ingår bilagorna till största delen i medlemsstaternas behörighet. Men vissa av bestämmelserna ingår i gemenskapens behörighet och de gäller konstruktionskraven för oljetankfartyg, reglerna för att avlämna oljehaltigt avfall i hamn och mottagningsanordningar i hamn.
Nedan redogörs det för innehållet i bilagorna I och II, men närmare information ingår i detaljmotiveringen till respektive nationella bestämmelser i miljöskyddslagen för sjöfarten.

1.1 Bilaga I till MARPOL 73/78 till förhindrande av förorening från fartyg och dess förhållande till lagstiftningen i Finland

I bilaga I till MARPOL 73/78 definieras bland annat förbud mot och begränsningar i utsläpp av olja och oljehaltig blandningar från oljetankfartyg och andra fartyg. Dessutom ingår det bestämmelser om besiktning av fartyg, certifikat, konstruktioner och utrustning, placering av barlast, transport av tung olja, tankar för oljerester (sludge) och mottagningsanordningar för rester.
Den reviderade bilagan medför huvudsakligen bara justeringar av teknisk karaktär i vår lagstiftning. De ingår i förslaget till ny miljöskyddslag för sjöfarten och refereras närmare i detaljmotiveringen till lagförslaget.
Regel 1 i kapitel 1 i bilaga I innehåller sammanlagt 30 definitioner som är av relevans för tillämpningen av bilagan. Bland dem märks särskilt definitionerna på olja, råolja, oljehaltig blandning, bunkerolja, oljetankfartyg, närmaste land och specialområde. De är till största delen liktydiga med definitionerna i den tidigare bilaga I till MARPOL 73/78. Begränsningar anges särskilt för oceaner och så kallade specialområden. Bland specialområdena märks Östersjön, Nordsjön, Storbritannien och Irland med anslutande havsområden och Engelska kanalen, Medelhavet, Svarta havet, Röda havet, Persiska viken, Adenviken och Antarktisområdet.
Enligt *regel 2* ska bestämmelserna i bilagan normalt tillämpas på alla fartyg. I punkterna 2–6 anges en del undantag från bilagans tillämpningsområde. De gäller företrädesvis fartygens storlek, last och rutter och mottagningsanordningar i hamnar. Enligt *regel 3* kan administrationen bevilja dispens och befrielse från sådana bestämmelser i kapitel 3 och 4 i bilagan som gäller konstruktion och utrustning som är oskäliga eller opraktiska. Då förutsätts det dock att fartygets konstruktion och utrustning ger likvärdigt skydd mot oljeförorening med beaktande av den användning fartyget är avsett för. *Regel 4* har ett generellt undantag från förbudet att släppa ut olja eller oljehaltiga blandningar i havet. Regeln tillåter utsläpp i havet av olja eller oljehaltiga blandningar som är nödvändiga för fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss eller som är en följd av att fartyget eller dess utrustning skadats. Ett villkor är dock att alla rimliga försiktighetsåtgärder vidtagits för att förhindra utsläppet, att fartygets ägare eller befälhavare inte handlat i avsikt att åstadkomma skada eller vårdslöst, medveten om att skada sannolikt skulle bli följden. Enligt *regel 5* kan administrationen också tillåta att ett fartyg utrustas med tillbehör, materiel, utrustning eller apparater som alternativ till tillbehör, materiel, utrustning eller apparater som anges i bilagan,

förutsatt att dessa alternativa lösningar är minst lika ändamålsenliga.

I *kapitel 2* ingår regler för besiktning och certifiering. *Regel 6* föreskriver om olika typer av besiktning. Enligt en proposition som har lämnats till riksdagen kommer bestämmelser om besiktningar att ingå i lagen om fartygssäkerhet.

I *regel 7* föreskrivs det om internationellt oljeskyddscertifikat, IOPP-certifikat (*International Oil Pollution Prevention Certificate*). Certifikatet visar att fartyget uppfyller kraven i bilaga I. I *regel 8* föreskrivs det om certifikat som utfärdas eller påtecknas av administrationen i en annan stat och i *regel 9* föreskrivs det om IOPP-certifikatets form. Enligt *regel 10* ska oljeskyddscertifikat utfärdas för en period som bestäms av administrationen och får vara högst fem år lång. *Regel 11* gäller övervakning i hamnstaterna av operationella krav.

I *kapitel 3* i *regel 12—17* ingår krav på fartygens konstruktion och utrustning med krav för maskinutrymmen i alla fartyg. I *kapitel 4* i *regel 18–36* ingår krav gällande lastområde i oljetankfartyg. I *regel 12* finns bestämmelser om tankar för alla fartyg, *i regel 13* bestämmelser om standardiserad landanslutning och *i regel 14* om system för behandling av länsvatten. *Regel 15* reglerar övervakningen av oljeutsläpp och *regel 16* segregering av olja och barlastvatten och förbud mot transport av olja i kollisionsskottet.

På varje fartyg med en bruttodräktighet av 150 eller mera ska en oljedagbok föras för maskinrumsoperationer, enligt *regel 17* i kapitel 3. Oljedagboken ska ha anteckningar om bl.a. förflyttning av oljehaltiga ämnen mellan tankar i fartyget, bränsle som bunkrats i land och avlämnat oljeavfall och vara utformad enligt bihang III till bilagan.

I kapitel 4 ingår regler för barlasttankar i oljetankfartig och placering av dem och krav om dubbelskrov och dubbel botten. Kraven om dubbelskrov och dubbel botten ingår också i EU:s förordning om krav på dubbelskrov och omfattas således av gemenskapens behörighet.

Enligt *regel 18* i kapitel 4 får barlast eller last inte föras i samma tankar annat än i särskilda undantagsfall för att oljeskador ska undvikas. *Regel 19* kräver dubbelskrov för oljetankfartyg levererade den 6 juli 1996 eller senare. *Regel 20* stramades åt vid MEPC 50 i december 2003 och innebär att oljetankfartyg med enkelskrov som regel måste tas ur trafik senast 2010. Enligt *regel 21* får så kallad tung olja bara föras i oljetankfartyg med dubbelskrov. Besiktningsreglerna (*Condition Assessment Scheme, CAS*) har utsträckts till alla över femton år gamla oljetankfartyg med enkelskrov och de nya bestämmelserna trädde i kraft den 5 april 2005. Artikel 1 i EU:s förordning om krav på dubbelskrov ändrades genom ett beslut av den 25 april 2007 som innebär att inget oljetankfartyg som transporterar tunga oljor, oberoende av flagg, ska tillåtas anlöpa eller lämna hamnar, offshoreterminaler eller ankringsplatser som omfattas av en medlemsstats behörighet, med mindre oljetankfartyget har dubbelskrov. *Regel 22* gäller skydd av bottnen i pumprum, *regel 23* utflödet av olja vid olycka, *regel 24* antaganden om skador och *regel 25* hypotetiskt oljeutflöde. *Regel 26* reglerar storleksbegränsningar och arrangemang för lasttankar.

Regel 27 anger intaktstabiliteten för oljetankfartyg och *regel 28* rumsindelning och skadestabilitet.

Enligt *regel 29* ska oljetankfartyg ha slop tankar för oljeavfall från lasttankar. Varje oljetankfartyg ska på öppet däck på vardera sidan ha en manifold som kan anslutas till mottagningsanordningar för överföring av förorenat barlastvatten och oljeförorenat vatten, föreskriver *regel 30.* Oljetankfartyg med en bruttodräktighet av 150 eller mera ska ha ett övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp som är godkänt av administrationen, enligt *regel 31.* Vidare föreskriver *regel 32* om gränsskiktsmätare och *regel 33* om krav om rengöring med råolja.

Regel 34 har bestämmelser om övervakning och kontroll av oljeutsläpp i havet för utsläpp inom och utanför specialområden. *Regel 35* gäller utförande av tankrengöring med råolja. Oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 ska enligt *regel 36* föra oljedagbok med anteckningar om åtgärder angående last- och barlastoperationer för att utsläpp ska kunna kontrolleras.

Ändringarna i kapitel 4 har beaktats i förslaget till miljöskyddslag för sjöfarten i den utsträckning som de ingår i Finlands behörighet.

Kapitel 5 har bestämmelser om förebyggande av förorening vid oljeolycka. Varje oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150, och varje annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 400, ska enligt *regel 37* ombord ha en av administrationen godkänd fartygsplan för nödåtgärder vid oljeförorening en

s.k. SOPEP-plan (*Shipboard Oil Pollution Emergency Plan*). SOPEP-planen ska innehålla en förteckning över rutiner som besättningen ska följa vid de vanligaste typerna av olyckor, anvisningar för hur myndigheter ska underrättas, uppgifter om myndigheterna och gärna också uppgifter om fartygskonstruktionen, bland annat en plan för last- och sloptankar och uppgifter om rörledningar.
Kapitel 6 handlar om mottagningsanordningar. I *regel 38* ingår det särskilda bestämmelser för mottagningsanordningar som gäller utanför respektive inom specialområden. Varje fördragsstat ansvarar för att terminaler för lastning av olja, reparationshamnar och övriga hamnar där fartyg har oljehaltiga rester som ska lämnas i land, utrustas med fullgoda anordningar för mottagning av sådana rester och oljehaltiga blandningar från oljetankfartyg och andra fartyg. Mottagningsanordningarna ska ha en tillräcklig kapacitet för att utan oskäligt dröjsmål kunna betjäna alla fartyg som anlitar dem. Dessutom ska specialområdena ha fullgoda anordningar för att ta emot och behandla förorenad barlast och lasttanksspolvatten. Enligt del C är varje part i konventionen skyldig att underrätta IMO i fall när de anordningar som tillhandahålls i enlighet med denna regel påstås vara otillräckliga.
I EU:s direktiv om fartygsavfall ingår bestämmelser om mottagningsanordningar.
Kapitel 7 har särskilda bestämmelser om fasta och flytande plattformar. För plattformar gäller i första hand de bestämmelser som tillämpas på andra än oljetankfartyg. Plattformarna måste dock ha sloptank och oljefilterutrustning och de ska föra dagbok i den form som administrationen godkänner över utsläpp av olja eller oljehaltiga blandningar.

Bihang till bilaga 1

Bilaga I innehåller tre bihang: bihang I med förteckning över oljor, bihang II med formulär för IOPP-certifikatet med bilagor och bihang III med formulär för oljedagbok.

1.2 Bilaga II om skadliga flytande ämnen till MARPOL 73/78 och dess förhållande till lagstiftningen i Finland

IMO antog den reviderade bilaga II om skadliga flytande ämnen som transporteras i tankfartyg till MARPOL 73/78 2004. Den största reformen gäller klassificeringen av skadliga flytande ämnen. Den nya klassificeringen beaktar utvecklingen inom vetenskap och teknik och GHS-systemet, som är ett globalt system för klassificering och märkning av kemikalier. Med hänsyn till miljöfarligheten är ämnena indelade i fyra klasser, X, Y, Z och OS. Klass X omfattar de farligaste ämnena. Bilaga II anger villkoren för att fartyg ska få släppa ut ämnena i havet. Kriterier som måste beaktas är bland annat ämnenas miljöfarlighet, havsområde, rester i tankar och rörledningar, halter, rengöring av tankar, fart och vattnets djup. I övrigt är preciseringarna till stor del tekniska.
De revideringar som föranleder ändringar i den nationella lagstiftningen ingår i förslaget till miljöskyddslag för sjöfarten och ändringarna redovisas närmare i detaljmotiveringen till lagen. Också EU:s direktiv om fartygsavfall har bestämmelser om mottagning i hamn av skadliga flytande ämnen.
I *regel 1 i kapitel 1* ingår de viktigaste definitionerna, bland annat kemikaliebulk-koden, internationella kemikaliebulkkoden, kemikalietankfartyg, flytande ämne och skadligt flytande ämne. Definitionerna stämmer huvudsakligen överens med definitionerna i den tidigare bilaga II och andra bilagor.
På grundval av *regel 2* ska bestämmelserna i bilagan, när inget annat uttryckligen föreskrivs, tillämpas på alla fartyg som är certifierade för transport av skadliga flytande ämnen i bulk. *Regel 3* har ett generellt undantag från förbudet mot utsläpp i havet av skadliga flytande ämnen. Utsläpp är tillåtet på vissa villkor när det är nödvändig för att garantera fartygets säkerhet eller rädda människoliv till sjöss. Regeln är identisk med den tidigare regeln. Enligt *regel 4* får administrationen för viss tid medge dispens från transportkraven eller lindra kraven på tillämpning, när en ändring i BCH-koden (*kemikaliebulkkoden*) och IBC-koden (*internationella kemikaliebulkkoden*) medför nya transportkrav för vissa ämnen vilka, i sin tur medför nya krav för konstruktiva delar, utrustning och arrangemang på fartyg, En administration som tillåter lindringar i tillämpningen av sådana ändringar som avses i denna punkt, ska lämna en rapport om detta hos IMO som i sin tur underrättar de övriga avtalsslutande parterna. Kraven behöver inte tillämpas på fartyg som används för begränsad trafik. Dessutom har administrationen rätt att undanta fartyg där lasttankarna inte behöver förses med barlast och rengörning av lasttankarna är nödvändig

bara i samband med reparationer eller besök i torrdocka. Enligt *regel 5* kan administrationen tillåta att en anordning, maskin eller apparat eller ett material installeras i ett fartyg som alternativ till någon av de anordningar, maskiner eller apparater, eller något av de material som krävs i denna bilaga förutsatt den alternativa installationen är likvärdig.

Kapitel 2 delar in skadliga flytande ämnen i nya klasser. I *regel 6* delas skadliga flytande ämnen och andra ämnen in i fyra klasser:

Klass X: skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring och barlastlänsning, utgör en allvarlig risk för marina naturtillgångar och människors hälsa.

Klass Y: Skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring och barlastlänsning, utgör en risk för marina tillgångar och människors hälsa, medför skada på skönhets- eller rekreationsvärden eller försvårar annat behörigt utnyttjande av havet.

Klass Z: Skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring och barlastlänsning, utgör en mindre risk för marina naturtillgångar och människors hälsa.

Andra ämnen: De ämnen som fått anteckningen OS (*Other Substances*) i kolumnen för föroreningsklasser i tabellen i kapitel 18 i internationella kemikaliebulkkoden. Dessa ämnen har vid bedömning befunnits falla utanför klasserna X, Y och Z, eftersom de för närvarande inte anses skada marina tillgångar, människors hälsa eller skönhets- och rekreationsvärden, eller försvåra behörigt nyttjande av havet om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning. Kraven i bilagan ska inte tillämpas på utsläpp av slagvatten, vattenbarlast, annat avfall eller andra blandningar som bara innehåller ämnen i klassen ”övriga ämnen”. Riktlinjer för den nya klassificeringen av skadliga flytande ämnen ges i bihang 1 till bilagan. När ett sådant flytande ämne ska transporteras som inte har klassificerats enligt punkt 3 i regel 1, skall regeringarna i de fördragsslutande stater som är involverade i transporten komma överens om en temporär klass för ämnet med stöd av riktlinjerna. *Regel 7* föreskriver om certifiering av kemikalietankfartyg.

Regler för besiktning och certifiering ingår i kapitel 3. I *regel 8* ingår bestämmelser om första besiktning och förnyad besiktning. Bestämmelser om besiktning kommer i fortsättningen att finnas i lagen om fartygssäkerhet enligt vad som föreskrivs i en särskild proposition.

För varje fartyg avsett att transportera skadliga flytande ämnen i bulk ska enligt *regel 9* utfärdas ett internationellt föroreningsskyddscertifikat för att förhindra förorening vid transporten. Certifikatet visar att fartyget uppfyller kraven i bilaga 2. I *regel 10* sägs det att ett internationellt föroreningsskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk ska utfärdas för en period som bestäms av administrationen och får vara högst fem år lång.

Kapitel 4 reglerar kraven på utformning, konstruktion, arrangemang och utrustning. Enligt *regel 11* ska kemikalietankfartyg som är konstruerade den 1 juli 1986 eller senare uppfylla kraven i IBC-koden och fartyg som är konstruerade före denna tidpunkt uppfylla kraven i BCH-koden. Pumpning, rörledningar, lossningsarrangemang och sloptankar anges i regel 12 och avser varje fartyg som är byggt den 1 juli 1986 eller senare men före den 1 januari 2007.

Kapitel 5 reglerar operativa utsläpp av skadliga flytande ämnen. I *regel 13* ingår bestämmelser om utsläpp av skadliga flytande ämnen. Punkt 4 i regeln gäller befrielse från tankspolning och punkt 5 användning av rengöringsmedel eller tillsatser. Punkt 6 reglerar utsläpp av rester av ämnen i klass X och punkt 7 utsläpp av rester av ämnen i klass Y och Z. En tank från vilken ett skadligt flytande ämne har lossats ska spolas innan fartyget lämnar lossningshamnen och resterna i tanken ska överföras till mottagningsanordningen. Enligt punkt 8 är utsläpp förbjudet inom Antarktisområdet. Varje fartyg ska enligt *regel 14* ha en lasthanteringsmanual som anger hur tankar ska tömmas och rengöras och ger myndigheterna möjligheter att övervaka att reglerna följs. Manualen ska godkännas av administrationen och vara utformad enligt standardformatet i bihang 4 till bilagan. Vidare ska fartygen ha en lastdagbok enligt *regel 15* med anteckningar om lastning, tömning, rengöring och förflyttning. MARPOL-inspektörernas uppgifter definieras i samband med lastdagboken och lasthanteringsmanualen.

Kapitel 6 gäller övervakning i hamnstaterna. På grundval av *regel 16* ska fördragsstaterna utnämna eller bemyndiga inspektörer med uppgift att utöva kontroll över bestämmelserna i bilagan i överensstämmelse med de kontrollprocedurer som utarbetats av IMO.

I *kapitel 7* ingår regler för att förhindra förorening vid tillbud med skadliga flytande

ämnen. Enligt *regel 17* ska varje fartyg med en bruttodräktighet på minst 150 ton och certifierat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk ha en fartygsplan för nödåtgärder vid förorening med skadliga flytande ämnen godkänd av administrationen. Planen ska grunda sig på de riktlinjer som organisationen utvecklat. Den kan kombineras med fartygsplanen för nödåtgärder vid oljeförorening (SOPEP). I så fall ska planen kallas ”fartygsplan för nödåtgärder vid marin förorening” (*Shipboard Marine Pollution Emergency Plan, SMEPEP*).

I *kapitel 8* regleras mottagningsanordningar och terminalarrangemang för lossning. Enligt *regel 18* är varje fördragsstat skyldig att sörja för att tillgången på mottagningsanordningar för rester av skadliga flytande ämnen svarar mot behovet hos de fartyg som besöker deras hamnar, terminaler och reparationshamnar. Det ska finnas tillräckligt med anordningar för att inte orsaka oskäligt dröjsmål för fartygen. Varje part förbinder sig att underrätta IMO om alla sådana fall när anläggningar påstås vara bristfälliga. EU:s direktiv om fartygsavfall innehåller bestämmelser om mottagning av avfall i hamn.

Bihang till bilaga II

Bilaga II innefattar sju bihang: bihang 1 med riktlinjer för klassificeringen av skadliga flytande ämnen, bihang 2 med formulär för lastdagbok, bihang 3 med internationellt föroreningsskyddscertifikat för fartyg som transporterar farliga flytande ämnen, bihang 4 med standardformat för lasthanteringsmanual, bihang 5 med bedömning av restmängder i lasttankar och pumpar med tillhörande rörledning, bihang 6 med metoder för tankspolning och bihang 7 med ventilationsmetoder för att avlägsna lastrester bestående av ämnen med ett ångtryck större än 5 kPa vid 20ºC från en tank.

1.3 Den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg och dess förhållande till lagstiftningen i Finland

Artikel 1. *Allmänna åtaganden.* Enligt artikel 1.1 förbinder sig varje part i konventionen att fullständigt sätta i kraft konventionens bestämmelser. Enligt artikel 1.2 ska bilagorna utgöra en integrerande del av konventionen. Enligt artikel 1.3 ska ingen bestämmelse i konventionen tolkas som ett hinder för en part att, ensam eller tillsammans med andra parter, vidta sådana mer långtgående åtgärder för att minska eller eliminera påväxthindrande systems skadliga verkningar på miljön som är förenliga med internationell rätt. Enligt artikel 1.4 ska parterna bemöda sig om att samarbeta för att effektivt genomföra, följa och tillämpa konventionen. Enligt artikel 1.5 åtar sig parterna att främja fortsatt utveckling av effektiva och för miljön oskadliga påväxthindrande system.

Artikel 2. *Definitioner.* Artikeln innehåller definitioner på de centrala begreppen i konventionen. I artikeln finns definitioner på administration, påväxthindrande system, kommittén, bruttotonnage, internationell resa, längd, organisationen, generalsekreterare, fartyg och teknisk grupp. I TBT-förordningen, som tillämpas i Finland, finns definitioner på påväxthindrande system, bruttotonnage, längd och fartyg som tagits direkt ur konventionen.

Artikel 3. *Tillämpningsområde.* Enligt artikel 3.1 ska konventionen, om inte annat anges, tillämpas a) på fartyg som har rätt att föra en parts flagg, b) på fartyg som inte har rätt att föra en parts flagg men som seglar under en parts befäl, samt c) på fartyg som anlöper en hamn, ett skeppsvarv eller en offshore-terminal som tillhör en part, men som inte faller under kategori a eller b ovan. Tillämpningsområdet för TBT-förordningen har till denna del definierats på samma sätt, med den skillnaden att förordningen gäller fartyg som seglar under en medlemsstats flagg eller befäl och konventionen gäller fartyg som seglar under en parts flagg eller befäl. TBT-förordningen gäller inte heller fartyg som anlöper skeppsvarv, för dessa regleras tillräckligt i rådets direktiv 76/769/EEG som ändrats genom kommissionens direktiv 2002/62/EG. Kommissionens direktiv har genomförts i Finland genom statsrådets förordning om begränsning av utsläppande på marknaden och användning av organiska tennföreningar (871/2002). Med stöd av den förordningen får organiska tennföreningar (dvs. tennorganiska föreningar) inte användas på Finlands skeppsvarv.

Enligt artikel 3.2 gäller konventionen inte krigsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller används av en part när de används uteslutande för statliga, icke-kommersiella ändamål. I artikel 3 i TBT-förordningen avgränsas förordningens till-

lämpningsområde på motsvarande sätt. Vidare enligt artikel 3.2 i AFS-konventionen ska en part emellertid tillse att dessa fartyg handlar på ett sätt som, så långt det är skäligt och möjligt, är förenligt med konventionen.
Enligt artikel 3.3 ska parterna med avseende på fartyg som tillhör länder som står utanför konventionen tillämpa de bestämmelser i konventionen som krävs för att trygga att sådana fartyg inte ges en förmånligare behandling. Bestämmelserna i 11 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten uppfyller kravet i artikel 3.3.
Artikel 4 *Kontroll av påväxthindrande system.* Enligt artikel 4.1 ska varje part i enlighet med bestämmelserna i bilaga 1 förbjuda och/eller begränsa a) påföring, återpåföring, installation och/eller användning av skadliga påväxthindrande system på fartyg som avses i artikel 3.1 a–3.1 b och b) påföring, återpåföring, installation och/eller användning av sådana system på fartyg som avses i artikel 3.1 c när de befinner sig i en parts hamn, skeppsvarv eller offshore-terminal samt vidta effektiva åtgärder för att tillse att sådana fartyg följer dessa bestämmelser. I TBT-förordningen finns motsvarande bestämmelser. Förbudet mot användning av tennorganiska föreningar och preparat som innehåller dessa föreningar har genomförts genom statsrådets förordning (871/2002).
Artikel 5. *Kontroll av avfall som uppstått till följd av tillämpningen av bilaga 1.* Enligt artikeln ska varje part, med beaktande av internationella regler, normer och andra föreskrifter, vidta erforderliga åtgärder inom sitt territorium för att kräva att avfall som härrör från påföring eller avlägsnande av påväxthindrande system som avses i bilaga 1 insamlas, hanteras, behandlas och slutförvaras på ett säkert och miljöanpassat sätt. I 4, 6 och 7 § i avfallslagen och i 15 § i kemikalielagen finns bestämmelser som uppfyller konventionens krav på kontroll av avfall. I 4 § i avfallslagen finns en bestämmelse om en allmän omsorgsplikt när det gäller uppkomst och minskning av avfall. Bestämmelsen i 6 § i avfallslagen innehåller en allmän omsorgsplikt vid avfallshantering. I 7 § i avfallslagen finns bestämmelser om ordnande av avfallsinsamling. Bestämmelser om verksamhetsidkarens allmänna skyldigheter finns i 15 § i kemikalielagen.
Artikel 6. *Förfarande för att föreslå ändringar av kontrollåtgärder för påväxthindrande system.* Enligt artikel 6.1 får varje part föreslå ändringar i bilaga 1 i enlighet med denna artikel. Artikel 6.2—6.6 innehåller närmare bestämmelser om ändringsförslaget och dess behandling.
Artikel 7. *Tekniska grupper.* Artikeln innehåller bestämmelser om den i artikel 6 avsedda tekniska gruppen, som eventuellt tillsätts för behandling av ändringsförslag.
Artikel 8. *Vetenskaplig och teknisk forskning och övervakning.* Enligt artikel 8.1 ska parterna vidta lämpliga åtgärder för att främja och underlätta vetenskaplig och teknisk forskning om påväxthindrande systems verkningar och deras övervakning. Särskilt bör sådan forskning innehålla observation, mätning, stickprovsundersökningar, bedömning och analys av de påväxthindrande systemens verkningar.
Enligt artikel 8.2 ska varje part, för att främja syftena med konventionen, på begäran främja andra parters tillgång till relevant information om a) vetenskaplig och teknisk verksamhet som företas i enlighet med konventionen, b) marinvetenskapliga och marinteknologiska program och deras syften och c) verkningar som observeras av övervaknings- och utvärderingsprogram som gäller påväxthindrande system. Enligt 6 § i lagen om miljöförvaltningen (55/1995) är det Finlands miljöcentrals uppgift att bl.a. följa utvecklingen inom miljöteknologin och delta i utvecklingsarbetet inom detta område, bedriva tvärvetenskaplig havsforskning inom sitt verksamhetsområde och ansvara för observation av havsområdens tillstånd och delta i internationellt samarbete i anslutning till sina uppgifter. Denna lagstiftning är under revision i samband med förnyandet av regionförvaltningen. Enligt 1 § i lagen om meteorologiska institutet (585/1967) ska Meteorologiska institutet bedriva och främja fysikalisk havsforskning, delta i internationellt samarbete som anknyter till institutets uppgifter och producera observationsmaterial för internationellt bruk. Med stöd av de här bestämmelserna kan de ovannämnda myndigheterna tilldelas de forsknings- och utvecklingsuppgifter som avses i artikeln inom ramen för sin behörighet.
Artikel 9. *Meddelande och utbyte av information.* Enligt artikel 9.1 åtar sig varje part att meddela IMO en förteckning över utsedda besiktningsmän eller erkända organisationer med behörighet att agera på partens vägnar i handläggning av frågor som rör kontroll av påväxthindrande system i enlighet med kon-

ventionen för delgivning till parterna som information till deras befattningshavare. Enligt artikel 9.2 ska IMO med lämpliga medel tillhandahålla information som den mottagit. Artikel 9.3 föreskriver att för påväxthindrande system som godkänts, begränsats eller tillåtits av en part, ska denna part till parter som begär det antingen tillhandahålla, eller kräva att tillverkarna av sådana påväxthindrande system tillhandahåller, sådan relevant information som dess beslut grundas på. Där ska ingå den information som avses i bilaga 3 till konventionen eller sådan annan information som är lämplig för att göra en tillräcklig bedömning av det påväxthindrande systemet möjlig. Ingen information som är sekretessskyddad enligt lag ska tillhandahållas. Enligt besiktningsförordningen och lagen om fartygssäkerhet, som är under behandling i riksdagen, är det Trafiksäkerhetsverket som svarar för besiktningar och kan bemyndiga ett erkänt klassificeringssällskap att helt eller delvis utföra en besiktning. Trafiksäkerhetsverket kan också ge en namngiven besiktningsman i uppgift att utföra besiktning av ett fartyg i inrikesfart. I propositionen föreslås det att Trafiksäkerhetsverket ska delge IMO den i artikeln avsedda informationen om besiktningsmän och godkända besiktningsorgan.

Tillsynen av de kemikalier, inklusive biocider, som används i påväxthindrande system hör till miljöministeriets förvaltningsområde. Ett nytt påväxthindrande system ska före ibruktagandet eller utsläppandet på marknaden godkännas och registreras av Finlands miljöcentral i enlighet med statsrådets förordning om biocidpreparat (466/2000). Sedan ingången av år 2002 har man i Finland enbart fått marknadsföra sådana påväxthindrande preparat, för vilka man år 2001 hade ansökt om godkännande av Finlands miljöcentral eller som godkänts som biocidpreparat enligt 28 § i kemikalielagen. I Finland publicerar Finlands miljöcentral en förteckning över godkända påväxthindrande preparat. Enligt 49 a § i kemikalielagen får tillsynsmyndigheten lämna uppgifter som avses i de internationella avtal som Finland godkänt till i avtalen angivna utländska organ, internationella organisationer och stater som deltar i samarbetet. I propositionen föreslås att Finlands miljöcentral på årsbasis ska meddela den i artikel 9.2 nämnda informationen till Trafiksäkerhetsverket, som meddelar informationen vidare till IMO.

Artikel 10. *Besiktning och certifiering.* Enligt artikeln ska varje part tillse att fartyg som har rätt att föra dess flagg eller som seglar under dess befäl besiktigas och certifieras i enlighet med bestämmelserna i bilaga 4. Bestämmelserna om besiktning och intyg och deras inverkan på det nationella regelverket behandlas närmare nedan vid bilaga 4.

Artikel 11. *Inspektion av fartyg och uppdagande av överträdelser.* Enligt artikel 11.1 får ett fartyg på vilket konventionen är tillämplig i en parts hamn, skeppsvarv eller offshore-terminal inspekteras av personer som är bemyndigade av parten att avgöra om fartyget följer konventionen. Om det inte föreligger klara skäl att anta att fartyget bryter mot konventionen, ska en sådan inspektion begränsas till a) verifiering av att det, i de fall så krävs, ombord finns ett giltigt internationellt intyg om påväxthindrande system eller en förklaring om sådana system och/eller b) en snabb stickprovsundersökning av fartygets påväxthindrande system som inte inverkar på dess integritet, struktur eller drift. Den tid som åtgår för bearbetning av resultaten av stickprovsundersökningen får inte användas som förevändning till att hindra fartygets rörelser och avfärd. Om det finns klara skäl att anta att fartyget bryter mot konventionen, får enligt artikel 11.2 en grundlig inspektion av fartyget genomföras. Riktlinjer som gjorts upp av IMO ska beaktas vid stickprovsundersökning och inspektion.

Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten är en allmän lag som kan tillämpas för att nationellt sätta i kraft internationella avtal som Finland ingått. Trafiksäkerhetsverket är den tillsynsmyndighet som ska övervaka efterlevnaden av regelverk och bestämmelser om fartygssäkerhet. Verket har rätt att få handräckning av andra myndigheter om det behövs. I 6 § räknas tillsynsmyndighetens rättigheter upp. Dokumentkontroll och inspektion eller undersökning av fartyg regleras i 10 § och 11 §.

I kemikalielagen finns dessutom bestämmelser om tillsynsmyndigheternas rätt att få uppgifter och företa kontroller (47 §) samt rätt att få prov och undersökningsrätt (48 §). Dessa bestämmelser kan tillämpas när det är fråga om ett påväxthindrande system som innehåller ett ämne som hör till kemikalielagens tillämpningsområden, såsom biocider.

I artikel 11.3 föreskrivs att om fartyget befinns bryta mot konventionen, ska den part som genomför inspektionen vidta åtgärder

för att varna fartyget, kvarhålla det, sända iväg det eller avstänga det från sina hamnar. I 12–14 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten finns bestämmelser om de tvångsmedel som finns till myndighetens förfogande. Med hänsyn till den förvaltningsrättsliga proportionalitetsprincipen är det inte nödvändigt att särskilt föreskriva om att sända iväg ett fartyg eller om att avstänga det från hamnarna.

Enligt artikel 11.4 ska parterna samarbeta med att uppdaga överträdelser och med att tillse att konventionen tillämpas. En part får också inspektera ett fartyg när det kommer till hamnar, skeppsvarv eller offshoreterminaler under dess jurisdiktion, om en begäran att företa en undersökning har mottagits från en part som stöder sig på tillräcklig bevisning att ett fartyg handlar eller har handlat i strid med konventionen. Rapporten från en sådan undersökning ska tillställas den begärande parten och den behöriga myndigheten i det berörda fartygets administration, så att lämpliga åtgärder kan vidtas med stöd av konventionen. Med stöd av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten kan en inspektion som avses i lagen även riktas mot utländska fartyg som används vid handelssjöfart på finskt vattenområde.

Artikel 12. *Fördragsbrott.* Enligt artikel 12.1 ska överträdelse av konventionen förbjudas och påföljder ska införas i detta syfte enligt lagen i administrationen för ifrågavarande fartyg oberoende av var överträdelsen görs. Om administrationen får uppgift om en sådan överträdelse, ska den göra en undersökning och får begära att den anmälande parten tillhandahåller ytterligare bevisning om den påstådda överträdelsen. Om administrationen har förvissat sig om att tillräcklig bevisning är tillgänglig för att möjliggöra att åtgärder vidtas i fråga om den påstådda överträdelsen, ska den se till att ett sådant förfarande sätts igång så snart som möjligt i enlighet med sina lagar. Om administrationen inte har vidtagit någon åtgärd inom ett år från informationens mottagande, ska den informera den part som har anmält den påstådda överträdelsen.

Enligt artikel 12.2 ska överträdelser av konventionen inom en parts jurisdiktion förbjudas och påföljder ska införas i lagen i den parten. När en sådan överträdelse inträffar, ska parten antingen a) se till att åtgärder vidtas i enlighet med dess lag, eller b) förse administrationen i det land som fartyget tillhör med sådana uppgifter och sådan bevisning som den kan ha i sin besittning om att en överträdelse har gjorts.

Enligt artikel 12.3 ska de påföljder som införs i en parts lagar enligt denna artikel vara tillräckligt stränga för att avskräcka från överträdelser av konventionen var de än görs. Enligt 15 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ska tillsynsmyndigheten göra en anmälan till allmänna åklagaren om det finns skäl att misstänka brott mot bestämmelserna om fartygssäkerheten. I lagen föreskrivs böter för tillsynsförseelse som gäller fartygssäkerhet. Vidare kan kemikalielagens straffbestämmelser bli tillämpliga. Enligt 53 § i kemikalielagen bestäms straff för miljöförstöring som har begåtts i strid med kemikalielagen i 48 kap. 1—4 § i strafflagen.

Artikel 13. *Otillbörlig försening eller kvarhållande av fartyg.* Enligt artikel 13.1 ska alla möjliga ansträngningar göras för att undvika att ett fartyg otillbörligen kvarhålls eller försenas med stöd av artikel 11 eller 12. Enligt artikel 13.2 ska ett fartyg ha rätt till gottgörelse för liden förlust eller skada när det oberättigat kvarhålls eller försenas. Bestämmelser som motsvarar denna artikel finns i 7 och 22 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

Artikel 14. *Tvistlösning.* Enligt artikeln ska parterna lösa tvister om tolkningen eller tillämpningen av konventionen genom förhandlingar, undersökning, medling, förlikning, skiljedom, rättsligt biläggande, hänvändelse till regionala organisationer eller arrangemang eller med andra fredliga medel enligt deras eget val.

Artikel 15. *Förhållande till den internationella havsrätten.* Enligt artikeln ska ingenting i konventionen inverka på en stats rättigheter och skyldigheter enligt internationell sedvanerätt så som den kommer till uttryck i Förenta nationernas havsrättskonvention.

Artikel 16. *Ändringar.* Artikeln innehåller bestämmelser om ändring av konventionen. Konventionen kan ändras antingen efter behandling inom organisationen eller av en konferens. Artikel 16.2 och 16.3 innehåller bestämmelser om ändringsförfarandet och ändringarnas ikraftträdande. Enligt artikel 16.4 ska en part som inte har godtagit en ändring i en bilaga betraktas som icke-part endast med avseende på tillämpningen av ändringen i fråga. Enligt artikel 16.5 ska tillägg av ytterligare bilagor föreslås samt antas och träda i kraft i enlighet med det förfarande som gäller en ändring i en artikel i konven-

tionen. Artikel 16.6 och 16.7 innehåller bestämmelser om förfarandet. Enligt artikeln kan en part med beaktande av förfarandet i artikeln lämna sig utanför ändringar i konventionen eller dess bilagor.

Artikel 17. *Undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning.* Artikeln innehåller sedvanliga bestämmelser om undertecknande av och anslutning till konventionen. Finland undertecknade konventionen den 12 juni 2002 med förbehåll för godkännande.

Artikel 18. *Ikraftträdande.* Enligt artikel 18.1 träder konventionen i kraft tolv månader efter den dag då minst 25 stater, vilkas handelsflottor sammanlagt har minst 25 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, antingen har undertecknat den utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande eller har deponerat vederbörliga instrument avseende ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning i enlighet med artikel 17. Konventionen trädde i kraft den 17 september 2008. I artikel 18.2—18.4 finns bestämmelser om när ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning ska gälla för de stater som deponerar ett instrument avseende ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning i ett senare skede.

Artikel 19. *Frånträde.* Enligt artikel 19.1 får en part frånträda konventionen vid valfri tidpunkt när två år har gått från den dag då konventionen träder i kraft för parten. Enligt artikel 19.2 ska frånträde ske genom deponering av ett skriftligt meddelande till IMO:s generalsekreterare och träda i kraft ett år efter mottagandet av meddelandet eller den längre tid som eventuellt anges däri.

Artikel 20. *Depositarie.* Enligt artikel 20.1 ska konventionen deponeras hos IMO:s generalsekreterare, som ska överlämna bestyrkta kopior därav till alla stater som har undertecknat den eller anslutit sig till den. I artikel 20.2 finns bestämmelser om andra uppgifter generalsekreteraren har i samband med deponering.

Artikel 21. *Språk.* Enligt artikeln upprättas konventionen i ett enda original på arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska språken, vilka alla texter är lika giltiga.

Bilaga 1. *Kontroll av påväxthindrande system.* Bilagan består av en tabell med kolumner för påväxthindrande system, kontrollåtgärder, tillämpning och dag för ikraftträdande. Enligt bilagan får fartyg inte påföra påväxthindrande system med tennorganiska föreningar som biocider efter den 1 januari 2003. Fartyg får inte ha dessa föreningar på skrovet, yttre delar eller ytor, eller de bör ha ett skikt som utgör ett hinder för att sådana föreningar läcker ut från ett underliggande otillåtet påväxthindrande system efter den 1 januari 2008. Den här begränsningen gäller inte fasta eller flytande plattformar, flytande lagringsenheter eller flytande enheter för produktion, lagring och avlastning byggda före den 1 januari 2003 som inte har varit i torrdocka den 1 januari 2003 eller senare. Artikel 3 och 4 i TBT-förordningen innehåller bestämmelser som i sak motsvarar dessa.

Bilaga 2. *Obligatoriska uppgifter i ett preliminärt förslag.* Enligt punkt 1 ska ett i artikel 6 avsett preliminärt förslag om förbud mot nya skadliga påväxthindrande system innehålla tillräcklig dokumentation, i vilken åtminstone informationen som uppräknas i bilagan ska nämnas. Enligt punkt 2 ska det preliminära förslaget framföras enligt IMO:s regler och förfaranden.

Bilaga 3. *Obligatoriska uppgifter i ett detaljerat förslag.* Enligt bestämmelserna i bilagan ska ett detaljerat förslag enligt artikel 6 om förbud mot nya skadliga påväxthindrande system innehålla tillräcklig dokumentation, i vilken informationen som uppräknas i bilagan ska ingå.

Bilaga 4. *Besiktning och certifiering av påväxthindrande system.*

Regel 1. *Besiktning.* Enligt regel 1.1 ska fartyg på 400 bruttoton och däröver som avses i artikel 3.1 a och som går i internationell trafik, utom fasta eller flytande plattformar, genomgå a) en första besiktning innan fartyget tas i drift eller innan ett sådant intyg om påväxthindrande system (nedan kallat intyget) som fordras enligt regel 2 och 3 utfärdas för första gången, och b) besiktning när det påväxthindrande systemet ändras eller ersätts. Anteckning om sistnämnda besiktning ska göras på intyg utfärdade enligt regel 2 och 3. I TBT-förordningen ingår en bestämmelse om en första besiktning samt besiktning vid ändring eller ersättande av fartygets påväxthindrande system för fartyg som för en medlemsstats flagg.

Enligt regel 1.2 ska besiktningen säkerställa att fartygets påväxthindrande system till fullo uppfyller konventionens krav. Enligt regel 1.3 ska administrationen vidta lämpliga åtgärder i fråga om fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i regel 1.1 ovan för att sä-

kerställa att konventionen följs. I 11 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ingår bestämmelser på basis av vilka myndigheterna ska förrätta en inspektion i det sistnämnda fallet.
För tillämpningen av konventionen ska enligt regel 1.4 a besiktning av fartyg utföras av personer som vederbörligen bemyndigats av administrationen eller enligt bestämmelserna i regel 3.1, med beaktande av de riktlinjer för besiktning som framtagits av organisationen. Alternativt får administrationen överlåta sådan besiktning som fordras enligt konventionen till för ändamålet utsedda besiktningsmän eller till organisationer som är erkända av administrationen. I 6 kap. i fartygssäkerhetslagen, som är under behandling i riksdagen, regleras Trafiksäkerhetsverkets skyldighet att utföra besiktningar enligt AFS-konventionen och TBT-förordningen och utfärda besiktningsintyg.
Enligt regel 1.4 b ska en administration som utser besiktningsmän eller erkänner organisationer för att verkställa besiktning, som ett minimum, bemyndiga besiktningsmännen eller en erkänd organisation att i) kräva att ett besiktigat fartyg följer bestämmelserna i bilaga 1, och ii) verkställa besiktningar på begäran av de vederbörliga myndigheterna i en hamnstat som är part i konventionen.
När administrationen, en utsedd besiktningsman eller en erkänd organisation finner att fartygets påväxthindrande system inte stämmer överens med uppgifterna i ett sådant intyg som krävs enligt regel 2 eller 3 eller med kraven i konventionen, ska enligt regel 1.4 c administrationen, besiktningsmannen eller organisationen i fråga omedelbart tillse att korrigering vidtas så att fartyget följer bestämmelserna. En besiktningsman eller organisation ska även i laga tid underrätta administrationen om vad den funnit. Om den erforderliga korrigeringen inte vidtas, ska administrationen omedelbart underrättas och tillse att intyget inte utfärdas respektive att det upphävs. I 60 och 61 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, som är under behandling i riksdagen, ska det ingå bestämmelser om vilka åtgärder som ska vidtas om det påträffas ett fel eller en brist på fartyget vid besiktningen.
Enligt regel 1.4 d ska, i den situation som beskrivs ovan i c, om fartyget befinner sig i en annan parts hamn, de behöriga myndigheterna i hamnstaten omedelbart underrättas. När administrationen, en utsedd besiktningsman eller en erkänd organisation har underrättat de behöriga myndigheterna i hamnstaten, ska denna stats regering ge administrationen, besiktningsmannen eller organisationen den hjälp som behövs för att utföra deras åligganden enligt denna regel, innefattande åtgärder som anges i artikel 11 eller 12. Genom administrativa anvisningar kan man säkerställa att myndigheterna ger den hjälp som avses ovan.
Regel 2. *Utfärdande och bestyrkande av ett internationellt intyg om påväxthindrande system.* Enligt regel 2.1 ska administrationen kräva att det för ett fartyg som är underkastat bestämmelserna i regel 1 utfärdas ett intyg efter godkänt genomförande av en besiktning enligt regel 1. Ett intyg utfärdat enligt en parts bemyndigande ska godtas av de andra parterna och, för alla de syften som täcks av konventionen, anses ha samma giltighet som ett intyg utfärdat av dem själva.
Enligt regel 2.2 ska intyg utfärdas och bestyrkas av administrationen eller av en person eller en organisation som vederbörligen har bemyndigats av den. I samtliga fall åtar sig administrationen hela ansvaret för intyget. I bilaga II till TBT-förordningen finns bestämmelser om utfärdande av certifikat efter förrättad besiktning. Enligt artikel 6 i TBT-förordningen ska gemenskapens medlemsstater erkänna alla AFS-certifikat.
Enligt regel 2.3 ska administrationen, för fartyg som har påväxthindrande system före dagen för ikraftträdandet av en kontroll som anges i bilaga 1, utfärda ett intyg i enlighet med punkterna 2 och 3 i denna regel senast två år efter kontrollens ikraftträdande. Det konstateras särskilt, att bestämmelserna i denna punkt inte ska inverka på krav på fartyg att följa bestämmelserna i bilaga 1.
Enligt regel 2.4 ska intyget utfärdas enligt formuläret i tillägg 1 till bilaga 4 och vara avfattat åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om den utfärdande statens officiella språk också används, ska detta ha företräde i fall av tvist eller skiljaktighet.
Regel 3. *Utfärdande och bestyrkande av en annan parts internationella intyg om påväxthindrande system.* Enligt regel 3.1 får en annan part på begäran av administrationen låta besiktiga ett fartyg och ska, när den har förvissat sig om att konventionen följs, utfärda ett intyg eller bemyndiga att ett intyg utfärdas till fartyget och, i tillämpliga fall, bestyrka intyget eller tillåta att det bestyrks för fartyget i enlighet med konventionen. Enligt re-

gel 3.2 ska en kopia av intyget och av besiktningsrapporten snarast överlämnas till den administration som begär det. Enligt regel 3.3 ska ett intyg som utfärdats på detta sätt förses med en förklaring om att det har utfärdats på begäran av administrationen enligt punkt 1 ovan och ska ha samma giltighet och få samma erkännande som ett intyg utfärdat av administrationen i fråga. Enligt regel 3.4 ska intyg inte utfärdas för fartyg som har rätt att föra en flagg tillhörig en stat som inte är part i konventionen.

Regel 4. *Giltighet för ett internationellt intyg om påväxthindrande system.* Enligt regel 4.1 ska ett intyg utfärdat med stöd av regel 2 eller 3 upphöra att gälla om det påväxthindrande systemet har ändrats eller ersatts och intyget inte har bestyrkts i enlighet med konventionen eller om fartyget övergår till en annan stats flagg. Regeln innehåller ytterligare bestämmelser om utfärdande av ett nytt intyg i det senare fallet. I 59 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, som är under behandling i riksdagen, ingår bestämmelser om när intygets giltighetstid går ut.

Regel 5. *Förklaring om påväxthindrande system.* Enligt regel 5.1 ska administrationen kräva att fartyg på minst 24 meters längd men under 400 bruttoton som går i internationell trafik och för vilka artikel 3.1 a gäller (utom fasta eller flytande plattformar) medför en förklaring undertecknad av ägaren eller dennes bemyndigade ombud. Förklaringen ska åtföljas av vederbörliga handlingar (såsom kvitto på skeppsbottenfärgen eller en faktura från tillverkaren) eller vara försedd med vederbörligt bestyrkande. I TBT-förordningen ingår en motsvarande bestämmelse beträffande fartyg som för en medlemsstats flagg, med den skillnaden att bestämmelsen också gäller för fartyg som går i inrikestrafik.

Enligt regel 5.2 ska intyget utfärdas enligt formuläret i tillägg 2 till bilaga 4 och vara avfattat åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om den utfärdande statens officiella språk också används, ska detta ha företräde i fall av tvist eller skiljaktighet.

2 Lagförslag

2.1 Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilaga I till 1978 års protokoll till internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg som ingicks 1973

1 §. Paragrafen innehåller en bestämmelse för att sätta i kraft de bestämmelser i bilaga I som hör till området för lagstiftningen. I avsnittet om behovet av riksdagens samtycke redogörs det närmare för bestämmelserna.

2 §. Genom förordning av republikens president föreskrivs det om ikraftträdandet av lagen. Lagen avses träda i kraft i Finland samtidigt som bilaga I.

2.2 Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilaga II till 1978 års protokoll till internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg som ingicks 1973

1 §. Paragrafen innehåller en bestämmelse för att sätta i kraft de bestämmelser i bilaga II som hör till området för lagstiftningen. I avsnittet om behovet av riksdagens samtycke redogörs det närmare för bestämmelserna.

2 §. Genom förordning av republikens president föreskrivs det om ikraftträdandet av lagen. Lagen avses träda i kraft i Finland samtidigt som bilaga II.

2.3 Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg

1 §. Paragrafen innehåller en bestämmelse som genom lag sätter i kraft de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen refereras nedan i avsnittet om riksdagens samtycke.

2 §. Om lagens ikraftträdande bestäms genom förordning av republikens president. Avsikten är att lagen träder i kraft samtidigt som konventionen träder i kraft för Finlands del.

2.4 Miljöskyddslag för sjöfarten

Enligt vad som förklaras i avsnitt 5.3. i den allmänna motiveringen bygger denna regeringsproposition på fartygsavfallskommitténs betänkande, KM:s publikationer 20/2008, som också innehåller en övergripande över-

sikt av lagstiftningen om miljöskyddet inom sjöfarten samt internationella konventioner och Europeiska gemenskapens rätt. Utgångspunkten har dock varit att i föreliggande regeringens proposition ta in de delar som hänför sig till de föreslagna ändringarna.

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. *Syfte*. Paragrafen som beskriver lagens syfte är nu, men avviker inte från syftet med fartygsavfallslagen. I paragrafen föreskrivs att syftet med miljöskyddslagen för sjöfarten är att förhindra miljöförstöring. Metoderna är olika förbud och begränsningar som riktar sig mot utsläpp av skadliga ämnen i vatten eller luft. En metod är också att ordna mottagning av avfall i hamn.

Vid den strukturella reformen av lagstiftningen har i miljöskyddslagen för sjöfarten samlats de bestämmelser om gäller normal drift av fartyg. Om det uppstår en störning i ett fartygs normala drift, t.ex. en olycka till havs som förorsakar utsläpp, ska den föreslagna oljebekämpningslagen tillämpas på bekämpningen av de skadliga konsekvenserna av olyckan.

De viktigaste metoderna för att förhindra miljöförstöring som förorsakas av utsläpp som hänför sig till normal drift av fartyg är olika förbud och begränsningar av utsläpp, krav på fartygens konstruktion, krav på fartygens motorer och bränsle, olika anmälningsförpliktelser, certifieringar och övervakningsförpliktelser samt förpliktelser som innebär att skadliga ämnen ska lämnas i hamnarna som avfall samt ekonomiska incitament i anslutning till dessa. Den nuvarande fartygsavfallslagen innehåller redan i huvudsak nämnda förpliktelser.

Med normal drift av fartyg avses att fartyget används för det planerande ändamålet, som i allmänhet är transport av last eller passagerare till havs eller på insjöar mellan olika hamnar eller i kryssningstrafik. Det finns också fartyg som används för att utnyttja naturtillgångar. Vid normal drift av fartyg uppkommer ämnen som till sin natur är sådana att de förorsakar miljöförstöring om de hamnar i vattnet eller luften. Lagen baserar sig till centrala delar på grundtanken i MARPOL 73/78 -konventionen, dvs. att havet ska bevaras i naturtillstånd och skyddas mot de största skadliga konsekvenserna av sjöfarten. Enligt bestämmelserna är utsläpp som är förbjudna eller ska begränsas ämnen från fartygets maskinrum och tankar, kök, toaletter och tvättrum samt hushållsavfall som uppkommer ombord på fartyget. Ämnen som når luften från de motorer som fungerar som fartygets kraftkälla och från avfallsförbränningsugnen, t.ex. kväve- och svaveloxider, ozonnedbrytande ämnen, flyktiga organiska föreningar (VOC) samt ämnen som uppkommer vid avfallsförbränning på fartyg är också föremål för reglering. Olika ämnen som används för att skydda fartyget och förbättra dess färdegenskaper löses dessutom i vattnet från fartyget.

I den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs också om krav på att ordna mottagning av fartygsavfall på reparationsvarv och vinterförvaringsplatser för fritidsbåtar.

I enlighet med den gällande lagstiftning ska miljöförstöring som förorsakas av normal drift av fartyg inte vara dumpning, dvs. kvittblivning i havet av avfall som härrör från land. Inte heller sjötransport av avfall som härrör från land ska omfattas av miljöskyddslagen för sjöfarten. Förbränning av annat avfall än sådant som uppkommer vid normal drift av fartyg är inte heller normal drift av fartyg i den mening som avses i miljöskyddslagen för sjöfarten. Dumpning och förbränning av avfall hör under havsskyddslagen (1415/1994) och EU:s förordning om transport av avfall. I 9 § 2 mom. i miljöskyddslagen finns bestämmelser om förbud mot dumpning på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon och i 73 a § i avfallslagen om förbud mot förbränning av avfall på dessa områden.

I havsskyddslagen föreskrivs om åtgärder som är förbjudna utanför Finlands ekonomiska zon för att förhindra förorening av havet. I miljöskyddslagen (86/2000) ingår på motsvarande sätt bestämmelser om Finlands insjöområde, territorialvatten och ekonomiska zon. Bestämmelser om förhindrande av miljöförstöring som orsakas av normal drift av fartyg ska dock ingå i miljöskyddslagen för sjöfarten och om bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieskador i lagen om bekämpning av oljeskador.

Bestämmelser om transport av farliga ämnen som styckegods ingår i lagen om transport av farliga ämnen (719/1994) och de förordningar som getts med stöd av den. Bestämmelser om förpackade farliga ämnen, deras klassificeringsförutsättningar och transport av dem ingår i den av IMO godkända IMDG-koden.

Lagen tillämpas i stället för miljöskyddslagen för sjöfarten när det är fråga om transport av farliga ämnen i förpackad form. Bestämmelser om transport av olja och flytande skadliga ämnen som bulklast ingår i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Angående transport av farliga ämnen som styckegods gäller också överenskommelsen för transport av förpackat farligt gods på ro-ro fartyg i Östersjön (*Memorandum of Understanding*), som Finland satt i kraft nationellt. Bestämmelserna är med stöd av 24 § 2 mom. i lagen om transport av farliga ämnen (719/1994) i kraft som idag som Sjöfartsverkets föreskrifter och i framtiden som Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter.

Bestämmelser om transport av farliga fasta ämnen som bulklast ingår i den av IMO godkända BC-koden som har karaktär av en rekommendation. IMO utarbetar som bäst en bindande IMSBC-kod om transport av farliga ämnen som bulklast.

Bestämmelser om lagring och förvaring av kemikalier ingår i kemikalielagen och lagen om explosionsfarliga ämnen (263/1953). Bestämmelser om radioaktiva ämnen, kärnämnen och kärnavfall ingår dessutom i strålskyddslagen (592/1991) och kärnenergilagen (990/1987).

Enligt förslaget till 2 mom. konstateras att genom miljöskyddslagen för sjöfarten utfärdas bestämmelser om det nationella verkställandet av de bestämmelser om förhindrande av miljöförstöring orsakade av fartyg som följer av MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland och Europeiska gemenskapens rättsakter. Om det finns bestämmelser om samma sak i MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen eller EU:s gemenskapsrätt har principen enligt den nuvarande fartygsavfallslagen varit att tillämpa den strängast förpliktande reg-leringen. Denna princip ska iakttas även i den nya miljöskyddslagen för sjöfarten.

2 §. *Definitioner*. Paragrafen innehåller lagens definitioner. Merparten motsvarar definitionerna i den gällande fartygsavfallslagstiftningen. I reformen lyfts definitionerna upp på lagnivå på det sätt som grundlagen förutsätter.

2 § 1 punkten. *MARPOL 73/78 -konventionen*. Definitionen ingår i 1 § 2 punkten i fartygsavfallsförordningen. MARPOL 73/78 –konventionen avser protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar. När det hänvisas till MARPOL 73/78 –konventionen avses också de bilagor som utgör en del av konventionen jämte ändringar, vilka enligt artikel 1 i konventionen utgör en integrerande del av protokollet.

2 § 2 punkten. *Helsingforskonventionen*. Som en ny definition föreslås en definition av Helsingforskonventionen. Helsingforskonventionen avser 1992 års konvention om skydd av Östersjöområdets marina miljö (FördrS 2/2000). Med Helsingforskonventionen avses både den förpliktande konventionen och dess bilagor jämte ändringar. Syftet med konventionen är att ekologiskt återställa Östersjöområdet och bevara den ekologiska balansen. Helsingforskonventionen gäller till stor del den belastning på Östersjön som kommer från land, men enligt artikel 8 i Helsingforskonventionen vidtar de fördragsslutande parterna också åtgärder enligt bilaga IV till Helsingforskonventionen för att skydda Östersjöområdet mot förorening från fartyg. Enligt artikel 8 i Helsingforskonventionen ska de fördragsslutande parterna utveckla enhetliga normer beträffande tillhandahållandet av mottagningsanordningar för avfall från fartyg. Enligt artikel 9 i Helsingforskonventionen ska de fördragsslutande parterna förutom genom tillämpning av de bestämmelser i konventionen som lämpligen kan tillämpas på fritidsbåtar vidta särskilda åtgärder för att minska skadliga verkningar av fritidsbåtars aktiviteter på Östersjöområdets marina miljö.

Enligt bilaga IV till Helsingforskonventionen ska de fördragsslutande parterna tillämpa bestämmelserna i bilagorna till MARPOL 73/78 -konventionen, om annat ej följer av regel 5, som gäller toalettavfall. Genom Helsingforskonventionen föreskrivs alltså för närvarande särskilt om förpliktelser som gäller avloppsvatten från fartyg samt fritidsbåtar. Med stöd av Helsingforskonventionen ger också HELCOM:s rekommendationer som inte är en del av konventionen. Det är möjligt att ta in HELCOM:s rekommendationer i den nationella lagstiftningen. Finland har också strävat efter att sätta HELCOM:s rekommendationer i kraft nationellt.

2 § 3 punkten. *SOLAS-konventionen*. En definition av SOLAS-konventionen föreslås bli tillfogad som en ny punkt. SOLAS-konventionen och MARPOL 73/78 -

konventionen jämte bilagor utgör den centrala grunden för de av IMO godkända internationella förpliktelser som ska tillämpas överallt i världen. I SOLAS-konventionen föreskrivs om tekniska säkerhetskrav på fartyg.

2 § 4 punkten. *AFS-konventionen.* AFS-konventionen avser internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg (*International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001*). Definitionen är ny.

2 § 5 punkten. *TBT-förordningen.* TBT-förordningen avser Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg. Förordningen trädde i kraft den 10 maj 2003.

I lagen föreslås definitioner av finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon. Merparten av definitionerna ingår i den nuvarande fartygsavfallslagstiftningen. Inga ändringar föreslås i innehållet i sak.

Definitionerna är centrala för lagstiftningens geografiska tillämpningsområde och således för kuststaternas jurisdiktion. FN:s havsrättskonvention (FördrS 49–50/1996) innehåller principer som tillämpas på avgränsningen och användningen av territorialvattnen och den ekonomiska zonen samt på genomfart och ekonomisk verksamhet. Konventionen innehåller också bestämmelser om miljöskydd.

Enligt havsrättskonventionen har kuststaterna bestämmanderätt på sina territorialvatten, som sträcker sig högst 12 sjömil från kusten. På det yttre territorialvattnet, dvs. territorialhavet, har andra länders fartyg rätt till oskadlig genomfart. Kuststaterna har bestämmanderätt över naturtillgångar och vissa ekonomiska åtgärder i den ekonomiska zonen, som sträcker sig högst 200 sjömil från kusten. Kuststaterna bestämmer om havsforskning och miljöskydd i den ekonomiska zonen. Alla andra stater har rätt till genomfart i den ekonomiska zonen.

2 § 6 punkten. *Territorialvatten, inre territorialvatten och territorialhav.* I lagen föreslås en hänvisning till lagen om gränserna för Finlands territorialvatten (463/1956). Enligt nämnda lag är den yttre gränsen för territorialvattnet den internationella gränsen för territorialvattnet. Territorialvattnet indelas i det inre territorialvattnet och det yttre territorialvattnet, dvs. territorialhavet. Med det inre territorialvattnet avses den del av territorialvattnet som på landsidan begränsas av strandlinjen enligt det teoretiska medelvattenståndet och i älvmynningarna av skärningen mellan älvens medelvattenyta och havets medelvattenyta samt på havssidan som yttre gräns av en bruten linje, vars hörn- eller baspunkter är belägna på de yttersta punkterna i terrängen antingen på fastlandet, på öar, på klippor eller på skär. Med territorialhavet avses Finlands yttre territorialvatten sådant det definieras i nämnda lag. Territorialhavet utgörs av den till det inre territorialvattnet omedelbart anslutna zon vars yttre gräns befinner sig på tolv sjömils avstånd från det inre territorialvattnets yttre gräns, om inte något annat bestäms i lagen om gränserna för Finlands territorialvatten. Enligt lagen om gränserna för Finlands territorialvatten utgörs territorialhavets yttre gräns i Finska viken av en bruten linje som löper på ett avstånd av minst tre sjömil från mittlinjen och som på alla ställen löper norr om det trafikseparerингsområde som är i vedertaget bruk för internationell sjöfart.

2 § 7 punkten. *Insjöområdet.* Definitionen motsvarar 2 a § 6 punkten i den nuvarande fartygsavfallslagen. Insjöområdet avser sjöar, älvar, åar och kanaler i Finland, men inte havsområdet, dvs. den s.k. saltsjön. Insjöområdet i Finland är vidsträckt med tanke på sjötrafiken och ställvis är det av avsevärd betydelse för olika transportformer som helhet.

2 § 8 punkten. *Finskt vattenområde.* Definitionen ingår i 2 a § 7 punkten i den nuvarande fartygsavfallsalgen. Det finska vattenområdet omfattar Finlands territorialvatten och insjöområdet i Finland. Miljöskyddslagstiftningen för sjöfarten omfattar således alla vattenområdet som omfattas av Finlands jurisdiktion.

2 § 9 punkten. *Ekonomisk zon.* I lagen föreslås en hänvisning till lagen om Finlands ekonomiska zon. Enligt 1 § i lagen (1058/2004) omfattar Finlands ekonomiska zon det havsområde som ligger omedelbart utanför Finlands territorialvatten och som avgränsas i enlighet med Finlands överenskommelser med främmande stater och vars yttre gräns anges genom förordning av statsrådet. Enligt 2 § 2 mom. i lagen om Finlands ekonomiska zon har Finland i den ekonomiska zonen i enlighet med folkrätten jurisdiktion med avseende på bl.a. skydd av den marina miljön. Angående den ekonomiska zonens yttre gräns gäller den med Sverige ingångna överenskommelsen i Bottenviken och Bottenhavet (FördrS 7/1973), samt på Ålands

hav och norra Östersjön (FördrS 39/1995), i Finska viken och på norra Östersjön gäller den med Estland ingångna överenskommelsen (FördrS 59/2001) och i Finska viken den tidigare med Ryssland ingångna överenskommelsen som är i kraft i tillämpliga delar (FördrS 20/1966). Den ekonomiska zonen inre gräns är samtidigt yttre gräns för Finlands territorialvatten.

2 § 10 punkten. *Östersjöområde.* Definitionen finns i 2 a § 8 punkten i fartygsavfallslagen. Definitionen motsvarar den allmänt använda definition på Östersjön som anges i MARPOL 73/78 -konventionen.

2 § 11 punkten. *Närmaste land.* MARPOL 73/78 –konventionen innehåller på vissa punkter definitioner av närmaste land. I lagen föreslås en bestämmelse om vad närmaste land avser, dvs. den yttre gränsen för de inre territorialvattnen eller de områden som avgränsas i MARPOL 73/78. Det inre territorialvattnets yttre gräns bestäms av de yttersta punkterna i terrängen, om inte något annat bestäms i lagen om gränserna för Finlands territorialvatten. Punkterna i terrängen kan vara belägna antingen på fastlandet, på öar, på klippor eller på skär. Exempelvis i fråga om Australiens nordöstra kust bestäms närmaste land enligt de koordinater som anges i regel 1.10 i bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen.

2 § 12 punkten. *Internationell trafik.* Den föreslagna definitionen är ny och motsvarar definitionen på internationell trafik i 2 § 13 punkten i förordningen om besiktning av fartyg (1123/1999). I den föreslagna definitionen har emellertid också intagits resor till sjöss från en hamn i Finland till en plats utanför Finlands territorialvatten, med undantag av den inrikestrafik som avses i 13 punkten.

Passagerarfartygskryssningar från en hamn i Finland till en plats utanför Finlands territorialvatten ska således vara internationell trafik med undantag av den redan tidigare gällande regleringen, enligt vilken trafik till Viborg via Saima kanal och trafiken mellan Vihrevoj och Viborg jämställs med inrikestrafik. Också resor till sjöss till plattformar utanför gränsen för Finlands territorialvatten ska vara internationell trafik. Internationell trafik är i Finland i praktiken helt och hållet sådan trafik på havsområdet som avses i MARPOL 73/78 -konventionen.

2 § 13 punkten. *Inrikes fart.* Definitionen ingår i 1 § 4 punkten i fartygsavfallsförordningen. Inrikestrafiken omfattar inte kryssningar till platser utanför Finlands territorialvatten. Definitionen av inrikestrafik är av liten betydelse i fartygsavfallslagen, eftersom MARPOL 73/78 –konventionen gäller trafik på havsområdet oberoende av om resan sker mellan hamnar i Finland eller hamnar i Finland och utlandet. En del av inrikestrafiken är således sådan sjötrafik som avses i konventionen. Enligt förslaget till miljöskyddslag för sjöfarten kan de bestämmelser som gäller för fartyg på Finlands territorialvatten och i Finlands ekonomiska zon också utsträckas till att gälla för fartyg på insjöområdet och i inrikes fart. Dessutom har EU:s svaveldirektiv också bestämmelser om fartyg på inre vattenvägar. Som inrikestrafik betraktas också resor längs Saima kanal till Viborg samt trafik mellan Vihrevoj och Viborg.

2 § 14 punkten. *Fartyg.* Definitionen finns i 2 a § 1 punkten i fartygsavfallslagen.

Definitionen baserar sig på artikel 2.4 i MARPOL 73/78 -konventionen, enligt viket ”med fartyg förstås fartyg av alla slag som används i den marina miljön, däri inbegripet bärplansbåtar, svävare, undervattensfartyg, flytande farkoster och fasta eller flytande plattformar”. Fartyg är alla lastfartyg och passagerarfartyg och andra olika fartyg, t.ex. fiskefartyg, arbetsfartyg och örlogsfartyg.

Fartygsbegreppet enligt MARPOL 73/78 är omfattande och till begreppet hänför sig inte någon allmän storleksbegränsning. Konventionen och även miljöskyddslagen för sjöfarten gäller således också små fartyg som fritidsbåtar, om det inte nämns uttryckligen i någon bestämmelse att kraven gäller t.ex. endast fartyg över en viss bruttodräktighet. Att små fartyg i regel omfattas av MARPOL 73/78, som gäller miljöskydd inom sjöfarten, skiljer konventionen på ett avgörande sätt från SOLAS-konventionen, där det enligt huvudregeln förutsätts att fartygets bruttodräktighet ska vara minst 500 för att konventionen ska tillämpas.

Definitionen på fartyg ska också i den nya lagen vara omfattande på samma sätt som i den nuvarande fartygsavfallslagen, men ändå på så sätt begränsad att flytande plattformar med permanent fast förbindelse till stranden ska omfattas av miljöskyddslagen och avfallslagen i stället för den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten.

2 § 15 punkten. *Oljetankfartyg.* Definitionen motsvarar definitionen i 2 a § 2 punkten i den nuvarande fartygsavfallslagen. Den nya bila-

gan I till MARPOL 73/78 –konventionen innehåller inga ändringar i detta avseende.

2 § 16 punkten. *Kemikalietankfartyg.* Definitionen motsvarar definitionen i 2 a § 3 punkten i den nuvarande fartygsavfallslagen. Den nya bilagan II till MARPOL innehåller inga ändringar i detta avseende.

2 § 17 punkten. *Passagerarfartyg.* Definitionen motsvarar definitionen i 1 § 2 a punkten i den nuvarande fartygsavfallslagen. Passagerarfartyg avser fartyg som tar fler än 12 passagerare. Passagerarantalet samt definitionen på passagerare baserar sig på SOLAS-konventionen.

2 § 18 punkten. *Fritidsbåtar.* En motsvarande definition på fritidsbåtar ingår i 2 a § 4 punkten i den nuvarande fartygsavfallslagen. Definitionen är mycket allmän. Det väsentliga i definitionen är fartygets användningsändamål oberoende av dess storlek. Kraven i denna lag på fritidsbåtar grundar sig i huvudsak på MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen och Europeiska gemenskapernas fartygsavfallsdirektiv.

Miljöbestämmelser som gäller fritidsbåtar ingår vid sidan av denna lag också i Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar, sådant det lyder ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/44/EG och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003, nedan direktivet om fritidsbåtar. I direktivet föreskrivs om utsläpp av avgaser och buller från fritidsbåtars motorer. Bestämmelser om egenskaperna hos fritidsbåtars utrustning ingår i lagen om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar (621/2005) och statsrådets förordning om säkerhet och buller i fråga om fritidsbåtar och vattenskotrar samt om buller och avgasutsläpp från motorer som installeras i fritidsbåtar och på vattenskotrar (748/2005). Definitionen på fritidsbåt enligt dem skiljer sig från definitionen i denna lag vad gäller storleksgränsen samt de specialvillkor som gäller användning för charter eller utbildning och utsläppande på marknaden.

2 § 19 punkten. *Fiskefartyg.* Definitionen motsvarar definitionen i 2 a § 5 punkten i den nuvarande fartygsavfallslagen.

2 § 20 punkten *Insjöfartyg*. I lagen föreslås en definition av fartyg på inre vattenvägar som baserar sig på definitionen i artikel 2.3 j i svaveldirektivet.

2 § 21 punkten. *Försvarsmaktens och gränsbevakningens fartyg.* I lagen föreslås en definition på försvarsmaktens och gränsbevakningens fartyg. Detta medför inga ändringar i sak i den gällande lagstiftningen.

2 § 22 punkten. *Bruttodräktighet.* Definitionen finns i 1 § 3 punkten i den nuvarande fartygsavfallsförordningen. Det tal som anger ett fartygs bruttodräktighet fastställs på volymen av samtliga utrymmen i fartyget med hjälp av en formel.

2 § 23 punkten. *Fartygsavfall.* Definitionen motsvarar i sak 2 a § 18 punkten i den nuvarande fartygsavfallslagen, men den har förenklats. Definitionen på fartygsavfall omfattar på ett övergripande sätt det avfall som uppstår vid ett fartygs normala drift, oberoende av om det är fråga om olja, skadliga flytande ämnen, toalettavfall, fast avfall eller andra ämnen som hamnar i luften eller vattnet från fartyget.

I artikel 2 punkt c i fartygsavfallsdirektivet 2000/59/EG avses med fartygsgenererat avfall allt avfall, även toalettavfall och andra rester än lastrester, som uppstår under ett fartygs drift och som omfattas av bilagorna I (olja), IV (toalettavfall) och V (fast avfall) till MARPOL 73/78, samt lastrelaterat avfall enligt definitionen i riktlinjerna för genomförandet av bilaga V till MARPOL 73/78. Exempel på fast avfall är plast och matrester samt olika material som samlats vid underhåll av fartyget. Fartygsavfall är också avfall från lasttransporter, inklusive lastrester som blivit kvar på fartyg i samband med lastning eller lossning, slanor för stuvning, stödvirke, lastpallar, surrnings- och förpackningsmaterial, faner, papper, kartong, ståltråd och stålband.

MARPOL 73/78 -konventionen har inte någon allmän definition på avfall. Den definition på avfall som används i 3 § i avfallslagen skiljer sig från definitionen enligt den föreslagna lagen, eftersom enligt avfallslagen avses med avfall ett ämne eller föremål som innehavaren har kasserat eller avser eller är skyldig att kassera. Enligt avfallslagen särskiljs annat avfall från problemavfall genom att problemavfall kan på grund av en kemisk eller någon annan egenskap förorsaka hälsan eller miljön särskild fara eller skada.

2 § 24 punkten. *Skadligt ämne.* En motsvarande definition ingår i 2 a § 17 punkten i avfallslagen, dock så att på finska har begreppet ”vahingollinen” ersatts med ”haitallinen” i den föreslagna lagen. På svenska används

begreppet ”skadligt” i bägge fallen. Definitionen på skadligt ämne motsvarar innehållet i MARPOL 73/78 -konventionen, där ett skadligt ämne har skadlig effekt på vattnet, medan ett ämne som förorenar luften har skadlig effekt på luften.
Med skadligt ämne avses i artikel 2.7 i Helsingforskonventionen varje ämne som, om det släpps ut i havet, kan orsaka förorening. Definitionen på skadligt ämne är mera omfattande än definitionen på farligt ämne i artikel 2.8 i nämnda konvention. Med farligt ämne avses varje skadligt ämne som på grund av sin inneboende egenskap är persistent, toxiskt eller kan antas bioackumulera. Farliga ämnen är således också skadliga ämnen. I miljöskyddslagen för sjöfarten har definitionen på skadliga ämnen knutits till bilagorna i, II, IV och V i MARPOL 73/78. Skadligt är också ett ämne som blandas med ett skadligt ämne. Fast avfall, t.ex. hushållsavfall, är enligt miljöskyddslagen för sjöfarten skadligt ämne, och får inte släppas ut i vattnet.
2 § 25 punkten. *Lastrester*. Definitionen på lastrester motsvarar i sak definitionen på lastrester i 2 a § 19 punkten i den nuvarande fartygsavfallslagen. I 2 artikel 2 punkt d i fartygsavfallsdirektivet 2000/59/EG avses med lastrester sådana rester av lastmaterial ombord, i lastrum eller tankar som finns kvar efter avslutad lossning och rengöring, och omfattar också överskott och spill som uppkommer i samband med lastning och lossning.
2 § 26 punkten. *Utsläpp.* Definitionen är ny, men motsvarar den nuvarande lagstiftningen. Definitionen baserar sig på artikel 2 i MARPOL 73-konventionen och regel 3.2a i bilaga IV till Helsingforskonventionen, enligt vilken med utsläpp avses i fråga om skadliga ämnen eller utflöden som innehåller sådana ämnen, varje utsläpp, oavsett hur det orsakats, från ett fartyg och innefattar varje utströmning, kvittblivning, spill, läckage, utpumpning, utspridning eller uttömning. Med utsläpp avses dock ej dumpning som avses i konventionen om förhindrande av havsföroreningar till följd av dumpning av avfall, avslutad i London den 29 december 1972, eller utsläpp av skadliga ämnen som direkt orsakas av prospektering, utvinning och därmed förenad, ej landbaserad bearbetning av havsbottnens mineraltillgångar, eller utsläpp av skadliga ämnen för behörig vetenskaplig forskning angående bekämpning eller kontroll av förorening.
2 § 27 punkten. *Miljöförstöring.* Definitionen på miljöförstöring motsvarar i fråga om förorening av vattnen 2 § i den nuvarande fartygsavfallslagen. Bestämmelsen baserar sig också på definitionen i artikel 2.1 i Helsingforskonventionen, enligt vilken med förorening avses sådana av människan direkt eller indirekt orsakade utsläpp av ämnen eller energi i havet, inbegripet flodmynningar, som kan ge upphov till risker för människors hälsa, skada levande tillgångar och marina ekosystem, hindra behörigt utnyttjande av havet, inbegripet fisket, försämra havsvattnets användningsmöjligheter och leda till en minskning av rekreationsvärden. I fråga om luftförorenande ämnen baserar sig definitionen på bilaga VI till MARPOL 73/78 och Europeiska gemenskapens rättsakter. Förslaget medför inga ändringar i sak i den gällande lagen.
2 § 28 punkten. *Olja.* Defintionen motsvarar definitionen i 2 a § 9 punkten i den nuvarande fartygsavfallslagen. Olja definieras i regel 1.1 i bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen, enligt vilken med olja förstås petroleum i varje form, inklusive råolja, eldningsolja (fuel oil), oljeslam (sludge), oljeavfall och raffinerade produkter (utom de petrokemiska produkter på vilka bilaga II till konventionen tillämpas) inklusive, utan att begränsa allmängiltigheten i det föregående, de ämnen som ingår i förteckningen i bihang I till bilaga 1 till MARPOL 73/78.
2 § 29 punkten. *Oljehaltig blandning.* Definitionen motsvarar 2 a § 10 punkten i den nuvarande fartygsavfallslagen. Oljehaltig blandning definieras i regel 1.3 i bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen, enligt vilken med oljehaltig blandning förstås en blandning som innehåller olja, oberoende av dess koncentration.
2 § 30 punkten. *Flytande ämne.* Definitionen motsvarar 2 a § 13 punkten i den nuvarande fartygsavfallslagen och baserar sig på regel 1.7 i bilaga II till MARPOL 73/78.
2 § 31 punkten. *Skadligt flytande ämne.* När bilaga II till MARPOL 73/78 reviderades ändrades klassificeringen av skadliga ämnen enligt deras miljöfarlighet från den tidigare fyrgradiga indelningen i A, B, C, D till den tregradiga indelningen X, Y, Z. I bilagan föreskrivs om krav på hantering, beteckning och utsläpp av ämnen som tillhör dessa klasser. Enligt regel 1.10 i bilagan förstås med skadligt flytande ämne varje sådant ämne som förekommer i kolumnen föroreningska-

tegori i den internationella kemikaliebulkkoden, kapitel 17 eller 18, eller som enligt regel 6.3 provisoriskt bedömts höra till klass X, Y eller Z. I lagen föreslås en definition som motsvarar den nya klassificeringen.

Enligt regel 6 i bilaga II till konventionen, vilken gäller klassificering och uppräkning av skadliga flytande ämnen och andra ämnen, indelas de skadliga flytande ämnena i fyra klasser. Riktlinjer för den nya klassificeringen av skadliga flytande ämnen ges i bihang I till bilaga II till konventionen.

Till klass X hör skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring och barlastlänsning, utgör en allvarlig risk för marina naturtillgångar och människors hälsa och därför berättigar till förbud av utsläpp i den marina miljön..

Till klass Y hör skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring och barlastlänsning, utgör en risk för marina tillgångar och människors hälsa, medför skada på skönhets- eller rekreationsvärden eller försvårar annat behörigt utnyttjande av havet och därför berättigar kvantitativa och kvalitativa begränsningar av utsläpp i den marina miljön.

Till klass Z hör skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring och barlastlänsning, utgör en mindre risk för marina naturtillgångar och människors hälsa och därför berättigar till mindre strikta kvantitativa och kvalitativa begränsningar av utsläpp i den marina miljön.

Till klassen ”andra ämnen” hör de ämnen som fått anteckningen OS (andra ämnen) i kolumnen för föroreningskategorier i tabellen i kapitel 18 i internationella kemikaliebulkkoden. Dessa ämnen har vid bedömning befunnits falla utanför klasserna X, Y och Z definierade i regel 6.1 i denna bilaga, eftersom de för närvarande inte anses skada marina tillgångar, människors hälsa eller skönhets- och rekreationsvärden, eller försvåra behörigt nyttjande av havet om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning. Kraven i bilagan skall inte tillämpas på utsläpp av slagvatten, vattenbarlast, annat avfall eller andra blandningar som bara innehåller ämnen i klassen ”övriga ämnen”.

2 § 32 punkten. *Ämne.* En definition på ämnen föreslås bli tillfogad som ny definition. Ändringen medför inga ändringar i sak jämfört med nuläget.

2 § 33 punkten. *Preparat.* Även en definition på preparat föreslås bli fogad till lagen. Detta medför inga ändringar i sak.

2 § 34 punkten. *Toalettavfall.* Definitionen motsvarar i sak definitionen i 2 a § 14 punkten i den nuvarande fartygsavfallslagen.

2 § 35 punkten. *Behandlat toalettavfall.* Definitionen motsvarar 2 a § 15 punkten i den nuvarande fartygsavfallslagen.

2 § 36 punkten. *Fast avfall.* Definitionen motsvarar 2 a § 16 punkten i den nuvarande fartygsavfallslagen.

2 § 37 punkten. *Luftförorenande ämne.* Det föreslås att till lagstiftningen fogas en definition på luftförorenande ämne. Tillägget medför ingen ändring i sak i den nuvarande lagstiftningen.

Luftförorenande ämne avser sådana ämnen som regleras i bilaga VI till MARPOL 73/78 i syfte att förhindra luftförorening och som har skadlig effekt på luft, vatten och annan miljö. Luftförorenande ämnen regleras också i Europeiska gemenskapens rättsakter och i andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland. För närvarande regleras luftförorenande ämnen i bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen som följer: ozonnedbrytande ämnen (regel 12), kväveoxider (NOx) (regel 13), svaveloxider (SOx) (regel 14), flyktiga organiska föreningar (VOC-gaser) (regel 15) samt ämnen som uppkommer vid avfallsförbränning på fartyg (regel 16). Bestämmelser om luftförorenande ämnen ingår också i Europeiska gemenskapens svaveldirektiv.

I överensstämmelse med MARPOL 73/78 används i bestämmelserna uttrycket luftförorenande ämne, fast de ozonnedbrytande ämnena inverkar på atmosfären. Ozonnedbrytande ämnen är t.ex. haloner, som finns i brandsläckanläggningsinstallationer, om haloner används som släckmedel, HCFC-föreningar och klorfluorkolvätegaser, dvs CFC-föreningar, som används i kylanordningar, isoleringar och andra material som kan installeras. Ozonnedbrytande ämnen är enligt regel 2.6 i bilaga VI till konventionen de reglerade ämnen som enligt definitionerna i artikel 1 stycke 4 i 1987 års Montrealprotokoll om ämnen som bryter ned ozonskiktet, finns förtecknade i bilaga A, B, C, eller E till det protokoll som är i kraft när denna bilaga tillämpas eller tolkas. Ozonnedbrytande ämnen som kan förekomma ombord kan omfatta halon 1211 bromklordifluormetan, halon 1301 bromtrifluormetan, halon 2402 1,2-

dibrom-1,1,2,2-tetrafluoretan (även kallat halon 114B2), CFC-11 triklorfluormetan, CFC-12 diklorfluormetan, CFC-113 1,1,2-triklor-1,2,2-trifluoretan, CFC-114 1,2-diklor-1,1,2,2,-tetrafluoretan och CFC-115 klorpentafluoretan.

Kväveoxider och svaveloxider är avgasutsläpp från fartygsdieselmotorer. På grund av de krav som ställs på svavelskrubbrarna för fartygens avgaser räknas till de luftförorenande ämnen också ämnen som går direkt ut i vattnet från avgasskrubbrarna.

Flyktiga organiska ämnen (volatile organic compounds; VOC-gaser) förflyktigas i atmosfären när tankfartyg lastas och lossas.

Av de skadliga ämnen som uppkommer vid avfallsförbränning på fartyg uppkommer de skadligaste i följande förbränningssituationer: förbränning av lastrester och tillhörande förorenat förpackningsmaterial som innehåller oljliga eller skadliga flytande ämnen eller farliga fasta ämnen enligt bilaga I, II och III till MARPOL 73/78, förbränning av polyklorinerade bifenyler (PCB), förbränning av fast avfall enligt definitionen i bilaga V till konventionen som innehåller mer än spår av tungmetaller, och förbränning av raffinerade oljeprodukter som innehåller halogenföreningar. I enlighet med bilaga VI till konventionen föreskrivs i miljöskyddslagen för sjöfarten endast som avfallsförbränning som baserar sig på fartygets normala drift och utsläpp som uppkommer i samband med förbränningen. Lagen ska inte omfatta kvittblivning av avfall som härrör från land och begränsning av eller förbud mot detta.

2 § 38 punkten. *Bränsle.* Det föreslås att en definition på bränsle tas in i lagen. Detta medför inga ändringar i sak jämfört med nuläget.

Regleringen av det bränsle som används i fartyg baserar sig på regel 18, som gäller kvaliteten på brännolja, i bilaga VI till MARPOL 73/78 och på bihang V, där det föreskrivs om den information som ska finnas i mottagningsbevis för bränsle.

2 § 39 punkten. *Utsläppande på marknaden.* Definitionen motsvarar 1 § 8 punkten i den nuvarande fartygsavfallsförordningen. Utsläppandet på marknaden baserar sig på en definition som ingår i artikel 2.3 k i svaveldirektivet.

2 § 40 punkten. *Marina bränslen.* Definitionen motsvarar 1 § 6 punkten i den nuvarande fartygsavfallsförordningen. Definitionen baserar sig på den definition som finns i artikel 2.3 i svaveldirektivet.

2 § 41 punkten. *Marin dieselolja.* Definitionen motsvarar 1 § 7 punkten i den nuvarande fartygsavfallsförordningen och baserar sig på definitionen i artikel 2.3a i EU:s svaveldirektiv.

2 § 42 punkten. *Marin gasolja*. Definitionen är ny och baserar sig på artikel 2.3b i svaveldirektivet.

2 § 43 punkten. *Svavelkontrollområde.* Definitionen är ny, men den föranleder ingen ändring i sak i den nuvarande lagstiftningen. Definitionen baserar sig på bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen. I artikel 2.3e i svaveldirektivet hänvisas också i fråga om svavelkontrollområden till de havsområden som definieras som sådana av IMO enligt bilaga VI till konventionen.

2 § 44 punkten. *Fartyg i hamn.* Det föreslås att en definition enligt artikel 2.3i i svaveldirektivet fogas till lagen. Förslaget medför ingen ändring i sak i den nuvarande lagstiftningen.

2 § 45 punkten. *Reningsmetod.* Definitionen motsvarar i sak 1 § 9 punkten i den nuvarande fartygsavfallsförordningen och baserar sig på artikel 2.3m i EU:s svaveldirektiv.

2 § 46 punkten. *Påväxthindrande system.* Definitionen är ny och motsvarar definitionen i artikel 2.2 i AFS-konventionen. Definitionen överensstämmer också med definitionen i artikel 2.1 i EU:s TBT-förordning.

2 § 47 punkten. *VTS-myndighet.* I lagen föreslås en hänvisning till definitionen på VTS-myndighet i lagen om fartygstrafikservice.

2 § 48 punkten. *Reguljär trafik.* Det föreslås att definitionen på reguljär trafik i den nuvarande 1 § 3 a punkten i fartygsavfallsförordningen ändras så att den motsvarar den av HELCOM den 7 mars 2007 antagna rekommendation 28/1, som innehåller en ny definition på reguljär trafik. I förslaget beaktas det sätt på vilket fartyg som anlöper finska hamnar trafikerar. Ändringen ökar inte just antalet fartyg som omfattas av undantag.

2 § 49 punkten. *Hamn.* Definitionen motsvarar innehållsmässigt definitionen på hamn i 2 a § 9 punkten i den nuvarande fartygsavfallslagen. Med hamn avses i artikel 2 punkt h i fartygsavfallsdirektivet 2000/59/EG en plats eller ett geografiskt område som tillskapats genom sådana förbättringsarbeten och med sådan utrustning att främst mottagande av fartyg, inbegripet fiskefartyg och fritidsbåtar, möjliggörs.

2 § 50 punkten. *Hamninnehavare*. I lagen föreslås en definition på hamninnehavare. Hamninnehavare avser den som har det övergripande ansvaret över hamnens drift. Detta kriterium är det primära för att definiera hamninnehavaren i en hamn.

I vissa småbåtshamnar, dvs. hamnar som i huvudsak är avsedda att betjäna trafiken med fritidsbåtar tas inte alltid ut hamnavgift eller någon annan motsvarande avgift. Även då blir det avgörande kriteriet att hamninnehavare är den som har det övergripande ansvaret över driften.

Om det finns flera hamninnehavare i en hamn, dvs. ”flera hamnar in i varandra” som fallet kan vara i vissa stora hamnar för handelssjöfart och många småbåtshamnar där det finns flera båtklubbar och kommunen eller någon annan aktör har en småbåtshamn, är det inte alltid i princip klart vem som har det övergripande ansvaret över driften. För att man även då ska kunna hitta en hamninnehavare som är ansvarig för de förpliktelser som enligt denna lag tillkommer hamninnehavaren, kan hamnavgiften användas som kriterium. Den som tar ut hamnavgift eller en därmed jämförbar allmän avgift för användning av hamnen ska betraktas som hamninnehavare.

Det är också nödvändigt att klarlägga situationen i lagstiftningen också därför att de förpliktelser som enligt fartygsavfallsdirektivet gäller hamnar inte har uppfyllts i tillräckligt hög grad, framför allt inte i fråga om småbåtshamnar. Den viktigaste orsaken har ansetts vara oklarheten beträffande den ansvariga instansen som delvis har berott på att hamninnehavare inte definieras i fartygsavfallsdirektivet. Genom att definiera hamninnehavare och göra bestämmelserna om planering av avfallshanteringen mera välfungerande försöker man undanröja missförhållandena. Internationella instrument och EU:s bestämmelser innehåller ingen definition på hamninnehavare.

Småbåtshamnarna, som i huvudsak är avsedda att betjäna fritidsbåttrafiken, kan indelas i olika grupper beroende på användningsändamålet. Även småbåtshamnar har en hamninnehavare som har det övergripande ansvaret över hamnens drift, fast ingen hamnavgift eller därmed jämförbar allmän avgift för användning av hamnen skulle tas ut.

3 §. *Tillämpningsområde*. Paragrafen om lagens tillämpningsområde ändrar inte i sak innehållet i den nuvarande fartygsavfallslagstiftningen. Som ett klarläggande föreslås att den tillämpas även på insjöområdet och i inrikes fart, om inget annat föreskrivs i denna lag.

Enligt 1 mom. ska miljöskyddslagen för sjöfarten tillämpas på alla finska fartyg och alla fartyg, inklusive fartyg som seglar under annan än finsk flagg som befinner sig i finskt vattenområde eller Finlands ekonomiska zon. Även till de delar som MARPOL 73/78 - konventionen, Helsingforskonventionen, Europeiska gemenskapens rättsakter och internationella förpliktelser som är bindande för Finland inte gäller inrikestrafiken och insjöområdet, gäller motsvarande bestämmelser enligt den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten även insjöområdet och inrikestrafiken. Om det inte särskilt nämns att en bestämmelse i miljöskyddslagen för sjöfarten inte tillämpas på insjöområdet och inrikestrafiken, så är bestämmelsen i princip avsedd att tillämpas också på insjöområdet och inrikestrafiken på såväl havsområdet som insjöområdet.

Bestämmelserna om oljeutsläppsavgift i 3 kap. gäller enligt 3 kap. 1 § 5 mom. inte på insjöområdet. Detta motsvarar den nuvarande fartygsavfallslagens tillämpningsområde.

I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 av den 18 februari 2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/94 (EU:s förordning om dubbelskrov) föreskrivs om förbud mot enkelskrov och krav på dubbelskrov samt påskyndat införande av kravet som gäller fartygs konstruktion och som förbättrar säkerheten till sjöss och förebygger konsekvenserna av olyckor. Förordningen är direkt tillämplig rätt i Finland.

Utgångspunkten är att bestämmelserna i miljöskyddslagen för sjöfarten också gäller fritidsbåtar i enlighet med bestämmelserna i MARPOL 73/78. I vissa bestämmelser utesluts dock fritidsbåtar från tillämpningsområdet, t.ex. genom gränser för fartygets storlek eller antalet personer som transporteras. I samband med de olika kapitlen i den föreslagna lagstiftningen förklaras närmare hur de tillämpas på fritidsbåtar. På utsläpp av buller och avgaser från fritidsbåtar tillämpas förutom denna lag även det som föreskrivs i lagen om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar och statsrådets förordning om säkerhet och buller i fråga om fri-

tidsbåtar och vattenskotrar samt om buller och avgasutsläpp från motorer som installeras i fritidsbåtar och på vattenskotrar. Ett syfte med lagen om fritidsbåtar, som bygger på EU:s direktiv om fritidsbåtar, är att skydda miljön mot utsläpp av avgaser och buller från fritidsbåtar och vattenskotrar.

Enligt 2 mom. ska denna lag också tillämpas på finska fartyg utanför finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon. Denna bestämmelse undanröjer dock inte de rättigheter som tillkommer kuststater enligt folkrätten. Bestämmelsen motsvarar tidigare rådande praxis. Enligt momentet tillämpas miljöskyddslagen för sjöfarten på samma sätt som den nuvarande lagstiftningen också på bränsle som fartygen använder. Bestämmelser om bränsle ingår i 7 kap. i den föreslagna lagen.

I lagen om skydd för miljön i Antarktis (28/1998) och förordningen om skydd för miljön i Antarktis (122/1998) föreskrivs om förhindrande av havsförorening som förorsakas av fartyg i Antarktis (området söder om 60° sydlig bredd). För att förhindra sådan havsförorening i Antarktis som förorsakas av fartyg tillämpas fartygsavfallslagen och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den, om inte något annat föreskrivs i 6 kap. i lagen om skydd för miljön i Antarktis. Lagen tillämpas på finska fartyg och utländska fartyg som deltar i sådan verksamhet enligt lagen som ordnas utgående från Finland eller som riktar sig från Finland till Antarktis. I Antarktis är enligt lagen utsläpp från fartyg i havet av olja, oljehaltiga blandningar, farliga flytande ämnen, toalettavfall samt fast avfall enligt 6 kap. i lagen förbjudna. Också öppen avfallsförbränning är förbjuden. Enligt 6 kap. är det i Antarktis förbjudet att från fartyg i havet släppa ut farliga flytande ämnen och kemiska eller andra flytande ämnen som på grund av mängden eller innehållet är skadliga för den marina miljön. I Antarktis är det så som genom förordning föreskrivs förbjudet att från fartyg släppa ut fast avfall och toalettavfall i havet. Fartyg som ska ha tillräckligt stora tankar för lagring av oljeslam, oljigt barlastvatten, tankspolvatten samt andra oljehaltiga rester eller blandningar, fast avfall och farliga flytande ämnen. Avfallet ska tömmas i mottagningsanordningar utanför Antarktis. Lagen innehåller bemyndigande att genom förordning föreskriva om vissa journalanteckningar. Genom förordning har det gjorts möjligt att på vissa synnerligen strikta villkor släppa ut matrester och toalettavfall i havet från fartyg.

Enligt 3 mom. tillämpas denna lag på samma sätt som den nuvarande lagstiftningen på mottagning av avfall som genereras vid normal drift av fartyg. I momentet klarläggs att på avfall som avses i miljöskyddslagen för sjöfarten tillämpas avfallslagen efter det att avfallet har överförts till en mottagningsanordning i hamn. En motsvarande bestämmelse ingår också i 1 § 3 mom. 1 punkten i avfallsförordningen. Fartyg ska således enligt miljöskyddslagen för sjöfarten lämna fartygsavfall till en mottagningsanordning i hamn och hamnen ska enligt denna lag ordna behöriga mottagningsanordningar, medan omhändertagandet av avfallet efter att det överförts till mottagningsanordningen bestäms enligt avfallslagen.

Paragrafens 4 mom. motsvarar i sak 2 § 3 mom. i den nuvarande fartygsavfallsförordningen.

4 §. *Tillämpning på försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg.* Paragrafen motsvarar regleringen i 32 § i den nuvarande fartygsavfallslagen och 2 § i fartygsavfallsförordningen. Bestämmelsen förändrar inte nuvarande praxis. Utgångspunkten är att miljöskyddslagen för sjöfarten också tillämpas på försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg.

IMO:s konventioner och Helsingforskonventionen innehåller en avgränsning av tillämpningsområdet, enligt vilken konventionen inte tillämpas på örlogsfartyg, marinens hjälpfartyg, militära luftfartyg eller andra fartyg och luftfartyg som ägs eller används av en stat, och som för tillfället utnyttjas enbart för statlig, ickekommersiell tjänst. Varje fördragsslutande part skall dock, genom att vidta lämpliga åtgärder som inte hindrar nyttjandet eller nyttjandegraden av sådana fartyg och luftfartyg som ägs eller används av parten, säkerställa att fartygen eller luftfartygen, i den utsträckning som är rimligt och praktiskt möjligt, uppträder på ett sätt som står i överensstämmelse med denna konvention. Motiveringen till bestämmelsen är i fråga om försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg är att deras drift och konstruktion ofta förutsätter andra slags lösningar för fartygsavfallet bl.a. för att trygga försvarsberedskapen samt med tanke på fartygens säkerhet, skönjbarhet och färdegenskaper. Strävan är dock att uppfylla kraven på utsläpp till miljön i miljöskyddslagen för sjöfarten bl.a.

genom att anlita underhållsstödjepunkter i hamnarna. Inspektion av fartygen ordnas av säkerhets- och sekretesskäl av försvarsmakten och gränsbevakningsväsendet.

Avsikten är att föreskriva om besiktning av försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg i lagen om fartygssäkerheten.

Enligt 2 mom. tillämpas miljöskyddslagen för sjöfarten i sin helhet på försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg, om de regelbundet används i allmän trafik för transport av passagerare eller last. Bestämmelsen motsvarar med undantag av kravet på regelbundenhet 4 § 2 mom. i lagen tillsyn över fartygssäkerheten. I dessa situationer går inte sekretessgrunderna före passagerarnas och lastens säkerhet och miljökraven. Inspektionsåtgärderna ska även då alltid vidtas så att fartyget inte åsamkas onödiga fördröjningar. Med allmän trafik avses här sådan trafik där vem som helst kan bli transporterad eller få sin last transporterad, t.ex. regelbunden eller tidtabellsbunden frakt- eller passagerartrafik. Allmän trafik är jämförbar med begreppet ”kommersiell trafik” i MARPOL 73/78 -konventionen. Begreppet kommersiell trafik används som skillnad till annan trafik, som är traditionell trafik med försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg. Allmän trafik är t.ex. underhåll av befästa öar. På grund av kravet på regelbundet ska denna lag dock inte tillämpas på fartyg som tillfälligt transporterar passagerare eller last t.ex. om med på resan är en utomstående serviceman eller någon annan gäst, eller om fartyget tillfälligt måste transportera varor som inte är försvarsmaktens egendom.

5 §. *Lagens tillämpning på främmande staters fartyg.* Paragrafen motsvarar 32 § i den nuvarande fartygsavfallslagen och rådande praxis.

Paragrafen baserar sig på artikel 236 i FN:s havsrättskonvention, enligt vilken bestämmelserna i konventionen beträffande skydd och bevarande av den marina miljön inte är tillämpliga på örlogsfartyg, hjälpfartyg, andra fartyg eller luftfartyg, som ägs eller brukas av en stat och som vid tillfället används endast i statlig icke-kommersiell drift. Enligt artikeln ska dock varje stat genom att vidta lämpliga åtgärder, som inte inverkar menligt på driften eller driftskapaciteten hos sådana fartyg eller luftfartyg som den äger eller driver, säkerställa att sådana fartyg och luftfartyg, så långt det är möjligt, manövreras på ett sätt som är i överensstämmelse med havsrättskonventionen. I artikel 3.3 i MARPOL 73/78 -konventionen ingår en motsvarande bestämmelse om suverän integritet, enligt vilken konventionen inte ska äga tillämpning på örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg, som ägs eller nyttjas av en stat och som inte används i kommersiell tjänst. Varje fördragsslutande part ska dock tillse att sådana fartyg så långt det är skäligt och möjligt uppträder i överensstämmelse med konventionen.

6 §. *Förbud mot utsläpp av skadliga och luftförorenande ämnen.* Paragrafens innehåll motsvarar i sak den nuvarande fartygsavfallslagstiftningen och praxisen. Det föreslås att i 1 mom. inskrivs förbudet i 1 § 2 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen mot att släppa ut skadliga eller luftförorenande ämnen i vattnet eller luften.

I paragrafen ingår inte längre den allmänna möjlighet till undantag som ingått i 26 § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen, utan det ska föreskrivas om alla undantag och grunderna för dem på lagnivå.

I 2 mom. intas på lagnivå bestämmelsen i 22 § i fartygsavfallsförordningen om förbud mot utsläpp av blandningar av ämnen som omfattas av lag. Att blandningar av de vanligaste skadliga ämnena som uppkommer vid fartygets normala drift bedöms enligt de strängare utsläppsbestämmelserna baserar sig på bilagorna till MARPOL 73/78.

7 §. *Flytande plattformar med permanent fast förbindelse till stranden.* I lagen föreslås en paragraf om flytande plattformar med permanent fast förbindelse till stranden, nedan fasta flytande plattformar, och om att de ska ställas utan för tillämpningsområdet för miljöskyddslagen för sjöfarten.

Enligt 1 mom. tillämpas på förhindrande av miljöförstöring från fasta flytande plattformar bestämmelserna i miljöskyddslagen och avfallslagen. Genom bestämmelsen försöker man klarlägga gränslinjen mellan tillämpning av miljöreglerna för å ena sidan havssidan och å andra sidan landsidan.

Med fast flytande plattform avses enligt 2 mom. sådan farkost avsett för boende, restaurangverksamhet, rekreation eller arbete som har fast förbindelse av bestående karaktär till stranden, såsom vattenledning, avlopp, elkabel eller fast landgång. En sådan plattform kan vara ett bostadsfartyg, en husbåt, en bostadsplattform, bastuplattform, kontorsplattform eller restaurangfartyg. Om farkosten tillfälligt är vid stranden, fast det skulle be-

tjänas av en fast förbindelse som t.ex. gångbro och elkabel eller vattenledning, är det inte fråga om en sådan permanent fast förbindelse som avses här. En permanent fast förbindelse till stranden uppstår när fartyget börjar användas stadigvarande på samma plats.

Regleringen gör det möjligt att ställa miljöskyddskrav och allmänna avfallshanteringskrav som tillämpas på land på behandlingen av avloppsvatten, behandlingen av fast avfall, utsläpp till luften och bullerutsläpp samt oljeutsläpp och utsläpp av andra skadliga ämnen. Genom kommunala miljöskyddsföreskrifter är det möjligt att ställa exakta krav som är anpassade till förhållandena. En fast flytande plattform som används för boende, som kontor, för rekreation eller som restaurang är i regel en byggnad som avses i 113 § i markanvändnings- och bygglagen (132/1999). I vissa fall kan en sådan plattform vara en rörlig anordning som avses i markanvändnings- och bygglagen och -förordningen (895/1999), när den finns på en och samma plats flera veckor och i varje fall längre än en vanlig utfärd eller båtfärd förutsätter. Fasta flytande plattformar, t.ex. olika flytande sommarstugor och bastur, ska vad toalettavfallet och s.k. gråvatten, t.ex. tvättvatten, befinna sig i samma ställning som traditionella sommarstugor, eftersom de krav som gäller även dessa plattformar baserar sig på miljöskyddslagen och avfallslagen.

Om en flytande plattform används för sjöfart eller sjötrafik, och den inte har fast förbindelse till stranden, ska bestämmelserna enligt miljöskyddslagen för sjöfarten tillämpas på plattformen. En permanent fast förbindelse till stranden uppkommer t.ex. när plattformen börjar användas stadigvarande på samma plats som bostad, för rekreation, som restaurang, för arbete eller med dessa jämförbara ändamål. Om fartyget under resan uppehåller sig i hamn flera månader, så kan ett hamnbesök av tillfällig natur i allmänhet börja jämställas med ett permanent. Om plattformen största delen av användningstiden har sådan fast förbindelse som avses i paragrafen till stranden, så anses en sådan flytande plattform vara utrustad med fast förbindelse till stranden, fast plattformen tidvis skulle röra sig på vattnet.

2 kap. Förhindrande av oljeutsläpp från fartyg

I 2 kap. intas den nuvarande fartygsavfallslagstiftningens bestämmelser om förhindrande av oljeutsläpp från fartyg med ändringar som överensstämmer med den reviderade bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen. Den reviderade bilagan förorsakar endast små ändringar i lagstiftningens innehåll.

1 §. *Förbud mot utsläpp av olja och utsläppsbegränsningar*. Paragrafens innehåll motsvarar i sak 10 § i den nuvarande fartygsavfallslagen samt 3 och 5 i fartygsavfallsförordningen.

Enligt 1 mom. är det i princip alltid förbjudet att släppa ut olja eller oljehaltig blandning från fartyg i vattnet på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon. Regleringen baserar sig på bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen, som inte har ändrats i och med revideringen. Förbudet gäller finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon.

På de specialområden som definieras i bilaga I till konventionen är det förbjudet att släppa ut olja eller oljehaltiga blandningar i havet utom när koncentrationen av olja i utflödet inte överstiger 15 delar per miljon delar vatten (ppm). Specialområden som definieras i bilaga I är Östersjöområdet, Nordvästeuropeiska havsområdet, som omfattar Nordsjön, Irländska sjön, Keltiska sjön, Engelska kanalen och en del av nordöstra Atlanten omedelbart väster om Irland, Medelhavsområdet, Svartahavsområdet, Rödahavsområdet, Adenvikenområdet och Antarktisområdet.

2 mom. motsvarar den nuvarande lagstiftningen, enligt vilken det är förbjudet att släppa ut oljehaltiga blandningar som innehåller mindre än 15 ppm olja på finskt territorialvatten närmare än 4 sjömil från närmaste land. Förbudet gäller också insjöområdet. Genom denna bestämmelse försöker man skydda Finlands skärgård även från små oljeutsläpp. Någon dylik bestämmelse ingår inte i de internationella instrumenten.

Förbudet i den nya lagstiftningen preciseras till att gälla oljehaltiga blandningar som släpps ut i vattnet från fartygets maskinrum via filtreringsanläggningen för slagvatten. Preciseringen baserar sig på att filtreringsanläggningarna för slagvatten inte betraktas som tillräckligt tillförlitliga. Förbudet gäller dock inte utsläpp i havet av tvättvatten från oljetankfartygs inertgasskrubber i hamnar, användning av tvåtaktsmotorer i båtar eller användning av svavelskrubber för avgaser

även när fartyget är närmare än 4 sjömil från närmaste land.

I 3 mom. föreskrivs om förbud mot att blanda ut oljeutsläpp. Enligt regel 15 i bilaga I till MARPOL 73/78 –konventionen får utflödet ha ett oljeinnehåll som utan utspädning är högst 15 ppm. Enligt 3 mom. är det förbjudet att späda ut oljeutsläppen för att nå detta mål.

2 §. *Utsläpp av olja i undantagsfall.* Paragrafen motsvarar 11 § i den nuvarande avfallslagen.

Paragrafen baserar sig på regel 4 i bilaga I, som tillåter sådana utsläpp i havet av olja eller oljehaltiga blandningar som är nödvändiga för fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss.

Utsläpp av olja eller oljehaltiga blandningar i havet strider inte heller mot bestämmelserna om det är en följd av att fartyget eller dess utrustning skadats, förutsatt att alla rimliga försiktighetsåtgärder vidtagits efter att skadan skett eller utsläppet upptäckts för att förhindra eller begränsa utsläppet. Enligt 2 mom. gäller denna bestämmelse dock inte när det har varit redarens eller fartygsbefälhavarens avsikt att orsaka skada eller denne varit medveten om att skada sannolikt skulle följa.

Enligt MARPOL 73/78 är utsläpp i havet av oljehaltiga ämnen tillåtna när de är godkända av myndigheterna och används för att bekämpa förorening vid specifika tillbud och syftet är att minimera skadorna av föroreningen.

3 §. *Konstruktions- och anordningskrav på fartygens maskinutrymmen.* Bestämmelser som motsvarar paragrafen ingår i 4 § i fartygsavfallsförordningen. De ändringar som gäller bruttodräktighetsgränserna baserar sig på den reviderade bilaga I.

Bestämmelser om de konstruktions- och anordningskrav för maskinutrymmen i alla fartygs maskinrum som avses i 1 mom. ingår i reglerna 12—14 i kapitel 3 i bilaga I. Reglerna gäller varje fartyg med en bruttodräktighet av 400 eller mera. Trafiksäkerhetsverkets befogenheter i fråga om undantag baserar sig på regel 3 i bilaga I och i fråga om likvärdighet på regel 5 i bilaga 1. Villkoret enligt regel 3 är likvärdigt skydd mot oljeförorening med beaktande av den användning fartyget är avsett för. Villkoret enligt regel 5 är att tillbehör, materiel, utrustning eller apparater är minst lika ändamålsenliga som vad som annars krävs i bilaga I.

Enligt regel 12 i bilaga I ska fartyg vara utrustade med en eller flera tankar för att ta mot oljerester (sludge). Rörledning till och från sludgetankar får inte ha direkt förbindelse överbord annat än via sådan standardiserad landanslutning som avses i regel 13. I regel 14 finns bestämmelser om system för behandling av länsvatten. Administrationen kan medge undantag från kraven på system för behandling av länsvatten för fartyg som uteslutande används för resor i specialområden enligt bilaga I, t.ex. Östersjöområdet. Trafiksäkerhetsverkets befogenheter motsvarar nationellt de befogenheter som anvisats administrationen i bilaga I.

2 mom. baserar sig på den skyldighet som i regel 14.4 i bilaga I ålagts administrationen att säkerställa att fartyg med en bruttodräktighet under 400, så vitt det är praktiskt genomförbart, är utrustade för att kunna behålla olja eller oljehaltiga blandningar ombord eller släppa ut dem i enlighet med kraven i regel 15.6 i bilaga I. I momentet ges Trafiksäkerhetsverket befogenheter att godkänna modeller för behandling av olja från små fartyg vilka garanterar att kraven i regel 15.6 i bilaga I till konventionen uppfylls. Alternativet till dylika anordningar är att slagvattnet samlas i en tank och lämnas för insamling och behandling av fartygsavfall i hamnarna. Momentet gäller inte fartyg som är under 24 meter. Bestämmelsen gäller således i princip inte båtar.

I 3 mom. föreskrivs om myndighetens befogenheter att besluta om likvärdighet, vilka grundar sig på regel 5 i bilaga I. Trafiksäkerhetsverket ska vara behörig myndighet och villkoren bestäms enligt regel 5. Förutsättningen är att tillbehören, materielen, utrustningen eller apparaterna är minst lika ändamålsenliga som vad som krävs i bilaga I. Befogenheten som gäller likvärdighet omfattar inte ersättning av krav på utformning och konstruktion med operativa metoder för övervakning och kontroll av oljeutsläpp.

Det föreslagna förbudet i 4 mom. mot att föra olja i tankar för om kollisionsskottet baserar sig på regel 16 i bilaga I.

4 §. *Konstruktions- och anordningskrav på lastutrymmena i oljetankfartyg.* Bestämmelser som motsvarar paragrafen ingår i 4 § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen.

De konstruktionskrav på oljetankfartyg som avses i 1 mom. ingår i reglerna 18 - 30 i kapitel 4 i bilaga I. I regel 18 bestäms om krav på segregerade barlasttankar, i reglerna 19 och 20 om krav på krav om dubbelskrov och dubbel botten för oljetankfartyg. Dessa be-

stämmelser hör för närvarande till gemenskapens kompetens till följd av EU:s förordning om dubbelskrov. I punkt 1.1. i detaljmotiveringen redogörs för innehåller i reglerna i kapitel 4. Krav på oljetankfartygs utrustning ingår i regel 31—33 i kapitel 4 i bilaga I. Kraven i reglerna baserar sig i huvudsak på fartygets dräktighet, dödvikt samt fartygets ålder.

Konventionens bestämmelser om dubbelskrov och dubbel botten har satts i kraft genom EU:s förordning om dubbelskrov. Genom förordningen om dubbelskrov har man framför allt försökt påskynda förnyelsen av fartygsbeståndet så att fartygen skulle ha säkrare konstruktion. Under finsk flagg seglar endast oljetankfartyg som uppfyller kraven på dubbelskrov.

Trafiksäkerhetsverkets befogenheter i 2 mom. motsvarar nationellt de krav som ställs på administrationen i bilaga I. Beviljandet av undantag baserar sig på regel 3 i bilaga I och likvärdighet på regel 5.

5 §. *Fartygs beredskapsplaner för oljeförorening.* Paragrafen motsvarar 6 § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen. Kravet på en beredskapsplan för oljeförorening (*Shipboard oil pollution emergency plan; SOPEC*) baserar sig på regel 37 i kapitel 5 i bilaga I till MARPOL 73/78. I beredskapsplanen anges hur man ska agera ombord på fartyget vid olika typer av olyckor, t.ex. grundstötning, kollision och skeppsbrand, för att minimera skadorna av oljeförorening.

Trafiksäkerhetsverkets befogenheter att godkänna beredskapsplaner för oljeförorening motsvarar nationellt de befogenheter som anvisats administrationen i bilaga I till konventionen.

Enligt regel 37 i bilaga I kan beredskapsplanen för oljeförorening kombineras med den fartygsplan för nödåtgärder vid förorening orsakad av skadliga flytande ämnen som krävs enligt regel 17 i bilaga II till konventionen.

6 §. *Oljedagbok*. Paragrafen motsvarar 8 § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen. I 9 § i den nuvarande fartygsavfallslagen föreskrivs det dessutom om allmän skyldighet att föra bok och anmäla, något som i den föreslagna lagen nämns mera specificerat i fråga om olika skeppsdagböcker.

Den skyldighet för oljetankfartyg att föra oljedagbok som avses i 1 mom. baserar sig på regel 36 i bilaga I. Med hjälp av oljedagboken kan man följa den mängd spillolja som uppkommit på fartyget och att spilloljan har kvittblivits på behörigt sätt eller förts i land.

Formuläret för oljetankfartygs oljedagbok finns i bihang III till bilaga I. Anteckning i oljedagbok II skall göras vid varje tillfälle och för varje tank när någon av följande åtgärder vidtas ombord på fartyget: lastning av oljelast, omdisponering ombord av oljelast under resa, lossning av oljelast, barlastning av lasttankar och särskilt avdelade, rena barlasttankar, rengöring av lasttankar inklusive rengöring med råolja, utsläpp av barlast med undantag för utsläpp från segregerade barlasttankar, utsläpp av vatten från sloptankar, stängning av berörda ventiler och liknande anordningar när utsläpp från sloptankar avslutats, stängning av ventiler för avskiljning av särskilt avdelade, rena barlasttankar från last- och strippingledningar, och bortskaffande av oljerester.

Den skyldighet att föra oljedagbok över maskinutrymmena som avses i 2 mom. baserar sig på regel 17 i bilaga I. Alla oljetankfartyg vars dräktighet är minst 150 och andra fartyg vars dräktighet är minst 400 ska föra oljedagbok över maskinutrymmena. Formuläret för oljedagbok över maskinutrymmena finns i bihang III till bilaga I. Anteckningar i oljedagboken över maskinutrymmena ska göras för varje tank när någon av följande maskinrumsoperationer utförs: barlastning eller rengöring av bunkeroljetankar, utsläpp av förorenad barlast eller rengöringsvatten från bunkeroljetankar, uppsamling och bortskaffande av oljerester inklusive sludge, utsläpp överbord eller bortskaffande på annat sätt av länsvatten som samlats i maskinutrymmen, och bunkring av brännolja eller smörjolja.

I 3 och 4 mom. ges Trafiksäkerhetsverket på bilaga I baserade befogenheter att fastställa och utarbeta formulär för oljedagböcker och i 5 mom. befogenhet att granska oljedagböcker. I utländska hamnar har utländska myndigheter motsvarande rätt. Granskningarna ska utföras utan onödig fördröjning. Bestämmelser om granskningsrätten ingår i inledningen i bihang III till bilagan.

Bestämmelser om skyldigheten enligt 6 mom. att spara oljedagboken ingår i inledningen i bihang III till bilaga I.

7 §. *IOPP-certifikat*. Bestämmelsen om internationellt oljeskyddscertfikat, IOPP-certifikat (*International Oil Pollution Prevention Certificate*) är ny och baserar sig på den reviderade bilaga I till MARPOL 73/78.

Kravet i 1 mom. baserar sig på regel 7 i bilaga I. För varje oljetankfartyg med en bruttodräktighet av 150 eller mera och varje annat fartyg med en bruttodräktighet av 400 eller mera vilket trafikerar hamnar eller terminaler som lyder under andra fördragsslutande parters jurisdiktion ska, efter första eller förnyad besiktning i enlighet med kraven i regel 6 i bilaga I, utfärdas ett IOPP-certifikat. Första besiktning och andra besiktningar utförs med stöd av fartygssäkerhetslagen.

Enligt regel 9 i bilaga I till konventionen ska ett IOPP-certifikat vara utformat enligt modellen i bihang II till bilaga I, och det skall vara skrivet åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om språket inte är engelska, franska eller spanska, måste texten kompletteras med en översättning till ett av dessa språk. Om anteckningar även görs på ett officiellt nationellt språk i det land som utfärdar certifikatet, skall dessa gälla i fall av tvist eller oklarhet.

I 2 mom. föreskrivs att Trafiksäkerhetsverket utfärdar certifikat. Det utfärdas för viss tid, högst för fem år i taget. Bestämmelsen baserar sig på regel 10 i bilaga I och på bihang II till bilagan.

8 §. *Transport av olja på insjöområde.* De helt nationella bestämmelserna i paragrafen motsvarar 7 § 1 och 2 mom. i den gällande fartygsavfallsförordningen. Sådana transporter av tung brännolja i lasttankar som avses i punkt 1 är förbjudna på insjöområde. Med tung brännolja avses till position 2710 i tulltariffen hörande av råolja tillverkade oljor och oljeprodukter avsedda för uppvärmning, som vid destillering enligt metoden ASTM D 86 ger mindre än 65 volymprocent destillat, inklusive förluster, när temperaturen höjs till 250 celsiusgrader eller för vilka genom denna metod volymprocent inte kan bestämmas vid 250 celsiusgrader, dock inte bränsle för marint bruk. Med marina bränslen avses alla petroleumbaserade flytande bränslen som används eller som är avsedda att användas ombord på ett fartyg, inbegripet de bränslen som anges i definitionen i standarden ISO 8217.

9 §. *Borrplattformar och andra plattformar.* Paragrafen motsvarar 9 § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen och regel 39 i bilaga I. På borrplattformar och andra plattformar tillämpas således bestämmelsen i 2 kap. 1 § i förbud mot utsläpp av olja och andra utsläppsbegränsningar, utsläpp av olja i undantagsfall, konstruktions- och anordningskrav på fartygens maskinutrymmen, konstruktions- och anordningskrav på lastutrymmena i oljetankfartyg, oljedagbok över maskinutrymmena och blandning av skadliga ämnen. På borrplattformar och andra plattformar tillämpas dock inte bestämmelsen om beredskapsplaner för oljeförorening, och inte bestämmelsen om andra oljedagböcker än sådana som gäller maskinutrymmena.

10 §. *Närmare bestämmelser och föreskrifter.* Paragrafens innehåll motsvarar i sak 3 och 34 § i den nuvarande fartygsavfallslagen. Den föreslagna bestämmelsen är dock mera exakt och noggrannare än den tidigare. Bemyndigandena i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten är uppbyggda på motsvarande sätt som 21 a § 2 mom. från 2005 (238/2005) i fartygsavfallslagen.

I paragrafen avsedda närmare bestämmelser och föreskrifter om förhindrande av miljöförorening som förorsakas av olja får utfärdas endast för att verksälla bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen och andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig samt Europeiska gemenskapens rättsakter, i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa. Internationella förpliktelser som för närvarande är bindande för Finland och för vilkas verkställande ovan nämnda bestämmelser och föreskrifter kunde utfärdas är bilaga I till MARPOL 73/78 och EU:s förordning om dubbelskrov vad gäller specificering av myndigheternas uppgifter.

I 1 mom. ingår bemyndigande att föreskriva om villkoren för utsläppsbegränsningar. Förordningens utsläppsbegränsningar ska basera sig på bestämmelserna i denna lag om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och myndigheternas befogenheter, och de kan således utfärdas endast för att verkställa förpliktelser som specificeras särskilt i denna paragraf. Villkoren för utsläppsbegränsningar bygger i praktiken till centrala delar på regel 15 i bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen.

Trafiksäkerhetsverket får enligt 2 mom. i syfte att verkställa bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen eller Europeiska gemenskapens rättsakter utfärda tekniska föreskrifter i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa.

I momentet specificeras de saker i fråga om vilka dylika tekniska föreskrifter får utfärdas. Trafiksäkerhetsverket får enligt 1 punkten förelägga fartyg, borrplattformar och andra plattformar närmare tekniska krav som gäller undantag, likvärdighet och modellerna för anordningar för behandling av utflödets oljeinnehåll. Villkoren ska i fråga om undantag basera sig på regel 3 i bilaga I, i fråga om likvärdighet på regel 5 i bilaga I och i fråga om modellerna för anordningar för behandling av utflödets innehåll på regel 25 i bilaga I samt i fråga om förflyttning av vätskor på regel 27 i bilaga I.
Trafiksäkerhetsverket får enligt 2 punkten utfärda närmare tekniska föreskrifter om innehåll och uppställning i fråga om beredskapsplaner enligt 5 § i detta kapitel. Dessa föreskrifter ska basera sig på reglerna 17 och 36 i bilaga I.
Trafiksäkerhetsverket får enligt 3 punkten utfärda närmare tekniska föreskrifter om formuläret för oljedagboken enligt 6 § i detta kapitel. Dessa föreskrifter ska basera sig på reglerna 17 och 37 i bilaga I och på bihang III.
Trafiksäkerhetsverket får enligt 4 punkten utfärda närmare tekniska föreskrifter om formuläret för IOPP-certifikatet enligt 7 § i detta kapitel. Dessa föreskrifter ska basera sig på reglerna 7 och 9 i bilaga I och på bihang II.
Enligt 3 mom. kan de bestämmelser som avses i 1 mom. och de föreskrifter som avses i 2 mom. utsträckas att också gälla fartyg som framförs i insjöområdet och går i inrikestrafik.

3 kap. **Oljeutsläppsavgift**

3 kap., som gäller oljeutsläppsavgift, motsvarar den gällande fartygsavfallslagen (RP 77/2005 rd). Det föreslås att den reglering som gäller oljeutsläppsavgift förblir oförändrad när lagen revideras, förutom tillägget i 13 § 3 mom..
1 §. *Skyldighet att betala oljeutsläppsavgift.* Paragrafen motsvarar 19 b § i fartygsavfallslagen.
2 §. *Avgiftens storlek.* Pargrafen motsvarar 19 c § i fartygsavfallslagen.
3 §. *Befrielse från oljeutsläppsavgiften.* Paragrafen motsvarar 19 d § i fartygsavfallslagen.
4 §. *Avgiftens subsidiaritet.* Paragrafen motsvarar 19 e § i fartygsavfallslagen.
5 §. *Påförande av oljeutsläppsavgift.* Paragrafen motsvarar 19 f § i fartygsavfallslagen.
6 §. *Åtgärder för att säkerställa påförande av oljeutsläppsavgift.* Paragrafen motsvarar 19 g § i fartygsavfallslagen.
7 §. *Tillfälle att bli hörd.* Paragrafen motsvarar 19 h § i fartygsavfallslagen.
8 §. *Handräckning i ärenden som gäller oljeutsläppsavgift.* Paragrafen motsvarar 19 i § i fartygsavfallslagen.
9 §. *Rätt att få uppgifter*. Paragrafen motsvarar 19 j § i fartygsavfallslagen.
10 §. *Rätt att söka ändring.* Paragrafen motsvarar 19 k § i fartygsavfallslagen.
11 §. *Anförande av besvär.* Paragrafen motsvarar 19 l § i fartygsavfallslagen.
12 §. *Förfarande i sjörättsdomstolen.* Paragrafen motsvarar 19 m § i fartygsavfallslagen.
13 §. *Fortsatta besvär*. Paragrafen motsvarar 19 n § i fartygsavfallslagen, med undantag av det nya 3 mom.
I 3 mom. sägs att utöver vad som särskilt föreskrivs om ändringssökande har gränsbevakningsväsendet rätt att överklaga avgöranden som sjörättsdomstolen och hovrätten träffar enligt denna lag, om domstolen eller rätten har ändrat eller upphävt dess beslut. Gränsbevakningsväsendets besvärsrätt är nödvändig för att trygga enhetlig rättspraxis. 3 mom. är den enda nya bestämmelsen i 3 kap. om oljeutsläppsavgift.
14 §. Tid inom vilken avgiften ska påföras. Paragrafen motsvarar 19 o § i fartygsavfallslagen.
15 §. Verkställighet av oljeutsläppsavgiften. Paragrafen motsvarar 19 p § i fartygsavfallslagen.
16 §. *Tidsfrist för betalning och ränta.* Paragrafen motsvarar 19 q § i fartygsavfallslagen.
17 §. *Ansvarig myndighet för verkställighet av oljeutsläppsavgiften.* Paragrafen motsvarar 19 r § i fartygsavfallslagen.

4 kap. **Förhindrande av utsläpp av skadliga flytande ämnen från fartyg**

I 4 kap. intas den nuvarande fartygsavfallslagstiftningens bestämmelser om förhindrande av utsläpp av skadliga flytande ämnen från fartyg jämte ändringar enligt den reviderade bilaga II till MARPOL 73/78 -konventionen. Den viktigaste ändringen vid reformen av bilaga II är att skadliga ämnen

klassificeras enligt sin miljöfarlighet i klasserna X, Y, Z i stället för den tidigare fyrgradiga klassificeringen A, B, C, D. Till klassificeringen hänför sig dessutom klassen OS, dvs. ”andra ämnen” OS (*other substances*). Till denna klass hör ämnen som vid bedömning har befunnits falla utanför klasserna X, Y och Z.

1 §. *Klassificering av skadliga flytande ämnen.* Paragrafens innehåll motsvarar i sak den nuvarande fartygsavfallslagen, där det i 20 § hänvisas till att 10 och 11 § i lagen, vilka gäller olja, ska tillämpas även i fråga om farliga ämnen. I den nya lagen föreslås emellertid exakta bestämmelser om att lagen ska tillämpas på dessa ämnen. Begreppet ”farlig” ersätts med begreppet ”skadlig”, som har ett vidare tillämpningsområde och således är effektivare med tanke på miljöskyddet.

Klassificeringen i 1 mom. baserar sig på regel 6 i bilaga II till MARPOL 73/78 och på bihang I. Skadliga flytande ämnen indelas i regel 6 enligt sin miljöfarlighet i klasserna X, Y och Z.

Till klass X hänförs skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring och barlastlänsning, utgör en allvarlig risk för marina naturtillgångar och människors hälsa.

Till klass Y hänförs skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring och barlastlänsning, utgör en risk för marina tillgångar och människors hälsa, medför skada på skönhets- eller rekreationsvärden eller försvårar annat behörigt utnyttjande av havet.

Till klass Z hänförs skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring och barlastlänsning, utgör en mindre risk för marina naturtillgångar och människors hälsa.

Till klass OS, dvs. ”andra ämnen” hänförs ämnen som vid bedömning enligt regel 6 befunnits falla utanför klasserna X, Y och Z.

Enligt 2 mom. ska bestämmelserna om temporär klassificering i MARPOL 73/78 - konventionen iakttas när ett flytande ämne som inte hör till klass X, Y eller Z ska transporteras. På bedömningen av de förfaranden som används vid transporten tillämpas regel 6.3. i bilaga II och den internationella expertgruppens (*Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection*) principer för GESAMP-riskbedömningen i bihang I till bilaga II. Regeringarna i de fördragsslutande stater som är involverade i transporten ska komma överens om en temporär kategori för ämnet med stöd av dessa riktlinjer.

Enligt 3 mom. kan Trafiksäkerhetsverket i enskilda fall på skriftlig ansökan meddela undantag angående skadliga flytande ämnen när ämnet i fråga transporteras i inrikestrafik förutsatt att ett iakttagande av klassificeringsbestämmelserna skulle leda till oskälig svårighet eller oskäliga kostnader och dessutom skulle vara obefogat med hänsyn till den ringa risk för miljöskada som det orsakar. Bestämmelsen gör det bl.a. möjligt att transportera nya bränslesorter i oljetankfartyg.

2 §. *Förbud mot utsläpp av skadliga flytande ämnen och utsläppsbegränsningar.* Paragrafen motsvarar i princip 20 § i den nuvarande fartygsavfallslagen och 14 § och 26 a § i fartygsavfallsförordningen. Den reviderade klassificeringen av skadliga flytande ämnen ligger till grund för de föreslagna bestämmelserna.

Förbudet mot utsläpp av skadliga flytande ämnen baserar sig på regel 13.1 med bestämmelser om utsläpp i bilaga II till MARPOL 73/78, medan utsläppsbegränsningarna baserar sig på regel 13.2 om normer för utsläpp. Enligt regel 1.1 är utsläpp i havet av rester av ämnen som hör till klass X, Y eller Z eller som provisoriskt bedömts som sådana, eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra blandningar som innehåller sådana ämnen, förbjudet, utom när utsläppet sker helt i enlighet med tillämpliga operationella krav i bilaga II.

En tank från vilken ett ämne i klass X har lossats ska spolas i enlighet med regel 13.6 innan fartyget lämnar lossningshamnen. Spolningen skall fortsätta tills koncentrationen av ämnet i utflödet är högst 0,1 viktprocent, varefter tanken töms och inspektören gör anteckning om dessa åtgärder i lastdagboken i enlighet med regel 16 i bilaga II.

En tank från vilken ämnen i klass Y, som definieras som högviskösa i regel 1.17 i bilaga II eller som definieras som stelnande i regel 1.15, har lossats ska spolas i enlighet med regel 13.6 i bilaga II innan fartyget lämnar lossningshamnen. Avfallsresterna som uppkommer vid spolningen skall överföras till en mottagningsanordning tills koncentrationen av ämnet i utflödet är högst 0,1 viktprocent, varefter tanken töms.

Ämnen i klass Z ska avlämnas till en mottagningsanordning i enlighet med lasthanter-

ingsmanualen eller så ska tanken spolas innan fartyget lämnar lossningshamnen eller alternativa metoder, godkända av den inspektör som avses i regel 16.1, vidtas.
I 2 mom. ingår ett absolut förbud mot att släppa ut skadliga flytande ämnen i klass X, Y eller Z eller blandningar som innehåller sådana, vilket gäller finska fartyg i Antarktis. Detta förbud baserar sig på regel 13.8 i bilaga II till MARPOL 73/78.
3 §. *Utsläpp av skadliga flytande ämnen i undantagsfall.* Innehållet i paragrafen motsvarar i sak 11 och 20 § i den nuvarande fartygsavfallslagen.
Det allmänna undantaget från förbudet mot utsläpp av skadliga flytande ämnen och från utsläppsbegränsningarna baserar sig på regel 3 i bilaga II. Villkoren för undantag är desamma som i fråga om olja i 2 kap. 2 § i denna lag.
2 mom. motsvarar 11 § 2 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen.
4 §. *Konstruktions- och anordningskrav på kemikalietankfartyg.* Paragrafen motsvarar i princip 13 § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen, dock så att bestämmelsen bygger på den nya klassificeringen av skadliga ämnen.
Kraven på kemikalietankfartyg som transporterar skadliga flytande ämnen i klasserna X, Y eller Z baserar sig på reglerna 11 och 12 i bilaga II till MARPOL 73/78 -konventionen. Enligt regel 11 måste fartyg som är certifierade för transport av sådana skadliga flytande ämnen i bulk som specificeras i kapitel 17 i internationella kemikaliebulkkoden utformas, konstrueras, byggas, utrustas och drivas i enlighet med internationella kemikaliebulkkoden om kemikalietankfartyget är konstruerat den 1 juli 1986 eller senare och i enlighet med kemikaliebulkkoden om fartyget är konstruerat före det, för att de oövervakade utsläppen av sådana ämnen skall kunna minimeras.
Bestämmelser om de pump- och rörledningsanordningar, lossningsarrangemang och slop-tankar som avses i 2 mom. ingår i regel 12 i bilaga I till MARPOL 73/78. De bestämmelser som ska tillämpas är olika beroende på om fartyget är konstruerat den 1 juli 1986 och senare eller före det. I bihang V till den reviderade bilaga II ingår effektivitetstest så att man kan säkerställa att avfallsmängden är tillräckligt liten, vilket varierar beroende på det skadliga flytande ämnets klass och fartygets ålder. Trafiksäkerhetsverket ska ha befogenheter att godkänna de effektivitetstest som nämns i momentet.
I 3 mom. ges Trafiksäkerhetsverket befogenheter att bevilja dispens och undantag i fråga om de krav som ställs på kemikaliefartyg och bestämma om likvärdighet på det sätt som bestäms i bilaga II till MARPOL 73/78. Undantag baserar sig på regel 3.1.3 i bilaga II, dispens på regel 4 och likvärdighet på regel 5.
5 §. *Beredskapsplan för marina föroreningar.* Paragrafen motsvarar 17 a § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen. Kravet på beredskapsplan (*Shipboard marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances; SMPEP*) enligt 1 mom. baserar sig på regel 17 i bilaga II till MARPOL 73/78 -konventionen. Beredskapsplanen ska grunda sig på riktlinjer godkända i IMO:s resolution MEPC.85(44). Planen ska vara skriven på ett eller flera arbetsspråk som förstås av befälhavaren och det övriga befälet ombord. Planen skall åtminstone innehålla en procedur för rapporteringen av föroreningstillbud med skadliga flytande ämnen, en förteckning över myndigheter eller personer som ska kontaktas i fall av tillbud med utsläpp av skadliga flytande ämnen, en detaljerad beskrivning av de omedelbara åtgärder som skall vidtas ombord efter tillbudet för att minska eller kontrollera utsläpp av skadliga flytande ämnen, och anvisningar om rutiner och en samlingsplats på fartyget för samordning av åtgärder ombord med nationella och lokala myndigheters insatser för att bekämpa förorening.
Möjligheten enligt 2 mom. att kombinera beredskapsplanerna som gäller olja och kemikalier baserar sig på regel 17.3 i bilaga II. Villkoret är att fartyget också omfattas av regel 37 i bilaga I om fartygsplan för nödåtgärder vid oljeförorening. När fartygets beredskapsplan för oljeförorening och fartygets beredskapsplan för marin förorening med skadliga flytande ämnen kombineras kallas planen fartygsplan för nödåtgärder vid marin förorening. Planen innehåller rutiner för att minska skadorna på den marina miljön av olika typer av olyckor, t.ex. grundstötning, kollision och skeppsbrand.
Trafiksäkerhetsverket ska enligt 3 mom. ha befogenheter att godkänna beredskapsplaner enligt bilaga II och kombinerade beredskapsplaner enligt bilagorna I och II till MARPOL 73/78.
6 §. *Lasthanteringsmanual.* Paragrafen motsvarar i princip bestämmelserna om handbok

i 16 § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen.

I enlighet med 1 mom. ska det ombord på varje fartyg som är certifierat för transport av ämnen i klass X, Y eller Z finnas en lasthanteringsmanual som utformats enligt standardformatet regel 14 i bilaga II och i bihang IV till bilaga II till MARPOL 73/78. Om fartyget används i internationell trafik, där språket som används inte är engelska, franska eller spanska, måste texten innehålla en översättning till ett av dessa språk.

Huvudsyftet med lasthanteringsmanualen är att för fartygets befäl specificera de arrangemang och operationella metoder som måste iakttas för att kraven i bilaga II skall uppfyllas. Arrangemangen gäller hantering av last, rengöring av tankar, hantering av slop samt barlastning och barlastlänsning. Manualen är inte en handbok i säkerhet, och för riskbedömning ska andra specialiserade publikationer anlitas.

Manualen, tillsammans med fartygets lastdagbok och det certifikat som utfärdas i enlighet med bilaga II används av administrationen för kontroll som avser att säkerställa att fartyget uppfyller kraven i bilaga II.

Fartygets befälhavare ska säkerställa att inga utsläpp i havet av lastrester eller blandningar av vatten och lastrester som innehåller ämnen i klass X, Y eller Z genomförs, utom när de sker helt i enlighet med de hanteringsmetoder som föreskrivs i manualen.

Enligt 2 mom. har Trafiksäkerhetsverket befogenheter att godkänna fartygets lasthanteringsmanual. Manualen godkänns på ansökan. Bestämmelsen baserar sig på regel 14 i bilaga II, där det förutsätts att fartyget har en lasthanteringsmanual som godkänts av administrationen. Manualen skall vara utformad enligt standardformatet i bihang IV till bilaga II.

7 §. *Lastdagbok.* Paragrafen motsvarar i första hand bestämmelserna i 15 § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen, men paragrafen är mera exakt än tidigare.

Skyldigheten att föra lastdagbok enligt 1 mom. och dagbokens innehåll baserar sig på regel 15 i bilaga II och på bihang II. Varje fartyg på vilket bilagan tillämpas ska ha en lastdagbok som antingen ingår i fartygets officiella loggbok eller annars är utformad enligt bihang II till bilagan.

I lastdagboken antecknas de driftsåtgärder som nämns i bihang II. Ifall ett skadligt flytande ämne eller en blandning som innehåller ett sådant ämne släpps ut av misstag, i enlighet med regel 3 i bilaga II, ska händelsen antecknas i lastdagboken. Anledningen till och omständigheterna kring utsläppet ska redovisas. Varje anteckning i lastdagboken skall undertecknas av den eller de befälspersoner som ansvarar för åtgärden i fråga, och varje sida skall signeras av befälhavaren på fartyget.

Anteckningar på ett officiellt nationellt språk i den stat vars flagga fartyget har rätt att föra ges företräde i fall av tvist eller oklarhet. Bestämmelser om lastdagbokens språk ingår i regel 15 i bilaga II. För fartyg som har ett internationellt föroreningsskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk eller ett sådant certifikat utfärdat av ett annat fördragsslutande land som avses i regel 7 i bilaga II, ska alla anteckningar i lastdagboken åtminstone göras på engelska, franska eller spanska.

Den rätt att granska fartyget som avses i 2 mom. baserar sig på regel 15.6 i bilaga II till MARPOL 73/78. I Finland tillkommer denna rätt Trafiksäkerhetsverket. I utländsk hamn tillkommer motsvarande rätt ett annat fördragsslutande lands behöriga myndighet. Rätten att få ett styrkt utdrag ur lastdagboken fungerar som bevismaterial i eventuella rättegångar om utsläpp i enlighet med regel 15. När en behörig myndighet inspekterar en lastdagbok och tar en kopia enligt regel 15 i bilaga II ska detta ske så snabbt som möjligt, så att fartyget inte fördröjs oskäligt.

Enligt 3 mom. ska lastdagboken hållas på en plats där den är lätt tillgänglig för granskning och den ska, utom i fråga om obemannade fartyg som bogseras, förvaras ombord på fartyget. Lastdagboken ska sparas i tre år efter det att den sista anteckningen har gjorts i den. Förpliktelserna baserar sig på regel 15 i bilaga II.

Enligt 4 mom. ska den befogenhet att fastställa formuläret för lastdagboken som enligt bilaga II tillkommer administrationen i Finland ankomma på Trafiksäkerhetsverket.

8 §. *Andra certifikat som gäller transport av skadliga flytande ämnen.* Innehållet i paragrafen motsvarar i sak rättsläget och praxisen enligt den gällande lagstiftningen, fast den nuvarande fartygsavfallslagen inte har någon motsvarande bestämmelse som hänvisar till certifikat. I paragrafen konstateras på lagnivå också andra certifikatförpliktelser som hänför sig till transport av skadliga flytande ämnen.

Enligt 1 mom. ska ett fartyg som transporterar skadliga flytande ämnen ha certifikat på att det uppfyller kraven enligt IBC- eller BCH-koden. Med IBC-koden avses IMO:s regler för sjötransport av farliga flytande kemikalier (*International Bulk Chemical Code*) som ska tillämpas vid internationella sjötransporter med fartyg och som har satts i kraft med stöd av kapitel VII i SOLAS-konventionen och bilaga II till MARPOL 73/78. IBC-koden har reviderats helt från ingången av 2007 genom IMO:s resolution MSC.176(79) och MEPC.119(52). Med BCH-koden (*Bulk Chemical Code*) avses den tidigare koden som motsvarar IBC-koden och som gäller fartyg som har kölsatts före den 1 juli 1986. När man hänvisar till IBC-koden hänvisar man också till de ändringar som gjorts senare i den.

Enligt 2 mom. ska ett fartyg som transporterar skadliga flytande ämnen ha internationellt certifikat som gäller förhindrande av förorening från skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk, dvs. NLS-certifikat, på att det uppfyller alla krav på fartyg av typ 3 i den av IMO godkända internationella kemikaliebulkkoden, med undantag av kravet på lasttankarnas placering, på det sätt som föreskrivs i bilaga II till MARPOL 73/78. Enligt regel 1.16.2 i bilaga II avser NLS-tankfartyg fartyg som är byggt eller anpassat för transport av skadliga flytande ämnen (*Noxious Liquid Substances*). Definitionen omfattar också ”oljetankfartyg” så som det definieras i bilaga I till konventionen, om det är certifierat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk vilka utgör antingen hela lasten eller en del av lasten. Bestämmelserna i bilaga II ska, när inget annat uttryckligen föreskrivs, med stöd av regel 2 i bilaga II tillämpas på NLS-fartyg som är certifierade för transport av skadliga flytande ämnen i bulk. När en last som omfattas av bestämmelserna i bilaga I till konventionen transporteras i lastutrymmet i ett NLS-tankfartyg, ska dessutom tillämpliga krav i bilaga I uppfyllas.

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. om certifikat baserar sig på regel 9 i bilaga II till MARPOL 73/78 och på bihang III samt på reglerna 8 och 10. Utfärdandet av certifikat hänför sig till besiktning av fartyg. Certifikat utfärdas efter första eller förnyad besiktning i enlighet med regel 8. Enligt regel 8 görs påteckning även för mellanbesiktning och årlig besiktning på certifikat. Ett certifikat ska utfärdas för varje fartyg avsett att transportera skadliga flytande ämnen i bulk vilket trafikerar hamnar eller terminaler under andra fördragsstaters jurisdiktion. Eftersom bilaga II är obligatorisk krävs certifikat i nästan alla världens hamnar.

Fördragsstatens administration är ansvarig för certifikatet fast utfärdandet eller påtecknandet kan delegeras till en person eller inrättning som vederbörligen bemyndigats av administrationen. Certifikat kan således med stöd av behörigt bemyndigande utfärdas och påtecknas även av inspektörer som bemyndigas av Trafiksäkerhetsverket samt av klassificeringssällskap som verket bemyndigat. Administrationen i en fördragsstat kan i enlighet med regel 9 begära att en annan administration besiktigar fartyget. Certifikat kan utfärdas för ett fartyg vars flaggstat inte är part i konventionen. Certifikatet ska utformas enligt modellen i bihang III till bilaga II till MARPOL 73/78. Certifikatet ska vara skrivet åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om anteckningar i certifikatet även görs på ett officiellt nationellt språk i det land vars flagga fartyget har rätt att föra, skall sådana anteckningar gälla i fall av tvist eller oklarhet. Avsikten är att bestämmelserna om besiktning ska ingå i den nya fartygssäkerhetslagen.

I 3 mom. föreslås befogenheter i enlighet med bilaga II till MARPOL 73/78 för Trafiksäkerhetsverket att utfärda de certifikat som avses i paragrafen. Certifikaten utfärdas på ansökan. Verket får också utfärda certifikat till utländska fartyg om flaggstaten begär det. Enligt regel 10 i bilagan utfärdas certifikat för en period som bestäms av administrationen och får vara högst fem år lång. Regel 10 innehåller närmare bestämmelser om hur certifikatens giltighetstid bestäms.

9 §. *Lossning av last och övervakning av rengöring av tankar*. Paragrafen motsvarar i princip 17 § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen. Det föreslås att till lagen fogas en uttrycklig bestämmelse om att fartyget står för kostnaderna för kontrollerna.

Ordnandet av övervakning av lossning och rengöring av tankar baserar sig på reglerna 13 och 16 samt bihangen V, VI och VII till bilaga II till MARPOL 73/78.

Enligt 1 mom. ansvarar fartygets befälhavare för att skadliga flytande ämnen lossas, tankar och rörledningar rengörs, tvättvatten töms och anteckningar i lastdagboken görs på behörigt sätt. Ansvaret baserar sig på regel 16.3 i bilaga II, enligt vilken befälhavaren på ett

fartyg som är certifierat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk ska säkerställa att bestämmelserna i regel 13 och regel 16 har iakttagits och att lastdagboken har blivit ifylld enligt regel 15 närhelst sådana åtgärder som avses i den sistnämnda regeln har vidtagits. I regel 13.1 ingår förbud mot utsläpp av skadliga flytande ämnen i havet (bestämmelser om utsläpp) och i regel 13.2 ingår utsläppsbegränsningar (normer för utsläpp). I regel 13.3 finns krav på ventilation av lastrester, i regel 13.4 bestäms om befrielse från tankspolning och i regel 13.5 bestäms om användning av rengöringsmedel eller tillsatser. I bihang V till bilagan bestäms om bedömning av restmängder i lasttankar och pumpar med tillhörande rörledningar, i bihang VI bestäms om metoder för tankspolning och i bihang VII bestäms om ventilationsmetoder.

Enligt 2 mom. övervakar av Trafiksäkerhetsverket bemyndigade inspektörer kemikalietankfartygstransporter i kemikaliefartygshamnar, dvs. hamnar där skadliga flytande ämnen lastas eller lossas. Inspektörerna ska kontrollera att lastningen och lossningen av last som hör till olika klasser, rengöringen av fartygens tankar och rörledningar, anteckningarna i lastdagboken och övriga därmed jämförbara åtgärder utförs i enlighet med denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den och i enlighet med bilaga II till MARPOL 73/78.

Att kontrollen av kemikaliefartyg är en uppgift för inspektörer bemyndigade av Trafiksäkerhetsverket beror på att fartygen ofta besöker hamnar i Finland, att hamnbesöken vanligtvis är kortvariga och kan infalla under vilken tid på dygnet som helst. Momentet baserar sig på skyldigheten i regel 16 i bilaga II för regeringarna i fördragsstaterna att utnämna eller bemyndiga inspektörer med uppgift att verkställa regel 16. Inspektörerna skall utöva kontroll i överensstämmelse med de kontrollprocedurer som utarbetats av IMO. I nämnda regel bestäms i detalj om uppfyllande av kraven i manualen, anteckningar i lastdagboken, iakttagande av regel 13 som gäller utsläppsförbud och begränsningar, iakttagande av alternativa förfaranden samt tankspolning och undantag för fartyg som trafikerar hamnar i andra länder. I momentet föreskrivs med stöd av regel 16.9 i bilaga II om bemyndigande för hamnstaten att kontrollera fartyg. Syftet med regleringen är att skydda Östersjön. Östersjön är ett särskilt känsligt vattenområde. Det är världens största brackvattenområde. Salthalten i Östersjön är under 24,6 promille, så det är egentligen inte ett hav utan en brackvattenbassäng. Geologiskt är Östersjön en mycket ung och grund bassäng, medeldjupet är 55 meter och det djupaste stället 459 meter, så endast få arter har hunnit anpassa sig till ett liv i detta hav. Fast Östersjön inte längre är ett specialområde enligt bilaga II till MARPOL 73/78, är det ändå motiverat att övervaka att lossningen av kemikalietankfartygs last och rengöringen av deras tankar faktiskt utförs i enlighet med MARPOL. Av denna anledning är det motiverat att nationellt utsträcka övervakningen längre än vad MARPOL egentligt förpliktar till när det gäller obligatorisk tankspolning.

I praktiken är det möjligt genomföra övervakningen endast i form av avgiftsbelagda kontroller. I lagen föreslås av denna anledning en bestämmelse om att fartyget ska stå för kostnaderna för kontroller. Den egentliga kontrollavgiften är för närvarande beroende på kontrollens omfattning vanligtvis 300—500 euro. År 2005 godkände IMO för hela Östersjön, med undantag av Rysslands territorialvatten, ställning som särskilt känsligt havsområde, dvs. PSSA-ställning (*Particularly Sensitive Sea Area*), som av ekologiska, socioekonomiska eller vetenskapliga orsaker behöver specialskydd via IMO:s åtgärder. Den egentliga kontrollavgiften är ett relativt förmånligt sätt att systematiskt sköta skyddet av Östersjön med avseende på kemikalier som transporteras med fartyg.

I 3 mom. föreskrivs om anmälningsskyldighet för fartygets agent. I fråga om hamnar i Finland görs anmälan till Trafiksäkerhetsverket. Syftet med momentet är att man ska kunna förbereda sig på behöriga kontroll- och lossningsåtgärder. Anmälningsskyldigheten begränsas på motsvarande sätt som i den nuvarande fartygsavfallslagen till att gälla de skadligaste flytande ämnena, dvs. klasserna X och Y, vilkas lastning och lossning regelbundet övervakas av kemikalietankfartygsinspektörerna. Anmälningsskyldighetens omfattning regleras inte i bilaga II och den tidsgräns för skyldigheten som effektiverar övervakningen baserar sig på nationell lagstiftning.

I 4 mom. ingår i enlighet med bilaga II till MARPOL 73/78 en särskild förpliktelse som gäller tankspolning och ventilation av lastrester. Regel 13.4 och regel 16 i bilagan möjliggör ett särskilt undantagsförfarande som

gäller tankspolning. Bestämmelser om metoder för tankspolning ingår i bihang VI till bilaga II och om krav på tömning i reglerna 13.6 och 13.7. Regel 13.3 och bihang VII till bilagan innehåller bestämmelser om ventilation av lasten. Trafiksäkerhetsverket ska enligt momentet ha befogenheter att bevilja dispens från tankspolning och utfärda bestämmelser om ventilation av lastrester.

10 §. *Närmare bestämmelser och föreskrifter*. Innehållet i paragrafen motsvarar i sak 3 och 34 § i den nuvarande fartygsavfallslagen. Den föreslagna bestämmelsen är dock mera exakt och noggrannare avgränsad än tidigare. I paragrafen avsedda närmare bestämmelser och föreskrifter om förhindrande av miljöförorening som förorsakas av flytande skadliga ämnen får utfärdas endast för att verkställa bilaga II till MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen och andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig, samt Europeiska gemenskapens rättsakter, i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa. Internationella förpliktelser som för närvarande är bindande för Finland och för vilkas verkställande ovan nämnda bestämmelser och föreskrifter kunde utfärdas ingår i bilaga II till MARPOL 73/78 -konventionen.

Med stöd av 1 mom. får det genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om klassificeringen av skadliga flytande ämnen i fråga om ämnen enligt bilaga II till konventionen på det sätt som bestäms i regel 6 och bihang I till bilagan. Genom förordning av statsrådet får det också utfärdas närmare bestämmelser om utsläppsbegränsningar som gäller skadliga flytande ämnen på det sätt som bestäms i regel 13 i bilaga II till konventionen. Kraven på utsläppsbegränsningar kan variera mellan klasserna X, Y och Z och gälla lossning av last, tankspolning, koncentrationer i spolvatten, övervakning av tankrengöring, ventilation av lastutrymmen och förhållanden vid utsläpp av spolvatten. Bestämmelser om kraven på fartygens konstruktion kan också utfärdas genom förordning av statsrådet i enlighet med reglerna 11 och 12 i bilaga II till konventionen. Inga andra bestämmelser kan utfärdas utom sådana som verkställer bilaga II till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, Europeiska gemenskapens rättsakter eller andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig.

Enligt 2 mom. får Trafiksäkerhetsverket utfärda tekniska föreskrifter. Inga andra föreskrifter får utfärdas än sådana som verkställer bilaga II till MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen eller Europeiska gemenskapens rättsakter. Föreskrifterna kan gälla undantag som gäller ämnen för att bekämpa förorening enligt regel 3.1.3 i bilaga II till konventionen, dispens enligt regel 4 och likvärdighet enligt regel 5 i fråga om en anordning, ett material eller en apparat.

Föreskrifterna kan också gälla beredskapsplanen enligt regel 17 i bilaga II till konventionen, lasthanteringsmanualen enligt regel 14 och bihang IV, lastdagboken enligt regel 15 och bihang II och certifikat enligt regel 9 och bihang III.

De bestämmelser och föreskrifter som avses ovan kan med stöd av 3 mom. utsträckas att gälla fartyg som färdas i insjöområdet och går i inrikes fart. Bestämmelsen främjar sjötrafikens miljöskyddsmål.

5 kap. Förhindrande av utsläpp av toalettavfall från fartyg

Förslaget till 5 kap. motsvarar i sak den gällande fartygsavfallslagstiftningen. Den ändrade bilaga IV till MARPOL 73/78 har satts i kraft i Finland den 3 maj 2006 (FördrS 30/2006; lag 167/2006; RP 188/2005 rd). I avsnitt 3.2 i den allmänna motiveringen förklaras tillämpningen av bilaga IV i landskapet Åland.

1 §. *Förbud mot utsläpp av toalettavfall och utsläppsbegränsningar*. Paragrafen motsvarar 22 § i den nuvarande fartygsavfallslagen och 18 § i fartygsavfallsförordningen.

I paragrafen föreskrivs om förbud mot utsläpp av toalettavfall från fartyg och om grunderna för utsläppsbegränsningarna i enlighet med vad som föreskrivs i internationella förpliktelser som är bindande för Finland. Internationella förpliktelser gällande toalettavfall som för närvarande är bindande för Finland finns i bilaga IV till MARPOL 73/78 -konventionen, som har utfärdats för att förhindra förorening som orsakas av toalettavfall från fartyg, samt i bilaga IV till Helsingforskonventionen.

Bilaga IV till MARPOL 73/78 -konventionen gäller enligt regel 2 fartyg i internationell trafik, dvs. som gör internationella resor, antingen med en bruttodräktighet av minst 400

eller som är godkända för transport av mer än 15 personer. Med stöd av regel 5 i bilaga IV till Helsingkonventionen tillämpas dock 1 och 2 § i detta kapitel på alla fartyg som är utrustade med toalett. Fast bilaga IV till konventionen enligt regel 2 tillämpas på nya fartyg, dvs. som byggts den 2 oktober 1983 eller därefter, så ska administrationen när det gäller gamla fartyg likaså förvissa sig om att det finns anordningar för utsläpp av toalettavfall.

En definition på toalettavfall finns i 1 kap. 2 § 34 punkten i denna lag och den baserar sig på den definition på toalettavfall som ingår i regel 1.3 i bilaga IV till MARPOL 73/78. I regel 5A i bilaga IV till Helsingforskonventionen hänvisas till tillämpning av regel 1.3 i bilaga IV till MARPOL 73/78 på Östersjön i fråga om fritidsbåtar och andra småfartyg som är utrustade med toalett.

En definition på behandlat toalettavfall ingår i 1 kap. 2 § 35 punkten i denna lag. Definitionen på behandlat toalettavfall baserar sig på regel 11.1 i bilaga IV till MARPOL 73/78, dit det hänvisas i artikel 5A i bilaga IV till Helsingforskonventionen. Utsläpp av behandlat och obehandlat toalettavfall i havet berörs av olika bestämmelser.

Enligt regel 11.1 i bilaga IV till MARPOL 73/78 är det med vissa undantag förbjudet att släppa ut toalettavfall i havet. Enligt regel 11 får obehandlat toalettavfall släppas ut i havet på ett avstånd av mer än 12 nautiska mil från närmaste land, under förutsättning att magasinerat toalettavfall inte släpps ut momentant utan med måttlig hastighet när fartyget är under gång med en fart av minst 4 knop. Utsläppshastigheten skall vara godkänd av administrationen och grundad på normer som utvecklats av IMO. Staterna får utfärda lindrigare krav för sitt vattenområde än MARPOL 73/78. I Östersjön finns inga sådana lindringar på grund av Helsingforskonventionen. Om toalettavfall blandas med sådant avfall eller spillvatten som omfattas av särskilda utsläppskrav, ska dessa strängare krav uppfyllas utöver kraven i denna bilaga.

Enligt regel 11.1.1 i bilaga IV till MARPOL 73/78 får finfördelat eller desinficerat toalettavfall släppas ut på ett avstånd av mer än tre nautiska mil från närmaste land, under förutsättning att en sådan anläggning som godkänts av administrationen enligt punkt 2 i stycke 1 i regel 9 bilaga IV till konventionen används. Systemet ska omfatta en möjlighet till temporär magasinering av toalettavfall då fartyget befinner sig på ett avstånd av mindre än tre nautiska mil från närmaste land. Toalettavfall är enligt bilaga IV till konventionen finfördelat och desinficerat endast när det har behandlats i en anläggning som godkänts av administrationen enligt punkt 2 i stycke 1 i regel 9 i bilaga IV till MARPOL 73/78.

Toalettavlopp som har behandlats i en sådan godkänd behandlingsanläggning för toalettavfall som uppfyller kraven i IMO:s resolution MEPC.2(VI) får numera släppas ut i havet utan begränsningar. Enligt nämnda resolution av IMO får i en milliliter avloppsvatten finnas högst 250 kolibakterier. Mängden sediment i avloppsvattnet får vara högst 100 mg/l mera än i det vatten som använts för spolningen. Den biokemiska syreförbrukningen under fem dagar (BOD5) får vara högst 50 mgO2/l. Utsläppsstandarderna för behandlat toalettavfall skärps något i enlighet med kraven i IMO:s resolution MEPC.159(55). Ändringarna gäller anläggningar som installeras den 1 januari 2010 och därefter. I resolutionen MEPC.157(55) ges en rekommendation om utsläppshastigheterna för obehandlat toalettavfall.

Förutom en behandlingsanläggning för toalettavfall ska systemet för toalettavfall omfatta utsläppsrörledningar för toalettavfall till mottagningsanordningarna och en standardiserad anslutningsfläns. För att möjliggöra anslutning av mottagningsanordningarnas rörledningar till fartygets utsläppsrörledningar ska båda ledningarna vara försedda med en standardiserad anslutningsfläns i enlighet med dimensionerna i regel 10 i bilaga IV till MARPOL 73/78. Med stöd av stycke 2 i regeln kan utsläppsanslutningarna i fartyg som reserverats för en viss slags trafik, såsom passagerarfartyg, kan alternativt ha en sådan anslutningsfläns som är godkänd av administrationen, såsom en snabbkoppling. Regel 10 i den ändrade bilaga IV till konventionen hör inte till de regler som enligt regel 5 i Helsingforskonventionen ska tillämpas direkt på fritidsbåtar, utan fritidsbåtars standardiserade anslutningsflänsar bestäms i enlighet med de av HELCOM godkända riktlinjerna med stöd av den reviderade regel 5C i bilaga IV till Helsingforskonventionen och punkt 1 i regel 12 i den ändrade bilaga IV till MARPOL 73/78.

Behandlat toalettavfall fick i Finland tidigare släppas ut på ett avstånd av minst 4 nautiska mils avstånd från närmaste land genom en sådan godkänd anläggning som finfördelar

och desinficerar toalettavfallet. Enligt den ändrade bilaga IV till MARPOL 73/78 har finfördelat och desinficerat toalettavfall fr.o.m. 1.8.2005 fått släppas ut på ett avstånd av minst 3 nautiska mil från närmaste land. Denna ändring sattes i kraft i Finland den 3 maj 2006 genom en förordning av Republikens president. Ålands lagting beslöt emellertid att man inte ger sitt samtycke till ikraftsättandet till den del det hör till landskapets behörighet.

Skillnaden mellan tre och fyra naturiska mil är i praktiken inte av någon betydelse för miljöskyddet eftersom sådana behandlingsanläggningar för toalettavfall från vilka behandlat toalettavfall får släppas ut 3 nautiska mil från närmaste land är sällsynta. Att det i Finland är obligatoriskt att lämna toalettavfall i land och systemet med ”ingen specialavgift” uppmuntrar dessutom till att lämna allt toalettavfall i hamnarnas mottagningsanordningar.

Avsikten är inte att genom bestämmelserna i denna lag ändra innehållet i de gällande bestämmelserna. Enligt den gällande fartygsavfallsförordningen får behandlat toalettavfallsvatten släppas ut genom en behandlingsanläggning för toalettavfallsvatten vilken när det gäller finska fartyg har godkänts enligt förordningen om marin utrustning (925/1998) och när det gäller fartyg som för flagg tillhörande någon annan medlemsstat i Europeiska unionen enligt rådets direktiv 96/98/EG om marin utrustning. Både förordningen och rådets direktiv följer kriterierna i resolution MEPC.2(VI) för egenskaperna hos behandlingsanläggningar för toalettavfall. Fartyg som för flagg tillhörande någon annan främmande stat får släppa ut toalettavfall genom en behandlingsanläggning för toalettavfall som har godkänts av administrationen i fartygets flaggstat.

Den reviderade bilaga IV till Helsingforskonventionen trädde nationellt i kraft i Finland den 1 juli 2004 (88/2004). Innehållet i bestämmelserna om toalettavfall i Helsingforskonventionen motsvarar bestämmelserna i bilaga IV till MARPOL 73/78, men regel 5 i bilaga IV till Helsingforskonventionen gäller också fritidsbåtar och andra fartyg som inte berörs av MARPOL 73/78 -konventionen.

Punkt 3 i regel 4 i den nya bilagan till Helsingforskonventionen förutsätter att samtliga fördragsstater också säkerställer att fartygsavfall tas emot i hamnarna.

Enligt regel 5A i bilaga IV till Helsingforskonventionen ska alla fartyg som är utrustade med toalett, inbegripet fritidsbåtar uppfylla kraven i punkt 3 och 4 i regel 1, punkt 1 och 3 i regel 11 samt regel 3 gällande utsläpp av toalettavfall i den reviderade bilagan IV till MARPOL 73/78. I nämnda regler definieras vad som avses med toalettavfall och uppsamlingstank för avloppsvatten, anges regler för utsläpp av behandlat och obehandlat toalettavfall, samt skyldighet att ordna mottagningsanordningar för toalettavfall. I reglerna definieras också de undantagsfall med karaktär av nödsituationer där de normala reglerna för utsläpp av toalettavfall inte gäller.

Det är möjligt att bevilja vissa enskilda undantag från ovan nämnda regler i enlighet med regel 5D i bilaga IV till Helsingforskonventionen. Det är möjligt att bevilja undantag om det är tekniskt komplicerat att utrusta dessa fritidsbåtar och övriga fartyg med uppsamlingssystem för toalettavfall eller om kostnaderna för monteringen av utrustningen är höga i förhållande till båtens eller fartygets värde eller fartyget är byggt före den 1 januari 2000. Undantaget gäller endast vatten som lyder under ifrågavarande fördragsslutande parts jurisdiktion och exakta lydelsen av det tillämpade undantaget meddelas till Helsingforskommissionen. På grund av de många begränsningarna kan undantaget gälla i första hand endast s.k. museifartyg. Närmare bestämmelser om villkoren för undantag och befogenheterna att bevilja undantag ingår i 5 § i detta kapitel.

Enligt regel 5B i bilaga IV till Helsingforskonventionen ska fartyg som avses i punkt A och som är utrustade med toalett, dvs. småfartyg och fritidsbåtar, utrustas med uppsamlingssystem för toalettavloppsvatten i enlighet med de riktlinjer som antagits av Helsingforskommissionen.

Enligt regel 5C i bilaga IV till Helsingforskonventionen ska punkt 1 i regel 12 i den reviderade bilagan IV till MARPOL 73/78 i förekommande fall gälla för de småfartyg och fritidsbåtar som avses i punkt A. Detta innebär att regeringarna på sina vattenområden förbinder sig att tillse att det i hamnar och terminaler tillhandahålls 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. Regeringarnas ansvar för att ordna anordningar för mottagande av toalettavfall omfattar således inte bara

handelssjöfart utan också bl.a. fritidsbåtar. För att göra det möjligt att ansluta mottagningsanordningens rör till sådana småfartyg och fritidsbåtar som avses i punkt A skall båda rörledningarna enligt punkt C utrustas med standardkopplingar för avloppsledningar i enlighet med de riktlinjer som antagits av Helsingforskommissionen.

2 §. *Utsläpp av toalettavfall i undantagsfall.* Paragrafen motsvarar 25 § i den nuvarande fartygsavfallslagen.

Regleringen baserar sig på regel 3 i bilaga IV till MARPOL 73/78, som i sin tur baserar sig på internationella sjörättsliga principer om att vid olyckor till sjöss kommer räddandet av människoliv i första hand. Bestämmelserna om undantagsfall gäller alla fartyg. Paragrafen gäller också fritidsbåtar med stöd av bestämmelsen i regel 5A i bilaga IV till Helsingforskonventionen, där det åter hänvisas till regel 3 i bilaga IV till MARPOL 73/78.

Regeln är ett undantag som tolkas snävt vad tillämpningsområdet beträffar och det går inte att hänvisa till den i oklara fall utan tillräckliga bevis.

3 §. *Krav på fartyg.* Paragrafen motsvarar 3 § i den nuvarande fartygsavfallslagen.

I 1 mom. föreslås en förpliktelse som grundar sig på Marpol, enligt vilken fartyg som har en bruttodräktighet på minst 400 eller som tar fler än 15 personer ska uppfylla kraven i bilaga IV till MARPOL 73/78.

I 2 mom. ingår en förpliktelse som baserar sig på Helsingforskonventionen och enligt vilken de finska fartyg med toalett som inte uppfyller villkoren i 1 mom. och som inte är fritidsbåtar också ska uppfylla kraven i bilaga IV till MARPOL 73/78. Helsingforskonventionens tillämpningsområde är i enlighet med vad som förklaras i 1 § i detta kapitel vidare än MARPOL 73/78 -konventionens.

4 §. *Krav och godkännanden som gäller fritidsbåtar*. Paragrafen baserar sig på internationella förpliktelser och motsvarar i första hand 20 § i fartygsavfallsförordningen. Den föreslagna bestämmelsen är dock mera exakt än den nuvarande.

På det sätt som förklaras i 1 § gäller den allmänna definitionen på toalettavfall i punkt 3 samt definitionen på uppsamlingstank för avloppsvatten i punkt 4 i regel 1 i bilaga IV till MARPOL 73/78 också fritidsbåtar. Fritidsbåtar berörs likaså av förbuden mot och begränsningarna av utsläpp av obehandlat toalettavfall samt förbuden mot och begränsningarna av utsläpp av behandlat toalettavfall i punkt 1 samt av reglerna om blandning i punkt 3 i regel 11 och av undantagen från utsläppsförbuden och begränsningarna i noga avgränsade nödsituationer i regel 3 i bilaga IV till MARPOL 73/78. Fritidsbåtar berörs också av bestämmelserna om ordnande av anordningar för mottagande av toalettavfall i punkt 1 i regel 12 i bilaga IV till MARPOL 73/78.

Enligt paragrafen ska fritidsbåtar med vattenklosetter vara utrustade med uppsamlingstank eller behandlingsanläggning för toalettavfall som ligger i linje med MARPOL 73/78. Behandlingsanläggningar för toalettavfall ska uppfylla kraven i IMO:s resolution MEPC.2(VI), vilka förklaras i motiveringen till 1 §. Uppsamlingstankarna för toalettavfall ska vara tillräckligt stora så att toalettavfall kan magasineras ombord på fartyget med beaktande av fartygets trafik, antalet personer ombord och andra faktorer som inverkar. Utsläppsrörledningarna från uppsamlingstanken för toalettavfall ska dessutom vara försedd med en standardiserad anslutningsfläns eller koppling enligt standarden ISO 8099, om fartyget släpper ut toalettavfall från sin toalettanordning till en mottagningsanordning. Fritidsbåtar kan också ha kemiska toaletter, torrtoaletter eller andra motsvarande toaletter. För utsläpp av sådant toalettavfall gäller utsläppsförbudet och utsläppsbegränsningen enligt 1 § i detta kapitel. I praktiken kan tömningen av en kemisk toalett eller torrtoalett skötas endast på så sätt att avfallet avlämnas i land för behörig behandling.

5 §. *ISPP-certifikat.* Paragrafen är ny och baserar sig på regel 5 i bilaga IV till MARPOL 73/78. Kravet gäller fartyg i internationell trafik som är av en viss storlek och som ska ha ett av administrationen beviljat internationellt föroreningsskyddscertifikat för avloppsvatten.

Av det internationella föroreningsskyddscertifikatet för avloppsvatten (*International Sewage Pollution Prevention Certificate; ISPP-certifikat*) ska framgå att fartyget uppfyller de krav som ställs på utrustning för behandling av toalettavfall. Kraven omfattar också kompabilitet med behandlingsanläggningar i land, dvs. kraven på rörledningarnas och de standardiserade anslutningsflänsarnas konstruktion. Certifikatet baserar sig på de uppgifter som Trafiksäkerhetsverket fått vid första och förnyad besiktning av fartyget. I regel 4 i bilagan bestäms om besiktning av fartyg för att konstatera om fartyget uppfyller kra-

ven i bilaga IV. Bestämmelser om besiktning av fartyg ingår i lagen om fartygssäkerhet.
Enligt 2 mom. utfärdar Trafiksäkerhetsverket ISPP-certifikat i enlighet med regel 5 i MARPOL 73/78 -konventionen. Certifikatet är i kraft för viss tid, högst 5 år.
I regel 6 i bilaga IV till MARPOL 73/78 bestäms om certifikat som utfärdats eller bekräftats av en annan regering. En kopia av certifikatet kan begäras av en annan regering som har besiktigat fartyget.

6 §. *Undantag från förbudet mot utsläpp av toalettavfall.* Innehållet i paragrafen motsvarar i sak 24 § i den nuvarande fartygsavfallslagen. Bestämmelserna har dock preciserats.
I paragrafen föreskrivs om undantag enligt regel 5D i bilaga IV till Helsingforskonventionen. Enligt regeln behöver punkt A och B i regel 5, dvs. punkt 3 och 4 i regel 1, regel 3 och punkt 1 och 3 i regel 11 i bilaga IV till MARPOL 73/78, samt kraven i de av Helsingforskommissionen godkända riktlinjer som gäller toalettanordningar inte tillämpas i fråga om fartyg som inte berörs av bestämmelserna i bilaga IV till MARPOL 73/78, dvs. vissa fritidsbåtar och övriga fartyg vars bruttodräktighet är under 400 och som är registrerade för högst 15 personer. Villkoret är att fartyget är byggt före den 1 januari 2000.
Dessutom är ett villkor enligt regel 5D i bilaga IV till Helsingforskonventionen att det är tekniskt komplicerat att utrusta dessa fartyg med sådana anordningar som behövs för att följa utsläppsförbudet eller att kostnaderna för monteringen är oskäligt höga i förhållande till fartygets värde. Dessutom har i miljöskyddslagen för sjöfarten intagits som villkor att undantaget inte får strida mot Finlands internationella förpliktelser eller Europeiska gemenskapens rättsakter och dessutom ska undantaget vara av ringa betydelse för vattenskyddet. Inte ens villkoren enligt Helsingforskonventionen räcker till om utsläppet strider mot någon annan förpliktelse eller utsläppet har större än ringa inverkan på vattenskyddet. När man bedömer vad som är ringa ska man beakta om det finns många sådana fartyg i motsvarande ställning som borde beviljas undantag. Dessutom ska man bedöma beskaffenheten och mängden av det toalettavfall som släpps ut och sannolik position. Undantag ska beviljas endast i speciella fall, t.ex. för museifartyg så att de skadliga miljökonsekvenserna av denna bestämmelse förblir små.
I bestämmelsen ges Trafiksäkerhetsverket de befogenheter som administrationen kan ges enligt Helsingforskonventionen. I lagen inskrivs den på Helsingforskonventionen baserade förpliktelsen att informera HELCOM om undantagsbeslut.

7 §. *Närmare bestämmelser och föreskrifter.* Innehållet i paragrafen motsvarar i sak 3 §, 22 § mom., 24 och 34 § i den nuvarande fartygsavfallslagen. Den föreslagna regleringen är mer exakt och noggrannare avgränsad än tidigare.
Genom bestämmelsen ges i lagen bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om de saker som föreskrivs i detta kapitel för att verkställa internationella förpliktelser som är bindande för Finland. För att bemyndigandena ska vara tillräckligt exakta och noga avgränsade specificeras i bestämmelsen de omständigheter om vilka förordningar och föreskrifter kan utfärdas.
I 1 mom. 1 punkten i paragrafen ges bemyndigande att genom förordning av statsrådet föreskriva om utsläppsbegränsningar för toalettavfall enligt 1 § i detta kapitel. Utsläppsbegränsningen baserar sig på regel 11 i bilaga IV till MARPOL 73/78 -konventionen, vars tillämpningsområde har utvidgats genom bilaga IV till Helsingforskonventionen till fartyg och fritidsbåtar vars bruttodräktighet är under 400.
I 1 mom. 2 punkten ges bemyndigande att genom förordning av statsrådet föreskriva om vilket slag av toalettavfall som ska anses ha behandlats på det sätt som avses i 1 § i detta kapitel. Kriterierna för behandlat toalettavfall har definierats i IMO:s resolution MEPC.2(VI). Kriterierna på behandlat toalettavfall i IMO:s resolution MEPC 159(55) skärps något i fråga om nya anläggningar som installeras den 1 januari 2010 och därefter. Genom förordning kan särskilt föreskrivas om kriterier på behandlat toalettavfall för fritidsbåtar, om det anses nödvändigt. Kriterierna ska basera sig på verkställigheten av i bestämmelsen nämnda internationella förpliktelser som är bindande för Finland.
I 1 mom. 3 punkten ges bemyndigande att genom förordning av statsrådet föreskriva närmare om undantag från utsläppsförbund enligt 6 § i detta kapitel än vad som föreskrivs i nämnda paragraf. Det har dock föreskrivits om villkoren för undantag och för tillstånd i lag. Villkoren baserar sig på regel 5D i bilaga IV till Helsingforskonventionen.

I 1 mom. 4 punkten ges bemyndigande att genom förordning av statsrådet föreskriva om vilka krav som ska ställas på toalettanordningar enligt 3 och 4 § i detta kapitel. Toalettanordningars överensstämmelse med kraven baserar sig på reglerna 9 - 12 i bilaga IV till MARPOL 73/78. I fråga om fritidsbåtar och andra småfartyg baserar sig överensstämmelsen med kraven på regel 5 i bilaga IV till Helsingforskonventionen.
Enligt 3 mom. får de bestämmelser som avses ovan utsträckas till att också gälla fartyg som framförs i insjöområdet och går i inrikes fart. Bestämmelsen främjar sjötrafikens miljöskyddsmål.

6 kap. **Förhindrande av utsläpp av fast avfall från fartyg**

Innehållet i det föreslagna kapitlet motsvarar i sak den nuvarande fartygsavfallslagstiftningen, dock så att bestämmelserna till vissa delar är mera exakta än nu och noggrannare avgränsade.
Kapitlet baserar sig på bilaga V till MARPOL 73/78 -konventionen, vilken gäller fast avfall och senast har ändrats genom ändringar som trädde i kraft i juli 1997 (FördrS 79/1997). IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön MEPC har påbörjat en revidering av bilaga V.
1 §. *Förbud mot utsläpp av fast avfall och utsläppsbegränsningar.* Paragrafen motsvarar 23 och 24 § i den nuvarande fartygsavfallslagen samt 21 § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen.
1 mom. innehåller ett förbud mot utsläpp i vattnet av fast avfall från fartyg på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon och från finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon i enlighet med vad som föreskrivs i bilaga V till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen eller andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller Europeiska gemenskapens rättsakter.
Bestämmelserna i bilaga V till konventionen tillämpas enligt regel 2 på alla fartyg. Bestämmelserna om utsläpp av fast avfall i vattnet tillämpas således på handelssjöfart, fritidsbåtar och även andra fartyg om inte tillämpningen avgränsats på något annat sätt i någon enskild bestämmelse.
Fast avfall definieras i regel 1 i bilaga V. Definitionen på fast avfall ingår i 1 kap. 2 § 36 punkten i den föreslagna lagen. Om fast avfall blandas med andra ämnen som ska släppas ut och för vilka gäller andra krav på bortskaffande eller utsläpp, ska de strängare kraven iakttas.
De begränsningar och förbud som gäller utsläpp av fast avfall tillämpas enligt regel 3 i bilaga V till MARPOL 73/78 med de undantag som följer av regel 4 (fasta och flytande plattformar, regel 5 (specialområden) och regel 6 (nödsituationer) i bilaga V till konventionen.
I bilaga V till konventionen ställs begränsningar för utsläpp av flytande avfall och matavfall i havet. Allt utsläpp av matavfall i havet ska ske så långt från land som möjligt, men i vart fall längre bort än 12 nautiska mil från närmaste land. Inom karibiska specialområdet ska dessutom iakttas de specialregler för utsläpp av matavfall i havet som framgår av regel 2C i bilaga 5. Enligt bilagan är det förbjudet i hela världen att slänga plastavfall i havet. Förbudet mot att släppa ut plast betyder att bl.a. tågvirke, fisknät eller avfallssäckar av plast inte får slängas i havet. Aska från förbränning av plastprodukter som kan innehålla rester av tungmetaller eller andra giftiga ämnen får inte släppas ut i havet. Förbudet mot att släppa ut annat fast avfall gäller pappersprodukter, trasor, glas, metall, flaskor, porslin, ströbrädor, garnering och förpackningsmaterial.
Inom specialområdena enligt V är det förbjudet att släppa ut fast avfall i havet, med undantag av matavfall som får släppas ut i havet från fartyg på de villkor som anges i bilagan. Specialområden som definieras i bilagan är Östersjöområdet, Nordsjöområdet, Medelhavsområdet, Svartahavsområdet, Rödahavsområdet, Gulfområdet, Antarktis och det vidsträckta karibiska området. I Östersjön är det således förbjudet att släppa ut allt annat fast avfall, med undantag av matavfall på vissa villkor.
Enligt bilaga VI till Helsingforskonventionen iakttar parterna i Helsingforskonventionen bestämmelserna i bilagorna I – V i MARPOL 73/78. I Östersjön tillämpas således även med stöd av Helsingforskonventionen bestämmelserna om utsläpp av fast avfall inom specialområde i regel 5 i bilaga V till MARPOL 73/78.
Förbuden och begränsningarna som gäller fast avfall förutsätter att hamnarna har tillräckliga mottagningsanordningar för fartygsavfall. Regel 5 i bilaga V till konventionen innehåller förpliktelser för fördragsstaterna.

Regeringen i varje fördragsstat vars kustlinje gränsar till ett specialområde ska bl.a. ansvara för att tillräckliga mottagningsanordningar levereras till alla hamnar inom specialområden så snabbt som möjligt i enlighet med regel 7 i bilaga V till MARPOL 73/78, med beaktande av de särskilda behoven hos fartyg som trafikerar dessa områden.

Regel 5.5 i bilaga V till konventionen innehåller specialbestämmelser för fartyg som anlöper Antarktisområdet om tillräcklig kapacitet att behålla avfallet ombord och om mottagning i hamnar efter att fartyget lämnat området.

Utanför specialområdena får i havet utsläppas ströbrädor samt garnering och förpackningsmaterial som flyter så långt från närmaste land som möjligt, dock inte närmare land än 25 nautiska mil.

Matavfall och fast avfall såsom pappersprodukter, trasor, glas, metall, flaskor och porslin och liknande avfall får släppas ut i havet utanför specialområdena så långt från närmaste land som möjligt, dock inte på kortare avstånd än 12 nautiska mil från närmaste land.

Utsläpp i havet av matavfall och annat fast avfall som avses i regel 3 b ii, såsom pappersprodukter, trasor, glas, metall, flaskor och porslin och liknande avfall utanför specialområde får dock ske om det passerat genom en sönderdelare eller avfallskvarn och utsläppet sker så långt från land som möjligt och aldrig på ett avstånd närmare land än 3 nautiska mil. Sådant sönderdelat eller malt avfall skall vara så finfördelat att det kan passera genom ett såll med öppningar som inte är större än 25 millimeter.

2 mom. innehåller ett förbud mot att släppa ut fast avfall i havet från fasta och flytande plattformar. Ett undantag utgör dock matavfall som har behandlats på det sätt som avses i punkt 2 i regel 4 i bilaga V till MARPOL 73/78. Från fasta och flytande plattformar får matavfall släppas ut i havet, om matavfallet har passerat genom ett såll med öppningar som inte är större än 25 millimeter och den fasta eller flytande plattformen befinner sig mer än 12 nautiska mil från land.

Angående fast avfall har utfärdats Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr (1774/2002) om hälsobestämmelser för animaliska biprodukter som inte är avsedda att användas som livsmedel, nedan den s.k. biproduktförordningen. Enligt biproduktförordningen ska fartyg som kommer från länder utanför EU samla matavfall som uppkommer på fartyget separat från annat avfall för bortskaffande i land för att förhindra sjukdomar som sprider sig med matavfall.

Utgångspunkten är att avfall som uppstår på fartyg avlämnas i land i hamnar. MARPOL 73/78 är en havsskyddskonvention och dess principer för avfall bygger i första hand på avfallets skadlighet när det hamnar i havet. Konventionen beaktar tills vidare inte den moderna avfallspolitikens principer, minskning av avfallsmängden och avfallets skadlighet eller att avfall ska utnyttjas i första hand som material och i andra hand som energi. Bestämmelserna om slutbehandling av avfallet har överlämnats åt respektive lands nationella lagstiftning. EU:s fartygsavfallsdirektiv förändrar inte till denna del den praxis som baserar sig på MARPOL 73/78.

För fartyg som besöker många hamnar är det svårt att anpassa fartygets avfallssortering till den praxis som råder i de olika hamnarna. Avfallssorteringen ska skötas enligt hur avfallet utnyttjas eller slutbehandlas och dessa förfaranden varierar beroende på hamn även inom samma land. IMO bereder som bäst en reform av MARPOL som gäller fast avfall. ISO-standarder för avfall från företag bereds också. I den gällande fartygsavfallslagen finns en möjlighet att medge nedsättning på avfallsavgiften, som baserar sig på EU:s fartygsavfallsdirektiv och som kan underlätta de fartygs avgiftsbörda som utan förpliktelse i lag har infört avfallssortering på fartyget. I den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten ingår bestämmelsen om avgiftsnedsättning i 10 kap. 2 § 3 mom. Hamnarna är i enlighet med avfallslagen skyldiga att försöka utnyttja avfallet i den mån det är tekniskt och ekonomiskt möjligt. Hamnen kan t.ex. med hjälp av hamnavgiften uppmuntra fartyg att sortera avfallet i enlighet med hamnens behov.

2 §. *Utsläpp av fast avfall i undantagsfall.* Innehållet i paragrafen motsvarar i sak 25 § i den nuvarande fartygsavfallslagen. Det är enligt 2 § tillåtet att släppa ut fast avfall i de fall som nämns i regel 6 i bilaga V till MARPOL 73/78. Situationerna motsvarar i princip de undantagsfall som definieras i konventionens andra bilagor. Ett undantagsfall enligt regel 6 i bilagan är dessutom oavsiktlig förlust av syntetiska fiskenät. Den som åberopar ovan nämnda grunder som gäller fartygets säkerhet, skada på fartyget eller fiske ska förete en utredning som stöder påståendet.

3 §. *Skyltning som anger förbud och begränsningar som gäller utsläpp av fast avfall från fartyg i vattnet.* Paragrafen är ny, men motsvarar innehållet i de internationella förpliktelser som redan gäller i Finland.

Paragrafen baserar sig på regel 9.1 i bilaga V till MARPOL 73/78 -konventionen och syftet med den är att fästa besättningens och passagerarnas uppmärksamhet vid konventionens bestämmelser om utsläppande av avfall. Skylten ska vara på fartygets arbetsspråk. För internationell fart, som går till någon fördragsstats hamnar eller off-shore-terminaler, görs skylten dessutom på antingen engelska, franska eller spanska.

Den skyldighet som avses i denna paragraf gäller inte fartyg under 12 meter, och inte fasta eller flytande plattformar.

4 §. *Fartygs avfallshanteringsplan.* Paragrafen är ny, men motsvarar innehållet i de internationella förpliktelser som gäller i Finland. Regel 9.2 i bilaga V till MARPOL 73/78 innehåller bestämmelser om fartygs avfallshanteringsplan. Regeln gäller endast fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 samt fartyg som är registrerade för minst 15 personer.

Avfallshanteringsplanen för behandling av fast avfall ska enligt regel 9.2 i bilagan skrivas på fartygets arbetsspråk och fartygets besättning ska följa den. Avfallshanteringsplanen ska innehålla rutinbeskrivningar för uppsamling, förvaring, behandling och bortskaffande av avfall samt handhavande av utrustning för avfallshantering ombord. Planen ska också ange den person som är utsedd att ansvara för avfallshanteringen. Avfallshanteringsplanen ska enligt punkt 2 följa IMO:s riktlinjer. Riktlinjerna ingår också i IMO:s resolution MEPC.71(38).

Klassificeringssällskapet granskar fartygets avfallshanteringsplan i samband med den s.k. MARPOL-besiktningen.

5 §. *Fartygets avfallsdagbok*. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak 21 a § i fartygsavfallsförordningen, dock så att bestämmelsen tillämpas även på fartyg i inrikestrafik.

I 1 mom. ingår skyldighet att föra avfallsdagbok i enlighet med regel 9.3 i bilaga V till konventionen. Att föra avfallsdagbok är en skyldighet för fartyg av en viss storlek i internationell trafik. Avfallsdagbok förutsätts också av alla fasta eller flytande plattformar, som används för att utvinning av kontinentalsockelns naturtillgångar. I momentet förutsätts avfallsdagbok av alla finska fartyg, fast de skulle gå i inrikestrafik. Regleringen är till denna del helt nationell lagstiftning. Befriade från skyldigheten att föra avfallsdagbok är direkt med stöd av lag endast de minsta fartygen, dvs. vars bruttodräktighet är under 400 eller som transporterar färre än 15 passagerare.

Skyldig att föra avfallsdagbok är fartygets befälhavare eller någon annan i befälet under befälhavarens tillsyn. Enligt regel 9.3 i bilaga V ska varje avslutad sida i avfallsdagboken undertecknas av befälhavaren. Varje utsläpp av avfall eller genomförd förbränning ska antecknas och styrkas av någon i befälet. Anteckningarna ska åtminstone vara utförda på engelska, franska eller spanska. I de fall anteckningarna även är införda på flaggstatens språk skall, vid en eventuell tvist eller diskrepans, texten på detta språk ha företräde.

I fråga om varje utsläpp av avfall eller genomförd förbränning ska i avfallsdagboken antecknas det datum och klockslag då avfallsutsläppet eller förbränningen genomförts, fartygets position, en karakterisering av det fasta avfallet och den uppskattade mängden bränt avfall. Om man har varit tvungen att släppa ut fast avfall i havet i de undantagsfall som avses i 2 § i detta kapitel, ska omständigheterna kring utsläppet och orsakerna till det antecknas i avfallsdagboken.

Avfallsdagboken ska bevaras på ett sådant ställe att den är lätt tillgänglig för inspektion och den ska förvaras två år efter den sista anteckningen i dagboken.

I 3 mom. föreskrivs om rätt för Trafiksäkerhetsverket och, när fartyget ligger i utländsk hamn, en behörig myndighet i utlandet att granska avfallsdagboken och på begäran få ett av befälhavaren styrkt utdrag ur den. Dessutom förutsätts att åtgärder som Trafiksäkerhetsverket vidtar med stöd av detta moment ska utföras så snabbt som möjligt och utan att fartyget fördröjs i onödan. Momentet baserar sig på regel 9.5 i bilaga V. Andra fördragsstater ska ha en motsvarande bestämmelse i lagstiftningen för den egna administrationens del.

En modell för fartygs avfallsdagbok ingår i ett separat bihang till bilaga V till MARPOL 73/78. Trafiksäkerhetsverket har befogenheter att fastställa formuläret till fartygs avfallsdagbok i enlighet med denna. Motsvarande befogenhet tillkommer en främmande stats administration i samband med hamnstatskontroll (*Port State Control*) i enlighet

med regel 8 i bilaga V. Bemyndigandet omfattar alla operationella krav som avses i bilaga V.
Enligt 5 mom. kan Trafiksäkerhetsverket i enlighet med bilaga V till MARPOL 73/78 i enskilda fall bevilja undantag från kravet att föra avfallsdagbok. I regel 9.4 i bilagan bestäms om de situationer där administrationen kan bevilja undantag. Villkoren för beviljande av undantag är snäva. Undantag kan beviljas fartyg som används till resor på högst en timme och som är certifierat för att ta 15 personer eller fler. Undantag kan också beviljas fasta och flytande plattformar som används för utvinning av kontinentalsockeln.
Enligt regel 9.3 i bilaga V till MARPOL kan fast avfall antecknas som utsläppt genom förbränning i fartygsavfallsdagboken. Enligt artikel 10 i Helsingforskonventionen är förbränning av avfall inte tillåtet på fördragsstaternas vattenområde.
6 §. *Närmare bestämmelser och föreskrifter.* Innehållet i paragrafen motsvarar i sak 3 §, 23 § 3 mom., 24 och 34 § i fartygsavfallslagen, dock så att regleringen är mera exakt och noggrannare avgränsad än tidigare.
I 1 mom. föreskrivs om bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om utsläpp av fast avfall i vattnet i syfte att verkställa internationella förpliktelser som är bindande för Finland enligt MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen och EU:s rättsakter. Förpliktelser som är bindande för Finland är för närvarande bilaga V till MARPOL 73/78 samt Helsingforskonventionen.
I 2 mom. 1 punkten bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att i syfte att uppfylla ovan nämnda internationella förpliktelser som är bindande för Finland utföra typgodkännanden som gäller sådana sönderdelningsanordningar som behövs för att undanröja begränsningen enligt 1 §. Dessa krav baserar sig på reglerna 3, 4 och 5 i bilaga V till MARPOL -konventionen.
I 2 punkten bemyndigas Trafiksäkerhetsverket också att i syfte att uppfylla ovan nämnda internationella förpliktelser som är bindande för Finland utfärda tekniska föreskrifter om formuläret för fartygets avfallsdagbok. Dessa bestämmelser baserar sig på regel 9.3 i bilaga V till MARPOL 73/78.
I 3 mom. ingår ett bemyndigande att utsträcka de närmare bestämmelser och föreskrifter som baserar sig på internationella föreskrifter även till insjöområdet och inrikestrafiken. Detta främjar miljöskyddet i kustnära havsområden och insjöområdet.

7 kap. Förhindrande av luftförorening från fartyg

Innehållet i det föreslagna kapitlet motsvarar i sak den gällande lagstiftningen, som baserar sig på bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen sådan den godkändes av IMO 1977 (FördrS 33/2005; RP 175/2004 rd), nedan bilaga VI 1997. Ändringsprotokollet trädde internationellt och för Finlands del i kraft den 19 maj 2005.
IMO godkände i oktober 2008 en helt reviderad ny bilaga VI till MARPOL 73/78 den reviderade. Avsikten är att avlåta regeringens proposition med förslag till godkännande av den reviderade bilaga VI till den del den hör till Finlands behörighet och till lag om sättande i kraft av dess bestämmelser som hör till området för lagstiftning, samt om ändring av bestämmelserna i den nu föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten till riksdagen hösten 2009. Bilaga VI till konventionen innehåller bestämmelser som hör till gemenskapens kompetens.
De följande bestämmelserna baseras sig på den nu för Finlands del gällande versionen av i bilaga VI.
1 §. *Förhindrande och begränsning av utsläpp av luftförorenande ämnen*. Paragrafen motsvarar 21 a § 1 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen. I paragrafen föreskrivs om förbud mot utsläpp av luftförorenande ämnen i luften eller i vattnet och om grunderna för utsläppsbegränsningen. I bestämmelsen hänvisas till de internationella förpliktelser där det föreskrivs om innehållet i förbudet eller begränsningarna.
Kapitlets bestämmelser ska liksom för närvarande gälla alla fartyg på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon och finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon. Enligt regel 1 i bilaga VI till MARPOL 73/78 äger bilagan tillämpning på alla fartyg utom där annat särskilt anges i regel 3, 5, 6, 13, 15, 18 och 19. Dessa regler förklaras närmare nedan.
2 §. *Förbud och begränsning av utsläpp av flyktiga organiska föreningar från olje- och kemikalietankfartyg.* Paragrafen motsvarar 21 c § i den nuvarande fartygsavfallslagen.
Regleringen baserar sig på regel 15 i bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen, vilken innehåller bestämmelser om begränsning

av flyktiga organiska föreningar, dvs. VOC-gaser i atmosfären vid lastning och lossning av tankfartyg.
De fördragsslutande parterna åläggs inte att begränsa VOC-utsläppen i regel 15. Om utsläpp av flyktiga organiska föreningar från tankfartyg ändå regleras i hamnar och offshore terminaler under jurisdiktion av en fördragsslutande part ska de regleras i överensstämmelse med bilaga VI och förbuden och begränsningarna ska överensstämma med IMO:s säkerhetsstandarder. I hamnarna ska således finnas anläggningar för kontroll av VOC-utsläpp som överensstämmer med säkerhetsstandarderna samt uppsamlingssystem för ångutsläpp. I regeln åläggs de fördragsslutande parterna att underrätta IMO om begränsningar av VOC-utsläpp. Nationella bestämmelser om förbud och begränsningar kan enligt förslaget utfärdas genom förordning av statsrådet.
3 §. *Begränsning av och förbud mot ozonnedbrytande ämnen som används på fartyg.* Paragrafen motsvarar 21 b § i den nuvarande fartygsavfallslagen. Paragrafen är av informativ natur. Enligt den föreskrivs i fråga om begränsningar och förbud som gäller ozonnedbrytande ämnen som används på fartyg i miljöskyddslagen (86/2000) och i bestämmelser och föreskrifter som utfärdas med stöd av den, till den del det inte finns bestämmelser om saken i Europeiska gemenskapens förordningar.
I paragrafen hänvisas i fråga om ozonnedbrytande ämnen till Europeiska gemenskapens förordningar. För närvarande föreskrivs om saken i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2037/2000 om ämnen som bryter ned ozonskiktet. Med stöd av miljöskyddslagen har dessutom utfärdats statsrådets förordning om underhåll av anläggningar som innehåller ämnen som bryter ned ozonskiktet samt vissa fluorkolväten samt om behörighetskrav för personer som utför underhåll på och avfallshantering för sådana anläggningar (1187/2001). Bestämmelserna om nedbrytande av ozonskiktet i bilaga VI till MARPOL 73/78 och bestämmelserna om fartyg i Europeiska gemenskapens direktiv sätts alltså nationellt i kraft i Finland genom miljöskyddslagstiftningen och inte genom miljöskyddslagen för sjöfarten.
4 §. *Utsläpp av luftförorenande ämnen i undantagsfall.* Paragrafen motsvarar 21 d § i den nuvarande fartygsavfallslagen. Paragrafens allmänna undantag från de allmänna utsläppsbegränsningarna i 7 kap. 1-3 § baserar sig på regel 3 i bilaga VI till MARPOL 73/78. Undantagsfallen motsvarar i huvudsak bestämmelserna till denna del i konventionens övriga bilagor.
Enligt regel 3 ska utsläppsbegräsningarna inte tillämpas på utsläpp som är nödvändigt för ett fartygs säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss, eller vilket som helst utsläpp som är en följd av en skada på fartyget eller dess utrustning. I fråga om de sistnämnda utsläppen förutsätts dessutom att alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits i syfte att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet och att ägaren eller befälhavaren inte har handlat antingen i avsikt att orsaka skada eller av vårdslöshet och med insikt om att skada sannolikt skall uppkomma.
5 §. *Krav på fartygens anordningar.* Paragrafen motsvarar 21 b § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen.
Paragrafen gäller minskning av utsläppen av kväveoxider med hjälp av egenskaper hos fartygets dieselmotor eller reningssystem och reningsmetoder.
Enligt 1 mom. ska fartygets dieselmotor och dess avgasreningssystem och avgasreningsmetoder uppfylla i kraven i både Europeiska gemenskapens rättsakter och i bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen. MARPOL-kraven gäller endast dieselmotorer vilkas uteffekt överstiger 130 kW medan kraven i EU:s rättsakter gäller även mindre motorer.
Regel 13 i bilaga VI till konventionen innehåller bestämmelser i syfte att minska utsläppen av kväveoxider (NOx) från fartygs dieselmotorer. Regel 13 har ändrats genomgående i samband med den totalrevidering av bilagan som IMO antog 2008.
I 2 mom. föreskrivs om godkännande av dieselmotorer samt avgasreningssystem och avgasreningsmetoder. De ska vara godkända i enlighet med kraven i regel 13 i bilaga VI. Vid godkännande ska enligt regel 13 iakttas de tekniska riktlinjer som IMO antagit. Vid sidan av Trafiksäkerhetsverkets godkännande möjliggör bestämmelsen godkännande av ett av Trafiksäkerhetsverket bemyndigat godkänt klassificeringssällskap i enlighet med bilaga VI.
Enligt 3 mom. får Trafiksäkerhetsverket bestämma om likvärdighet och i enskilda fall bevilja undantag i enlighet med bilaga VI och EU:s rättsakter. Enligt regel 4 om likvärdighet i bilaga VI kan en fördragsslutande parts administration tillåta ett fartyg att utrus-

tas med andra tillbehör, material, utrustning eller apparater än de som föreskrivs i bilagan, om de är minst lika effektiva som de tillbehör, material, utrustning eller apparater som föreskrivs i bilagan. En motsvarande bestämmelse om likvärdighet ingår i regel 3 som gäller oljetankfartyg i bilaga I till konventionen. Syftet med regleringen är att konventionen inte ska få utgöra ett hinder för den tekniska utvecklingen. Administrationen ska underrätta IMO om anordningar som den tillåtit. Villkoret för likvärdighet och undantag i enskilda fall är att den reningsnivå som krävs kan nås på annat sätt.

Med stöd av regel 3 i den 1997 antagna bilaga VI till MARPOL tillämpas de krav som gäller fartygs dieselmotor samt avgasreningssystem och avgasreningsmetoder inte på fartygets nöddieselmotorer, motorer i livbåtar eller andra anordningar eller annan utrustning som används endast i nödsituationer.

6 §. *IAPP-certifikat.* Det föreslås att en bestämmelse om luftskyddscertifikat fogas till den nya lagen. Detta motsvarar regleringen i lagens övriga kapitel.

Det internationella luftskyddscertifikatet (*International Air Pollution Prevention certificate*) anger enligt bilaga VI till MARPOL 73/78 att fartyget är besiktigat i enlighet med bilaga VI och att utrustning, anläggningar, anordningar, arrangemang och material i alla avseenden uppfyller bestämmelserna i bilaga VI. En förlaga till IAPP-certifikat finns i reglerna 6 och 8 i bilaga VI.

Regel 5 i bilaga VI innehåller bestämmelser om besiktningar och inspektioner. Regeln innehåller bestämmelser om första, periodiska och mellanbesiktningar, som ska gälla fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 och alla fasta eller flytande oljeplattformar och andra plattformar. Besiktningar ska förrättas av administrationens tjänstemän, men administrationen får överlåta besiktningarna till antingen inspektörer som utsetts för uppgiften eller till organ som godkänts av administrationen, dvs. i praktiken klassificeringssällskap. I 53 § i den fartygssäkerhetslag som är föremål för riksdagens behandling ingår bestämmelser om besiktning som ska förrättas i syfte att förhindra miljöförstöring. Trafiksäkerhetsverket utfärdar dessutom med stöd av nämnda paragraf i syfte att verkställa förpliktelserna i MARPOL 73/78 närmare bestämmelser om besiktningen.

I regel 9 i bilaga VI sägs att giltighetsperioden för certifikatet ska fastställas av administrationen och ska inte överskrida fem år.

Enligt regel 7 kan om administrationen så begär regeringen i en annan fördragsslutande part låta ett fartyg undergå besiktning och, om det befinns att bestämmelserna är iakttagna, utfärda ett internationellt luftskyddscertifikat till fartyget enligt bilaga VI. Ett certifikat som på så sätt har utfärdats skall innehålla en uppgift om att det har utfärdats på begäran av en annan administration. En kopia av certifikatet och en kopia av besiktningsprotokollet skall snarast möjligt lämnas till administrationen som begärt besiktningen.

Reglerna innehåller bestämmelser om rätt för hamnstaternas tjänstemän att förrätta inspektioner av fartyg då det gäller driftsbestämmelserna enligt bilagan för att utreda utsläppen. När bestämmelserna tillämpas ska man beakta den internationella rätten angående förhindrande, begränsande och kontroll av förorening av den marina miljön från fartyg, vilket särskilt hänvisar till FN:s havsrättskonvention. I Finland kan kontroll och åtgärderna genomföras med stöd av den gällande lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, 13 kap. i denna lag och förordningen om inspektion av utländska fartyg i Finland (325/1997).

7 §. *Kvalitetskrav på bränsle.* Innehållet i paragrafen motsvarar i sak 21 c—e § och 21 j § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen, dock så att det formulerats i enlighet med den lagstiftningsteknik som föreslås bli använd i denna lag.

Paragrafen baserar sig på EU:s svaveldirektiv och regel 14 i bilaga VI till MARPOL 73/78. Svaveldirektivet baserar sig i fråga om marina bränslen på bilaga VI till konventionen. Regel 14 har också ändrats genom den reviderade bilaga VI som antagits 2008, beträffande vilken regeringen har för avsikt att avlåta en proposition till riksdagen hösten 2009. Bestämmelserna om svavelhalten i bränsle hör till Europeiska gemenskapens kompetens med stöd av EU:s svaveldirektiv. Kommissionen bereder som bäst ett ändringsförslag till EU:s svaveldirektiv med anledning av den reviderade bilaga VI. Kommissionen har för avsikt att avge ett förslag under 2010.

Avsikten är att i och med revideringen av fartygsavfallslagstifteningen ska alla bestämmelser om svavelhalterna i bränsle för sjöfart och insjötrafik ingå i miljöskyddslagen för

sjöfarten och de förordningar som utfärdas med stöd av den.

Regleringen av svavelhalten i bränslen som används i passagerarfartyg i reguljär trafik till eller från en gemenskapshamn baserar sig på artikel 4a.4 i EU:s svaveldirektiv. Till övriga delar baserar sig bestämmelserna om maximala svavelhalter i marina bränslen på bestämmelserna i bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen, vilka har intagits i EU:s svaveldirektiv.

Enligt regel 14 i bilaga VI till MARPOL 73/78 ska strävan vara att begränsa fartygs utsläpp av svaveloxider (SOx) särskilt på grund av utsläppens skadliga inverkan på hälsan genom att minska svavelhalten i det bränsle som används. Regeln innehåller krav på såväl fartyg som bränsleleverantörer. I regeln ställs kvalitetskrav på det bränsle som används i fartyg. I bilaga VI till konventionen och i EU:s svaveldirektiv godkänns också att avgasreningssystem används som alternativ metod att sänka svavelhalterna. Till denna del är kraven på dessa system fastställda.

Enligt regel 14 i bilaga VI till MARPOL 73/78 är Östersjöområdet, Nordsjöområdet och Engelska kanalen svavelkontrollområden, där svavelhalten i bränslet för närvarande inte får överskrida 1,5 viktprocent.

Enligt direktiv 1999/32/EG om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen får svavelhalten i marin gasolja som används inom EU från ingången av 2008 vara högst 0,10 viktprocent. Denna bestämmelse om svavelhalten i marin gasolja har inte tillämpats i sjötrafik mellan Finland och stater utanför EU.

Tung eldningsolja som används i sjötrafik började omfattas av direktivets tillämpningsområde genom den ändring som företogs 2005 (2005/33/EG). Statsrådets förordning om svavelhalten i tung brännolja, lätt brännolja och marin dieselbrännolja (689/2006) innehåller bestämmelser om nationellt genomförande av direktivet. Också i fartygsavfallslagstiftningen intogs 2006 bestämmelser om genomförande av direktivet (688/2006).

Den maximala svavelhalten i marin dieselolja baserar sig på artikel 4a.7 i EU:s svaveldirektiv enligt vilken medlemsstaterna ska se till att marin dieselolja inte släpps ut på marknaden på deras territorier, om svavelhalten i sådan marin dieselolja överstiger 1,5 viktprocent.

Angående svavelhalten i marin gasolja föreskrivs på samma sätt som svavelhalten i dieselolja som tillhandahålls på marknaden. I Finland får svavelhalten i marin gasolja som släpps ut på marknaden vara högst 0,1 viktprocent. Om kvalitetskraven på marin dieselolja som används i trafik mellan Europeiska gemenskapens medlemsstater har hittills föreskrivits i statsrådets förordning om svavelhalten i tung brännolja, lätt brännolja och marin dieselbrännolja, som utfärdats med stöd av miljöskyddslagen. Bestämmelserna om svavelhalt i 3 § i förordningen tillämpas också på tung brännolja som används i sjötrafik. Genom den föreslagna lagen föreskrivs även om kravet på svavelhalten i gasolja i 7 kap. 6 § i miljöskyddslagen för sjöfarten och den förordning som utfärdas med stöd av den i stället för i miljöskyddslagen.

Kravet på svavelhalten i bränsle som används i fartyg på inre vattenvägar och i gemenskapshamnar baserar sig på artikel 4 b i EU:s svaveldirektiv. Bestämmelserna i bilaga VI till MARPOL 73/78 gäller inte fartyg på inre vattenvägar. Fartyg på inre vattenvägar och fartyg som ligger vid kaj mer än 2 timmar i gemenskapshamnar ska från och med den 1 januari 2010 använda bränsle vars svavelhalt inte överstiger 0,1 viktprocent i stället för nuvarande 0,2 viktprocent. Bestämmelsen tillämpas inte på fartyg som utnyttjar elnätet i land när de ligger vid kaj i hamn. Regleringen har genomförts genom ovan nämnda förordning av statsrådet. Avsikten är att nu överföra även regleringen om detta till miljöskyddslagen för sjöfarten.

2 mom. motsvarar 21 f § i fartygsavfallsförordningen. Enligt paragrafen ska kraven på svavelhalten i bränsle emellertid inte tillämpas på bränslen avsedda för forskning och testning, bränslen som används i försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg, om anskaffningen av bränsle skadar fartygets operativa verksamhet. Kraven tillämpas inte heller i de undantagsfall som avses i 4 § i kapitlet.

8 §. *Bestämningsmetoder för bränslen*. Paragrafen motsvarar 21 k § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen.

Artikel 6.2 a i svaveldirektivet innehåller bestämmelser om referensmetod. I denna lag åläggs på internationella förpliktelser grundad skyldighet att använda bestämningsmetoder och bemyndigande att utfärda förordning i anslutning därtill i 15 § i detta kapitel. När metodkraven hela tiden ändras måste de

nationella bestämmelserna ändras på motsvarande sätt. När maximala svavelhalter i de marina bränslen som närmare specificeras i förordning bestäms ska som referensmetod för närvarande användas ISO-metod 8754 (1992 eller senare) och PrEN ISO 14596. Om resultaten enligt metoderna avviker från varandra används PrEN ISO 14596.

När man bestämmer svavelhalterna i bränsle som används i fartyg på inre vattenvägar och i gemenskapshamnar och i marin gasolja ska som referensmetoder användas ISO-metod 8754 (1992 eller senare) och PrEN ISO 14596 för tung eldningsolja och marin gasolja samt EN-metod 24260 (1987), ISO 8754 (1992) och PrEN ISO 14596 för lätt brännolja. Om resultaten enligt metoderna avviker från varandra används PrEN ISO 14596.

Den statistiska tolkningen av bestämningarna av svavelhalten för lätt brännolja ska utföras enligt ISO-standard 4259 (1992).

9 §. *Överlåtelsebevis för bränsle och prov över bränsle.* Paragrafen motsvarar 21 h § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen.

Paragrafens krav på överlåtelsebevis för bränsle baserar sig på regel 18 punkt 3—8 i bilaga VI till MARPOL 73/78. Den som levererar brännolja är skyldig att utfärda överlåtelsebevis för den brännolja som levererats till fartyg. Fördragsstaterna ska upprätthålla ett register på leverantörer av brännolja. Beviset ska uppta följande information: mottagande fartygs namn och IMO-nummer, hamn, leverans inleddes, datum, leverantör av brännolja till fartyg, adress och telefonnummer, produktnamn, volym i ton, densitet vid 15°C temperatur, kg/m3, svavelhalt (i viktprocent) samt meddelande om att den levererade brännoljan följer kraven i reglerna 14(1) eller 14(4)(a) samt regel 18(1) i bilaga VI undertecknad och bestyrkt av representanten för brännoljeleverantören.

Formuläret för överlåtelsebevis ingår i bihang V till bilaga VI till MARPOL 73/78. Med hjälp av överlåtelsebeviset kan man bl.a. säkerställa att fartyget använder bränsle vars svavelhalt inte överstiger de gränser för svavelhalten i bränsle som angetts i regel 14 i bilaga VI.

Trafiksäkerhetsverket lämnar Europeiska gemenskapens kommission en rapport enligt artikel 7 i svaveldirektivet senast den 30 juni varje år.

10 §. *Försök med nya reningsmetoder*. Paragrafen motsvarar 21 g § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen.

Bestämmelserna om försök med nya reningsmetoder baserar sig på bilaga VI i MARPOL 73/78 –konventionen och på artikel 4 c i svaveldirektivet.

Enligt 1 mom. ska det föreskrivas om villkoren för försök. Under försök behöver man inte använda bränsle med låg svavelhalt, bara kraven enligt bilaga VI till MARPOL 73/78 och Europeiska gemenskapens rättsakter uppfylls. Enligt villkoren ska avgasutsläppen från fartyget övervakas genom kontinuerlig mätning med manipulationssäker utrustning (1 punkten), de avfall som orsakas av reningsmetoderna behandlas med adekvata metoder för hantering av avfall (2 punkten), försökens inverkan på den marina miljön, särskilt på ekosystemen i skyddade hamnar och flodmynningar, utvärderas (3 punkten), och de berörda fartygen uppnår utsläppsminskningar som åtminstone motsvarar de angivna gränsvärdena (4 punkten).

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket på skriftlig ansökan bevilja tillstånd att göra försök förutsatt att kraven enligt MARPOL 73/78 och Europeiska gemenskapens rättsakter är uppfyllda. Maximitiden för tillståndet baserar sig på svaveldirektivet. Tillståndet ska sökas minst 6 månader före försöket.

I 3 mom. föreskrivs om skyldighet att lämna resultaten av försöken till Trafiksäkerhetsverket, som lämnar dem till Europeiska gemenskapens kommission och lägger fram dem offentligt inom sex månader efter det att försöken avslutats. Bestämmelsen baserar sig på artikel 4c i svaveldirektivet.

11 §. *Avfallsförbränning på fartyg.* Paragrafen motsvarar 21 e § i den nuvarande fartygsavfallslagen samt 21 i § och 21 j § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen.

1 mom. innehåller i enlighet med den gällande lagen ett förbud mot förbränning av avfall som uppstår vid fartygs normala drift på finskt vattenområde. Paragrafen baserar sig på Helsingforskonventionen och är strängare än vad som förutsätts i regel 16 i bilaga VI till MARPOL 73/78. På finskt vattenområde kan också utländska fartyg åläggas strängare krav än MARPOL 73/78 med stöd av nationell lagstiftning.

I regel 16 i bilaga VI till MARPOL 73/78 tillåts förbränning av avfall, men endast i fartygets avfallsförbränningsugnar. Dessutom förbjuds förbränning av vissa farliga ämnen helt och hållet. Avfallsförbränningsugnarna ska överensstämma med kraven i bilagan och vara godkända av administrationen.

Begränsningarna av förbränningen av avfall i 2 mom. baserar sig på regel 16 i bilaga VI och gäller alla fartyg i Finlands ekonomiska zon och finska fartyg också utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon. Förbränning av lastrester innehållande oljehaltiga eller skadliga flytande ämnen eller farliga fasta ämnen och tillhörande förorenat förpackningsmaterial enligt bilaga I, II och III till konventionen är således förbjuden enligt bilaga VI till konventionen i Finlands ekonomiska zon och på finska fartyg också utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon. Likaså är förbränning av polyklorinerade bifenyler (PCB) förbjuden liksom förbränning av fast avfall enligt definitionen i bilaga V till MARPOL 73/78, som innehåller mer än spår av tungmetaller. Det är också förbjudet att bränna raffinerade oljeprodukter som innehåller halogenföreningar.

3 mom. innehåller krav på fartygets avfallsförbränningsugn. Avfallsförbränningsugnar som är installerade i fartyg den 1 januari 2000 eller senare ska uppfylla kraven i bihang IV till bilaga Vi till konventionen och avfallsförbränningsugnarna ska vara godkända av administrationen. I Finland har typgodkännandet av avfallsförbränningsugnar ordnats genom förordningen om marin utrustning (925/1998). Avsikten är att genom förordning av statsrådet med stöd av den föreslagna 15 § i detta kapitel utfärda en förteckning enligt bilaga VI över ämnen som det är helt och hållet förbjudet att bränna i Finlands ekonomiska zon och på finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon.

12 §. *Övervakning som gäller marina bränslen*. Den föreslagna paragrafen är ny men motsvarar rådande praxis.

Enligt 1 mom. ska Tullverket övervaka bränslen som säljs från Finland till fartyg för att säkerställa att kraven i fråga om svavelhalt uppfylls.

Trafiksäkerhetsverket ska enligt 2 mom. övervaka de bränslen som används i fartyg. Finska fartyg övervakas med stöd av flaggstatsförpliktelserna och utländska fartyg övervakas inom ramen för hamnstatskontrollen. Av utrikestrafikens hamnbesök i Finland står utländska fartyg för cirka 70 %.

13 §. *Rapportering om marina bränslen.* Paragrafen motsvarar 21 l § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen.

Skyldigheten i 1 mom. att ge Trafiksäkerhetsverket och Finland miljöcentral information och information från Finland till Europeiska gemenskapens kommission om kvantiteten och kvaliteten på de marina bränslen som släppts ut på marknaden baserar sig på bilaga VI till MARPOL 73/78 –konventionen och Europeiska gemenskapens svaveldirektiv. Tillverkare, försäljare och importörer av marina bränslen gör enligt direktivet varje år upp en rapport över mängderna marina bränslen som släppts ut på marknaden i Finland under föregående kalenderår och över svavelhalterna.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket och Finlands miljöcentral rapportera om marina bränslen till Europeiska gemenskapens kommission. Trafiksäkerhetsverket ska rapportera om brister som det upptäckt när det inspekterat fartyg bl.a. med stöd av överlåtelsebeviset för bränsle. Finlands miljöcentral ska åter rapportera information om svavelhalterna i bränsle som man fått i samband med marknadstillsynen över utsläppande på marknaden av marina bränslen.

14 §. *Temporärt undantag från kvalitetskraven på bränsle.* Paragrafen är ny men den baserar sig på gällande internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

Miljöministeriet ska enligt paragrafen på ansökan kunna bevilja ett temporärt undantag från de krav på svavelhalten i bränsle som föreskrivs i miljöskyddslagstiftningen för sjöfarten, om undantaget är nödvändigt på grund av en plötslig förändring i tillgången på råolja eller petroleumprodukter och raffinaderierna inte har möjlighet att uppfylla kraven.

Undantag får beviljas för högst sex månader, om Europeiska gemenskapernas kommission har tillåtit undantag med stöd av rådets direktiv 1999/32/EG om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och om ändring av direktiv 93/12/EEG. Bestämmelser om förfarandet ingår i artikel 5 i svaveldirektivet 1999/32/EG.

15 §. *Närmare bestämmelser och föreskrifter*. Paragrafen motsvarar 3 §, 21 a § 2 mom. och 34 § i den nuvarande fartygsavfallslagen. Bemyndigandena i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten motsvarar till sin uppbyggnad 21 a § 2 mom. i fartygsavfallslagen, som utfärdades 2005 (238/2005).

I 1 mom. ges i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen och andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig, samt Europeiska gemenskapens rättsakter bemyndi-

gande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser i fråga om finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon. Förpliktelser som för närvarande är bindande för Finland ingår i bilaga VI till MARPOL 73/78 – konventionen samt i 1999 års svaveldirektiv 1999/32/EG och dess ändringsdirektiv 2005/33/EG.

Regleringen i 2 punkten baserar sig på möjligheten i 3 § att enligt regel 15 i bilaga VI till MARPOL 73/78 förbjuda eller begränsa utsläpp av flyktiga organiska föreningar från olje- och kemikalietankfartyg i hamnar. Inga sådana förbud eller begränsningar gäller för närvarande i Finland.

Enligt 3 punkten kan det föreskrivas närmare genom förordning av statsrådet om utsläppskrav i fråga om fartygsmotorer och motorernas avgasreningssystem och avgasreningsmetoder och utsläpp i vattnet från avgasreningssystem enligt 5 §. Regleringen baserar sig på reglerna 4, 13 och 14 i bilaga VI till MARPOL 73/78 och på artiklarna 3 och 4 i svaveldirektivet.

De i 4 punkten avsedda bestämmelserna i statsrådets förordning vilka gäller undantag som kan beviljas från kraven på överensstämmelse när det gäller fartygsmotorer och motorernas avgasreningssystem och avgasreningsmetoder enligt 5 § baserar sig på regel 13 i bilaga VI till MARPOL 73/78.

De i 5 punkten avsedda bestämmelserna i statsrådets förordning vilka gäller internationella luftskyddscertifikat (IAPP-certifikat) enligt 6 § baserar sig på reglerna 5 – 11 i bilaga VI till MARPOL 73/78.

De i 6 punkten avsedda bestämmelserna i statsrådets förordning vilka gäller kvalitetskrav på bränsle, bestämningsmetoder för bränslen, överlåtelsebevis för bränsle och dess beviljande samt tillhörande observation och övervakning enligt 7—9 § baserar sig på reglerna 13 och 14 i bilaga VI till MARPOL 73/78 och på artiklarna 3 och 4 i svaveldirektivet 1999/32/EG samt på artiklarna 3, 4 a och 4 b, som ändrats genom ändringsdirektivet.

De i 7 punkten avsedda bestämmelserna i statsrådets förordning vilka gäller försök med nya reningsmetoder enligt 10 § baserar sig på artikel 4 c i svaveldirektivet.

De i 8 punkten avsedda bestämmelserna i statsrådets förordning vilka gäller i 11 § avsedda ämnen vars förbränning är förbjuden i Finlands ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon baserar sig på regel 16 i bilaga VI till MARPOL 73/78.

De i 9 punkten avsedda bestämmelserna i statsrådets förordning vilka gäller verksamhetsidkarnas skyldighet enligt 10 och 13 § att lämna uppgifter om bränslekvantiteter och bränslekvalitet, svavelhalt och resultat av försök med nya reningsmetoder till i förordning angiven myndighet i syfte att fullgöra skyldigheter enligt detta kapitel baserar sig på svaveldirektivet 1999/32/EG samt på artikel 4 c som ändrats genom ändringsdirektiv 2005/33/EG samt på bilaga VI till MARPOL 73/78.

De i 10 avsedda bestämmelserna i statsrådets förordning vilka gäller närmare villkor för temporärt undantag från kvalitetskraven på bränsle enligt 14 § baserar sig på artikel 5 i svaveldirektivet 1999/32/EG.

I 2 mom. baserar sig den befogenhet enligt 5 § 3 mom. i detta kapitel som föreslås för Trafiksäkerhetsverket att bestämma om likvärdighet i fråga om motorers och deras avgasreningssystems och avgasreningsmetoders överensstämmelse med kraven på regel 4 i bilaga VI till MARPOL 73/78 - konventionen, enligt vilken en fördragsslutande parts administration kan tillåta ett fartyg att utrustas med andra tillbehör, material, utrustning eller apparater än de som föreskrivs i bilagan, om de är minst lika effektiva som de tillbehör, material, utrustning eller apparater som föreskrivs i bilagan. Administrationen ska underrätta IMO om detta.

I 3 mom. ges bemyndigande att utsträcka de närmare bestämmelser och föreskrifter som baserar sig på internationella förpliktelser även till insjöområdet och inrikestrafiken. Bestämmelsen främjar sjötrafikens miljöskyddsmål.

8 kap. Andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland och som gäller förhindrande av miljöförstöring som orsakas av normal drift av fartyg

1 §. *Förbud mot användning av skadliga påväxthindrande system som används för att skydda fartyg.* Paragrafen är ny, eftersom den nuvarande fartygsavfallslagen inte har haft några regler som gällt påväxthindrande system.

I 1 mom. hänvisas till TBT-förordningens förbud mot att använda skadliga påväxthindrande system på fartyg som för en EG-medlemsstats flagg och på fartyg som anlöper en hamn eller offshore-terminal i en EG-medlemsstat. Eftersom TBT-förordningen är en EG-förordning gäller den direkt i Finland. TBT-förordningen tillämpas också på fartyg som framförs under en medlemsstats myndighet, dock inte på örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs och drivs av staten och som för närvarande endast används i statlig, ickekommersiell tjänst. Med stöd av 2 mom. tillämpas AFS-konventionen på fartyg när det är fråga om fartyg som för en EG-medlemsstats flagg eller en annan AFS-konventionsparts fall. AFS-konventionens och TBT-förordningens förbud mot påväxthindrande system sammanfaller inte helt. TBT-förordningens förbud gäller endast användning av tennorganiska föreningar i fartygs påväxthindrande system. AFS-konventionen gör det möjligt att förbjuda eller begränsa även andra skadliga påväxthindrande system som används på fartyg. I bilaga I till AFS-konventionen ingår en förteckning över förbjudna påväxthindrande system. För närvarande förbjuds endast användning av tennorganiska föreningar som verkar som biocider i påväxthindrande system på fartyg.

Enligt AFS-konventionen får fartyg inte påföra eller återpåföra tennorganiska föreningar som verkar som biocider i påväxthindrande från och med den 1 januari 2003. Motsvarande förbud ingår för fartyg som för en EG-medlemsstats flagg i TBT-förordningen. I AFS-konventionens bestäms att från och med den 1 januari 2008 får fartyg inte ha sådana påväxthindrande system på skrovet, yttre delar eller ytor eller så ska de ha ett skikt som utgör ett hinder för att sådana föreningar läcker ut från ett underliggande otillåtet påväxthindrande system. Motsvarande förbud ingår i TBT-förordningen. Förbudet har dock med stöd av TBT-förordningen tillämpats redan från och med den 1 juli 2003 på fartyg som från och med ovan nämnda datum har rätt att föra en medlemsstats flagg, och vars påväxthindrande system har applicerats, ändrats eller ersatts efter ovan nämnda datum. TBT-förordningen gäller inte fartyg som anlöper varv eftersom dessa har reglerats genom direktiv 76/769/EEG, som har ändrats genom kommissionens direktiv 2002/62/EG, som Finland har genomfört genom statsrådets förordning om begränsning av utsläppande på marknaden och användning av organiska tennföreningar. Av ovan nämnda förordning följer förbud mot att använda organiska tennföreningar på finska varv. AFS-konventionen tillämpas inte på krigsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller används av en part när de används uteslutande för statliga, icke-kommersiella ändamål. Motsvarande bestämmelse ingår i TBT-förordningen.

I 2 mom. utsträcks TBT-förordningens förbud mot att använda skadliga påväxthindrande system för att skydda fartyg som för en EG-medlemsstats flagg till att gälla även andra fartyg än sådana som för en EG-medlemsstats flagg. Sålunda berörs även andra fartyg än sådana som för en EG-medlemsstats flagg på finskt vattenområde med stöd av miljöskyddslagen för sjöfarten av förbud som motsvarar TBT-förordningens bestämmelser. Likaså berörs med stöd av 2 mom. efter AFS-konventionens ikraftträdande den 17 september 2008 fartyg på insjöområdet och i inrikestrafik som har rätt att föra en AFS-konventionsstats flagg av förbud som motsvarar TBT-förordningens förbud. AFS-konventionens bestämmelser gäller endast fartyg på internationella resor.

2 §. *AFS-försäkran.* Paragrafen är ny, eftersom inga regler om påväxthindrande system har ingått i den nuvarande fartygsavfallslagen.

Paragrafens krav baserar sig på AFS-konventionen. I paragrafen anges den nationella myndighet som är skyldig och behörig att ta emot AFS-försäkran. I Finland ankommer denna uppgift på Trafiksäkerhetsverket.

3 §. *Sändande av information.* Paragrafen är ny, eftersom inga regler om påväxthindrande system har ingått i den nuvarande fartygsavfallslagen.

Enligt paragrafen ansvarar Trafiksäkerhetsverket för att IMO tillställs de uppgifter som AFS-konventionen kräver. Sådana uppgifter är en förteckning över utsedda besiktningsmän eller erkända organisationer med behörighet att agera på partens vägnar i handläggning av frågor som rör kontroll av påväxthindrande system i enlighet med konventionen samt information om påväxthindrande system som har godkänts, begränsats eller förbjudits enligt nationell lag. Finlands miljöcentral tillställer Trafiksäkerhetsverket in-

formation om godkända, begränsade eller förbjudna påväxthindrande system.

9 kap. Mottagning av fartygsavfall i hamn

När totalrevisionen av lagstiftningen bereddes ansågs det ändamålsenligt att föreskriva om alla fartygsavfallsfrågor i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten. Detta betyder att den nya lagen också omfattar förpliktelser avseende avfall från fritidsbåtar och specialfartyg.

Bestämmelserna om avfall som uppkommer på fartyg har ursprungligen tillkommit i syfte att förhindra förorening av havet. I bestämmelserna har man inte beaktat avfallslagstiftningens krav på avfallshantering i land, t.ex. avfallssortering. Detta skulle också ofta vara besvärligt, eftersom sorteringskraven varierar avsevärt redan i olika hamnar i samma land. Det finns inte någon universell grund för sortering av fartygsavfall eller separering av problemavfall från annat avfall i IMO:s instrument. I detta skede har det alltså inte intagits några krav på sortering av avfall på fartyg i miljöskyddslagen för sjöfarten, fast den föreslagna lagen sålunda inte passar så bra ihop med avfallslagens princip, enligt vilken avfallshanteringskedjan inte slutar med att avfallet avlämnas i land utan med behandling av avfallet. I denna proposition har man emellertid försökt beakta ett smidigt samarbete mellan miljöskyddslagen för sjöfarten och avfallshanteringen i land när bestämmelserna har beretts, även med tanke på övervakningen. Flera finska fartyg har redan på frivillig väg ingått separata avtal med hamnar om sortering och avlämnande av avfall i land. Internationella standardiseringsorganisationen ISO utvecklar som bäst en ISO-standard för avfallshanteringen i hamnar.

Genom de föreslagna lagändringarna effektiveras genomförandet av EG:s fartygsavfallsdirektiv i Finland utifrån de iakttagelser som Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) gjorde hösten 2007. Det föreslås att övervakningen av fartygsavfallsanmälningar effektiveras, att de förändrade förhållandena beaktas bättre i avfallshanteringsplaneringen, att hamnens avfallshanteringsplanering särskiljs från miljötillståndsförfarandet för att undvika dröjsmål, att det klart definieras att toalettavfall omfattas av systemet med ingen specialavgift och att anmälan till nästa hamn om fartyg som försummat sin skyldighet enligt fartygsavfallsdirektivet effektiveras.

1 §. *Hur fartygsavfall tas emot i hamn.* Paragrafen motsvarar 16 § 1 mom., 21 § 1 mom. och 26 § i den nuvarande fartygsavfallslagen. I 1 mom. föreskrivs om skyldighet för hamninnehavaren att se till att det i hamnen finns anordningar som är tillräckliga för att av de fartyg som anlöper hamnen ta emot det avfall som uppräknas i paragrafen och som lämnas till innehavaren för omhändertagande, t.ex. rester i lastrum eller tankar som finns kvar efter avslutad lossning och rengöring, överskott och spill, t.ex. oljehaltiga lastrester. Skyldigheten gäller emellertid bara avfall från sådana fartyg som inte har blivit befriade från den obligatoriska avlämningen av avfall. Särskilt i allmänna hamnar för handelssjöfart sköter hamnarna i praktiken bara en liten del av det avfall som uppstår på fartygen, eftersom fartyg i reguljär trafik oftast har beviljats undantag från skyldigheten att anmäla fartygsavfall och den obligatoriska avlämningen av avfall, eftersom dessa fartyg har separata avtal om avfallsbehandling i enlighet med kraven i bestämmelserna.

Skyldigheterna för hamninnehavare att ordna mottagningsanordningar i Finland baserar sig på EU:s fartygsavfallsdirektiv samt Helsingforskonventionen och HELCOMs rekommendationer. I fartygsavfallsdirektivet och HELCOMs rekommendationer föreskrivs om obligatorisk avlämning av fartygsgenererat avfall i hamnar.

Fast avfall omfattar förutom livsmedelsavfall även avfall som i annan lagstiftning betraktas som problemavfall. Hamnarna är således också skyldiga att ta emot problemavfall. Att problemavfall inte nämns som en separat punkt i 9 kap. 1 § 1 mom. beror på att problemavfall enligt den klassificering som används i MARPOL 73/78 –konventinen ingår i fast avfall samt även i andra kategorier som oljehaltiga och skadliga flytande ämnen, och det regleras inte som en separat underkategori. Däremot omfattas emballagebrädor av fraktavtalet, de omfattas inte av skyldigheten att ordna mottagningsanordningar eller av den obligatoriska avlämningen av fartygsavfall, om de kan transporteras på fartyget till en plats enligt fraktavtalet för fortsatt användning.

I 2 mom. föreskrivs om skyldighet för innehavare av oljehamnar att ordna mottagningsanordningar även för oljehaltigt barlast- och tankrengöringsvatten. Med oljehamn avses

en hamn dit det kommer ett betydande antal oljetransporter, och det inte är motiverat att anvisa någon hamn i närheten där tankrengöringsvattnet kunde tas emot och som fartyget kunde anlöpa utan dröjsmål. Tankfartygs tankrengöringsvatten ska avlämnas i hamn fast tankrengöringsvatten inte omfattas av systemet med ingen speciala vgift. Därför ska innehavare av oljehamnar ha tillräckliga mottagningsanordningar för tankrengöringsvatten.

Regleringen av mottagningsanordningar för oljehaltigt avfall från oljetankfartyg baserar sig på regel 38 i den reviderade bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen. Skyldigheten för oljetankfartyg att ha tankar för oljerester som är kompatibla med hamnarnas mottagningsanordningar baserar sig på regel 12 i den reviderade bilaga I till MARPOL 73/78.

I 3 mom. föreskrivs om anskaffning och användning av mottagningsanordningar för sådana skadliga flytande ämnen som avses i 1 mom. 2 punkten samt om transport och behandling av avfall och blandningar. Regleringen baserar sig på regel 18 i den reviderade bilaga II till MARPOL 73/78. Kraven på tankrengöring på kemikalietankfartyg baserar sig på regel 13 och särskilt punkterna 6 och 7 i den reviderade bilaga II till MARPOL 73/78.

4 mom. innehåller bestämmelser om tillämpning av lagen på småbåtshamnar. Det föreslås att skyldigheterna som gäller dessa hamnar förtydligas. I propositionen preciseras vilka slags småbåtshamnar som berörs av skyldigheten att ta emot avfall. Fartygsavfallsdirektivets och med det den nuvarande lagstiftningens hamndefinition är så allmän att utan avgränsning skulle hamnens mottagningsskyldighet gälla även mycket små småbåtshamnar. Skyldigheten att ta emot avfall ska enligt förslaget gälla innehavare av hemma- och gästhamnar som enbart betjänar båttrafik (småbåtshamn) förutsatt att hamnen har minst 50 båtplatser eller i anslutning till den finns plats för vinterförvaring av minst 50 fritidsbåtar och där tas ut en båtplats- eller hamnavgift. Utanför skyldigheten stannar således flertalet gästhamnar, t.ex. servicestations- och butiksbryggor och båtklubbarnas avgiftsfria ”baser”.

Enligt förslaget kan båthamnarnas avfallshantering ordnas i samarbete, så att belastningen på innehavare av små båtplatser inte blir orimlig. Särskilt uppkomsten av avfall i småbåtshamnar är säsongbetonad, det uppkommer mindre avfall och man är mindre insatt i avfallshanteringen vilket förutsätter andra slags avfallshanteringsarrangemang än i större hamnar.

Om en småbåtshamn tar ut avgift för fartygsgenererat avfall av andra fartyg än fritidsbåtar, gäller småbåtshamnens mottagningsskyldighet även dessa fartyg, t.ex. olika fiskefartyg och myndighetsfartyg. Småbåtshamnen ska dock i princip inte vara skyldig att ta emot avfall från dessa fartyg. Eftersom den avgift som tas ut för avfall kan ingå i hamnavgiften, bestäms småbåtshamnens skyldighet att ta emot fartygsavfall i oklara fall via grunden för hamnavgiften när det gäller andra fartyg.

Kommunerna kunde godkänna en riktgivande plan för avfallshanteringen i småbåtshamnar på deras område. Om det inte finns mottagningsanordningar för fartygsavfall på en liten småbåtshamns område, ska avfall från fritidsbåtar avlämnas i en annan mottagningsanordning i land. Hushållsavfall ska avlämnas i hushållens egna avfallskärl och oljehaltigt avfall i mån av möjlighet till servicestationer.

2 §. *Hur fartygsavfall tas emot i reparationshamnar.* Paragrafen motsvarar 21 f § 2 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen.

I 1 mom. åläggs hamninnehavare, i vars hamn fartygsreparationer utförs, ytterligare krav beträffande mottagningsanordningar för ozonnedbrytande ämnen och för utrustning som innehåller sådana ämnen. Bestämmelsen baserar sig på regel 12, särskilt punkt 3, i bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen. Bestämmelsen gäller också sådana innehavare av reparationshamnar för fritidsbåtar där det finns fasta ventilations- eller kylanläggningar i fritidsbåtarna. Europeiska gemenskapens rättsakter om ozonnedbrytande ämnen förutsätter att dessa arbeten får utföras endast av auktoriserade firmor och montörer som har beredskap att ta emot ozonnedbrytande ämnen.

Enligt 2 mom. ska oljehaltigt barlast- och tankrengöringsvatten från tankfartyg kunna avlämnas i den hamn där tankfartyget repareras. Bestämmelsen baserar sig på regel 38 i den reviderade bilaga I till MARPOL 73/78. Mottagningsanordningarna ska antingen finnas färdigt i hamnen eller så ska de kunna levereras dit utan onödigt dröjsmål.

I 3 mom. föreskrivs att innehavaren av en reparationshamn dessutom ska ordna tillräckli-

ga mottagningsanordningar för kemikalietankfartyg som anlöper för reparation. Bestämmelsen baserar sig på regel 18, särskilt punkterna 1.2 och 2, i bilaga II till MARPOL 73/78.

3 §. *Avfallshanteringsplan för hamn.* Paragrafen motsvarar 26 c § i den nuvarande fartygsavfallslagen och den baserar sig på fartygsavfallsdirektivet.

När planen görs upp ska man beakta bestämmelserna i denna lag om mottagningsanordningar för avfall i hamn, bestämmelserna om anmälan av fartygsavfall, bestämmelserna om avlämnande i hamn av fartygsgenererat avfall och lastrester och bestämmelserna om anslutningsåtgärder.

Avfallshanteringsplanen för hamn enligt den föreslagna lagen ska gälla avfall från fartyg och fritidsbåtar och avfallshanteringen gällande det. Hamninnehavare definieras i 1 kap. 2 § 50 punkten och definitionen gäller också innehavare av småbåtshamnar. Den som är skyldig att göra upp avfallshanteringsplan kan vara en fysisk person eller en sammanslutning som i praktiken sköter hamnens drift dvs. ansvarar för olika funktioner ordnas i hamnen eller tar ut avgift.

Skyldigheten ska gälla hamnar som betjänar handelssjöfarten, inklusive industrihamnar, fiskehamnar och andra hamnar som betjänar yrkesmässig sjöfart. Skyldigheten ska också gälla småbåtshamnar men endast när de har minst 50 båtplatser, oberoende av om småbåtshamnen är en hemmahamn för båtar eller en gästhamn eller en annan småbåtshamn. Genom bestämmelsen vill man på lagnivå sätta fungerande gränser för planeringen av avfallshanteringen när man beaktar att skyldigheten att anmäla fartygsavfall inte berör fritidsbåtar.

I 1 mom. föreskrivs om skyldighet för hamninnehavaren att göra upp en avfallshanteringsplan för hamnen. Innehavare av småbåtshamnar kan enligt momentet göra upp en gemensam avfallshanteringsplan.

I 2 mom. föreskrivs om de åtgärder som ska ingå i planen. Enligt artikel 4.2 i fartygsavfallsdirektivet är anordningarna adekvata om de kan ta emot de typer och mängder av fartygsgenererat avfall och lastrester från de fartyg som normalt använder den hamnen, med beaktande av hamnanvändarnas operativa krav, hamnens storlek och geografiska belägenhet, den typ av fartyg som anlöper hamnen och de undantag som medges i artikel 9. Avsikten är att föreskriva om avfallshanteringsplanens närmare innehåll genom förordning av statsrådet. Genom förordningen ska genomföras kraven i bilaga I till fartygsavfallsdirektivet om de åtgärder som ska ingå i planen.

I avfallshanteringen för en småbåtshamn är det möjligt att av effektivitetsskäl granska avfallshanteringen regionalt. Om avfallshanteringstjänster på basis av avtal kan anvisas i närheten av småbåtshamnen på något annat ställe utmed de farleder som fritidsbåtar använder sig av, så kan hamnens avfallshantering i enskilda fall efter prövning anses uppfylla kraven i miljöskyddslagen för sjöfarten och EG:s fartygsavfallsdirektiv. Fartygsavfallsdirektivet gör det också möjligt att godkänna regionala avfallshanteringsplaner för hamn. Lagstiftningen har dock inte någon mekanism som skulle göra det möjligt att godkänna regionalt bindande planer, så i Finland ska avfallshanteringsplanerna i princip godkännas särskilt för varje hamn, dock så att hamnarna sinsemellan kan komma överens om hur de uppfyller sina förpliktelser, och närings-, trafik och miljöcentralen kan godkänna arrangemanget när den godkänner respektive hamns plan.

Enligt 3 mom. blir hamnens avfallshanteringsplan rättsligt bindande efter det att den har godkänts på det sätt som föreskrivs i 4 §. Hamninnehavaren ska därefter följa planen.

4 §. *Godkännande av avfallshanteringsplanen.* Bestämmelser om de saker som avses i paragrafen ingår i 26 d § i den nuvarande fartygsavfallslagen och i 26 e § i fartygsavfallsförordningen. Innehållet i de bestämmelser som gäller godkännande av fartygsavfallsplanen har reviderats.

Till skillnad från tidigare baserar sig godkännandet av avfallshanteringsplaner för hamnar nu enbart på miljöskyddslagen för sjöfarten. Enligt de nu gällande bestämmelserna förutsätter godkännande av avfallshanteringsplanen att planen inte bara uppfyller kraven i fartygsavfallslagen utan också avfallslagens och miljöskyddslagens krav. Enligt de nuvarande bestämmelserna godkänns dessutom hamnens avfallshanteringsplan i samband med miljötillståndet, om en tillståndsansökan har inlämnats. Även efter ändringen ska avfallslagen och miljöskyddslagen tillämpas på avfallshanteringen i hamnar, men det är inte ett villkor för att planen ska godkännas. Ändringen underlättar och förenklar godkännandet av planerna, vilket enligt fartygsavfallsdirektivet sker med högst tre års mellanrum.

I 1 mom. föreskrivs att avfallshanteringsplanen för en hamn ska godkännas av den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen. Genom att godkännandeförfarandet på samma sätt som tidigare delas upp på närings-, trafik- och miljöcentralerna, som verkar i olika delar av landet, vill man möjliggöra lokal sakkunskap och inspektionsmöjlighet samt att miljösynpunkterna beaktas på i praktiken bästa möjliga sätt. Småbåtshamnars avfallshanteringsplaner ska dock läggas fram för godkännande hos miljövårdsmyndigheten i den kommun där småbåtshamnen är belägen.

I 2 mom. föreskrivs om skyldighet att ändra avfallshanteringsplanen för en hamn. Ändringsskyldigheten baserar sig på artikel 5.3 i fartygsavfallsdirektivet, enligt vilken en väsentlig ändring i hamnens verksamhet alltid leder till behov av att revidera hamnens avfallshanteringsplan. Enligt momentet betraktas som en betydande förändring en betydande förändring i fråga om kvalitet, kvantitet eller hantering av det avfall som avlämnas i en hamn. En sådan betydande förändring vore t.ex. en betydande utvidgning eller inskränkning av hamnens verksamhet eller en förändring hos de fartyg som trafikerar hamnen. Det förnyade godkännandet vart tredje år sker genom ett anmälningsförfarande, i detta sammanhang kan närings-, trafik- och miljöcentralen begära att anmälan kompletteras eller uppmana att avfallshanteringsplanen ändras. Om närings-, trafik- och miljöcentralen inte förfar på detta sätt, fortsätter hamnens avfallshanteringsplanen i princip att gälla i tre år. I en eventuell uppmaning att ändra avfallshanteringsplanen ska närings-, trafik- och miljöcentralen specificera vilka delar avfallshanteringsplanen som ska ändras.

Enligt 3 mom. baserar sig godkännandet av avfallshanteringsplanen för en hamn på att kraven i 9 och 10 kap. i denna lag är uppfyllda. Kraven i 9 och 10 kap. i denna lag baserar sig åter på MARPOL 73/78 - konventionen, fartygsavfallsdirektivet, Helsingforskonventionen och HELCOMs rekommendationer som satts i kraft genom lag. Den gällande fartygsavfallslagens samband mellan hamnens avfallshanteringsplan och hamnens ansökan om miljötillstånd slopas i detta förslag. Uppgörandet och godkännandet av hamnens avfallshanteringsplan ska helt och hållet basera sig fartygsavfallsdirektivet och den nya miljöskyddslagen för sjöfarten. I miljöskyddslagen (86/2000) föreskrivs åter om förfarandet i miljötillståndsärenden i fråga om hamnar som ska ha miljötillstånd. I miljöskyddsförordningen (169/2000) föreskrivs om miljötillståndsplikt för hamnar. Genom lösningen vill man lätta upp och påskynda förfarandet när avfallshanteringsplaner för hamnar godkänns. Genom lösningen vill man också klarlägga uppgiftsfördelningen mellan myndigheterna så att hamnens avfallshanteringsplanering och övervakningen av den ankommer på närings-, trafik- och miljöcentralen, medan miljötillståndsverket ska vara behörig myndighet i fråga om en betydande del av hamnarnas miljötillstånd. Övervakningen av att hamnarnas avfallshanteringsplaner följs ska i fortsättningen basera sig på miljöskyddslagen för sjöfarten och avfallslagen, och inte till någon del på miljöskyddslagen.

När en hamns avfallshanteringsplan har godkänts ska närings- trafik- och miljöcentralen och den kommunala miljövårdsmyndigheten enligt 4 mom. registrera planen i datasystemet för miljövårdsinformation enligt 27 § i miljöskyddslagen. Förfarandet innebär en fortsättning på den nuvarande praxisen, som bygger på miljöskyddslagen. Genom förfarandet underlättas övervakningen av hamnarnas avfallshantering.

5 §. *Tillfälle att bli hörd och informering om en hamns avfallshanteringsplan.* Bestämmelser om de saker som avses i paragrafen ingår i 26 d § 3 och 4 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen. Bestämmelsernas innehåll har reviderats.

Enligt 1 mom. ska på samma sätt som enligt den nuvarande lagstiftningen de som använder hamnen, dvs. fartygsinnehavare, deras företrädare och andra som kan beröras av planen beredas tillfälle att uttrycka sin åsikt om avfallshanteringsarrangemangen i hamnen. Som sådana andra berörda som avses i bestämmelsen kan betraktas t.ex. de som bor i närheten, om avfallshanteringsarrangemangen i hamnen kan inverka på dessa personers omgivning. Hamninnehavaren svarar för anmälan.

2 mom. innehåller på samma sätt som den nuvarande lagstiftningen bestämmelser om informeringsförfaranden. På grund av villkoret att de som använder hamnen ska höras medan hamnen är i funktion borde information om t.ex. småbåtshamnars avfallshanteringsplaner ges sommartid. Med tanke på avfallshanteringens funktion i hamnen och en smidig kundservice är det viktigt att användarna tillräckligt tidigt får information om

avfallshanteringsarrangemangen i hamnen, t.ex. mottagningsanordningarnas placering, den service som tillhandahålls och avgiftssystemet. Hamninnehavaren beslutar om de praktiska arrangemangen enligt användarnas behov.

I 3 mom. föreskrivs om hur uppgifter om hamnens avfallshanteringssystem och avfallshanteringsavgifter ska göras tillgängliga och om språkkraven. På grund av sjöfartens internationella karaktär är det nödvändigt med ett särskilt krav på de språk som ska användas i bestämmelsen. Eftersom förhållandena ändå varierar mellan olika slags hamnar och i landets olika delar, förutsätts i lagen endast att hamninnehavaren ska tillställa dem som företräder fartyg som använder hamnen uppgifter om avfallshanteringsarrangemangen i hamnen och om avfallshanteringsavgifterna så att hamnens samtliga viktiga användargrupper får denna information och har förutsättningar att förstå den. I samband med att närings-, trafik- och miljöcentralen godkänner avfallshanteringsplanen för hamnen får den vid behov bestämma vilka språk informationen ska lämnas på till företrädarna för hamnanvändarna. I hamnar som betjänar handelssjöfart ska informationen i praktiken ges på finska och dessutom svenska och engelska och i sydöstra Finland och Saimen dessutom på ryska, om detta inte är uppenbart onödigt. I småbåtshamnar ska informationen ges på samtliga språk som används av en betydande del av användarna. Ofta räcker finska och svenska, men om det bland användarna finns båtfarare av andra nationaliteter kan det vara nödvändigt med information på deras språk.

6 §. *Onödigt dröjsmål ska undvikas.* Paragrafen motsvarar 27 § i den nuvarande fartygsavfallslagen.

Enligt paragrafen ska mottagningen av sådant fartygsgenererat avfall som avses i 9 kap. 1 § ordnas så att fartygen inte orsakas onödigt dröjsmål. Vad som i respektive fall är onödigt dröjsmål beror på typen av trafik och etablerad praxis i branschen.

Paragrafen baserar sig på kravet på att undvika dröjsmål i artiklarna 4 och 12 i fartygsavfallsdirektivet. När formaliteterna i anslutning till användningen av mottagningsanordningar för avfall är enkla och snabba uppmuntras fartygens befälhavare att använda mottagningsanordningarna och undviks onödiga dröjsmål för fartygen. Undvikandet av dröjsmål baserar sig också delvis att en adekvat dimensionering av mottagningsanordningarna är övervägd i hamnens avfallshanteringsplan samt på att skyldigheten att göra förhandsanmälan fullgörs.

7 §. *Rapportering.* Paragrafen är ny och baserar sig på artikel 12 i EG:s fartygsavfallsdirektiv. I paragrafen föreskrivs om skyldighet att rapportera om verkställigheten av fartygsavfallsdirektivet till Finlands miljöcentral. Utifrån uppgifterna sammanställer miljöcentralen en rapport som skickas till EG-kommissionen.

8 §. *Närmare bestämmelser och föreskrifter.* Paragrafen motsvarar 3 och 34 § i den nuvarande fartygsavfallslagen. Paragrafen är dock mera exakt än tidigare.

Genom bestämmelsen ges bemyndigande att utfärda en förordning av statsrådet om arrangemang för mottagning av fartygsavfall enligt 1 § i detta kapitel, om arrangemang för mottagning av fartygsavfall i reparationshamnar enligt 2 § och om strukturen hos hamnens avfallshanteringsplan enligt 3 §. Med stöd av bemyndigandena kan utfärdas närmare bestämmelser om de rättigheter och skyldigheter som grundar sig på denna lag i syfte att verkställa MARPOL 73/78 - konventionen, Helsingforskonventionen, Europeiska gemenskapens rättsakter eller andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig.

Enligt 2 mom. kan bestämmelserna utsträckas till att också gälla fartyg som färdas i insjöområdet och går i inrikestrafik.

10 kap. Avlämning av fartygsavfall i hamn

1 §. *Obligatorisk avlämning av fartygsavfall och lastrester.* Innehållet i paragrafen motsvarar i sak 27 a § i den nuvarande fartygsavfallslagen och 26 c § i fartygsavfallsförordningen. Paragrafen är mera exakt än tidigare.

I 1 mom. föreskrivs om obligatorisk avlämning av fartygsavfall. Skyldigheten att avlämna fartygsavfall kompletterar förbudet mot utsläpp av olika miljöförorenande ämnen från fartyg, vilket gör att dessa ämnen måste avlämnas i land. Skyldigheten att avlämna avfall innebär att ett fartyg alltid måste avlämna sitt avfall i hamnen innan det lämnar hamnen, om det inte finns någon grund enligt 2 mom. för befrielse från skyldigheten att avlämna avfall som baserar sig på artikel 7 i fartygsavfallsdirektivet och direkt på lag. Strävan med den obligatoriska avlämningen

av fartygsavfall är att fartygen ska ha så litet avfall som möjligt med sin under sjöresan och att avfallsbelastningen ska fördelas så jämnt som möjligt mellan kuststaterna. Den obligatoriska avlämningen gäller all olja, skadliga flytande ämnen, fast avfall och avfall från avgasrening samt blandningar av dessa.

Den obligatoriska avlämningen gäller också toalettavfall, men toalettavfall behöver inte avlämnas i hamnens mottagningsanordningar, om det finns rum i fartygets toalettavfallstankar för resan till följande hamn. Det faktum att toalettavfall på vissa villkor kan släppas ut i vattnet, medger inte befrielse från skyldigheten att avlämna toalettavfall i den aktuella hamnen eller destinationshamnen. Den obligatoriska avlämningen gäller också lastrester, som nämns i artikel 2 punkt d och artikel 10 i fartygsavfallsdirektivet. Enligt artikel 10 i fartygsavfallsdirektivet ska befälhavaren på ett fartyg som anlöper en hamn i gemenskapen skall se till att lastrester avlämnas till en mottagningsanordning i hamnen i enlighet med bestämmelserna i MARPOL 73/78 -konventionen. Avgiften för avlämning av lastrester skall erläggas av den som använder mottagningsanordningen.

I 2 mom. föreskrivs om undantag för småbåtshamnar från obligatorisk avlämning av avfall enligt 1 mom. och det hänför sig till möjligheten enligt 9 kap. 1 § 4 mom. att ordna småbåtshamnars mottagningsarrangemang någon annanstans än i den aktuella småbåtshamnen. Om det inte finns någon mottagningsanordning i en småbåtshamn ska avfallet från en fritidsbåt avlämnas till någon annan lämplig mottagningsanordning i land, om inte avfallet med stöd av denna lag kan lämnas ombord. Bestämmelsen gäller både situationer där hamnen inte är skyldig att ordna mottagningsanordning och situationer där hamnen borde ha en mottagningsanordning men hamnen har försummat sin skyldighet eller anordningen av någon orsak inte kan användas. Detta motsvarar också den praxis som bygger på den gällande lagstiftningen.

Små mängder avfall i fartygets avfallskärl eller -tankar enligt 3 mom. 1 punkten behöver inte avlämnas i hamnens mottagningsanordningar. Fartyg kan således få behålla små mängder avfall som det skulle vara orimligt att börja släppa ut i mottagningsanordningarna. Som en liten mängd anses högst 25 % av volymen på fartygets spilloljetankar eller högst 5 kubikmeter. Avfallsmängden kan dock inte betraktas som liten om fartyget inte har tillräckliga upplagringsutrymmen för det avfall som uppstår under följande färd. Enligt 3 mom. 2 punkten kan fartyget på vissa villkor tillåtas att fortsätta färden utan att avlämna avfall.

Enligt 3 mom. 3 punkten ska den obligatoriska avlämningen av avfall i fråga om toalettavfall inte beröra fartyg vars tankar för toalettavfall räcker till för färden till nästa hamn.

Enligt 4 mom. får Trafiksäkerhetsverket vid behov på de villkor som nämns i momentet bestämma att allt avfall ombord på fartyget ska avlämnas i hamn innan fartyget lämnar hamnen. Förfarandet, som föreskrivits i syfte att främja miljöskyddsmålen, baserar sig på artikel 7 i fartygsavfallsdirektivet.

I 5 mom. föreskrivs i enlighet med fartygsavfallsdirektivet att fartygets befälhavare ansvarar för skyldigheten att avlämna och anmäla fartygsavfall och lastrester.

2 §. *Avgifter för fartygsavfall och lastrester.* Paragrafen motsvarar 26 b § i den nuvarande fartygsavfallslagen. Paragrafen är mera exakt än den tidigare.

Enligt 1 mom. tas avgiften ut av hamninnehavaren. Avsikten är att avgiften ska täcka kostnaderna för avfallshanteringen i enlighet med EG:s fartygsavfallsdirektiv. Avgiften tas ut av alla fartyg som anlöper hamnen oberoende av om fartyget lämnar avfall i hamnen eller inte. Bestämmelsen innehåller systemet med ”ingen specialavgift”. Avgiften innefattar oljehaltigt avfall, fast avfall, exklusive lastrester, och toalettavfall.

Alla fartyg är med och täcker kostnaderna oberoende av om de använder anordningarna. Detta kan ordnas antingen genom att man inkluderar avgifterna i hamnavgifterna eller bestämmer separat fast avfallsavgift. Avgifterna kan variera enligt t.ex. fartygets klass, typ eller storlek.

I många hamnar, särskilt för handelssjöfart, är en stor del av fartygen befriade från anmälningsskyldighet, skyldighet att avlämna avfall och sålunda också från avgifterna, eftersom de sköter sin avfallshantering i enlighet med fartygsavfallsdirektivet genom avtal med företag i avfallshanteringsbranschen. Eftersom en betydande del av fartygen inte deltar i hamnens avfallshanteringskostnader, fungerar systemet inte så att det skulle täcka all avfallshantering i hamnen, och bara en del av fartygen står för kostnaderna för avfallshanteringen i hamnen.

Lastrester omfattas inte av systemet med ”ingen specialavgift”, utan för lastrester som lämnas till mottagningsanordningar tas enligt 2 mom. en separat avgift ut av den som använder mottagningsanordningen. Bestämmelsen baserar sig på artikel 10 i fartygsavfallsdirektivet. Med lastrester avses här sådana lastrester som det föreskrivs om i artikel 2 punkt d i fartygsavfallsdirektivet. Den avgift som tas ut för mottagning av lastrester används till att täcka kostnaderna för mottagningsanordningarna i hamnen, också för behandlingen och bortskaffandet av avfallet. Till hamninnehavarens uppgifter hör också att ta ut en avgift för lastrester.

3 mom. innehåller bestämmelser om avgiftsgrunderna. Bestämmelsen säkerställer att avgifterna är genomskådliga och rättvisa. Bestämmelsen om differentiering av avgifterna motsvarar artikel 8.2 a i fartygsavfallsdirektivet, enligt vilken avgifterna får differentieras med hänsyn till bl.a. fartygets kategori, typ och storlek.

I 4 mom. föreskrivs i enlighet med artikel 8.2 i fartygsavfallsdirektivet att avgift tas dock inte ut för fiskefartyg eller för fritidsbåtar som tar högst 12 passagerare. I praktiken täcks t.ex. småbåtshamnars avfallshanteringskostnader med hamnavgifterna.

I enlighet med artikel 8.2 c får avgifterna nedsättas om fartygets miljöledning, utförande, utrustning och drift är sådan att dess befälhavare kan påvisa att fartyget alstrar minskade mängder fartygsgenererat avfall. Momentet gäller också fast avfall samt toalettavfall i enlighet med artikel 8.2 c i fartygsavfallsdirektivet.

Enligt momentet är också sådana fartyg befriade från avgiftsskyldigheten som Trafiksäkerhetsverket med stöd av 4 § i detta kapitel har befriat från obligatorisk avlämning av fartygsavfall och anmälningsskyldighet.

3 §. *Anmälan om fartygsavfall och lastrester.* Paragrafen motsvarar 26 d § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen. Paragrafens innehåll är mera exakt än tidigare. Paragrafen baserar sig på artikel 6 i fartygsavfallsdirektivet.

1 mom. innehåller bestämmelser om anmälningsskyldighet och tidsgränserna i anslutning till den. Informationen ska enligt momentet förvaras ombord åtminstone till nästa anlöpshamn och ska på begäran uppvisas för myndigheterna i medlemsstaterna.

Skyldigheten gäller med stöd av fartygsavfallsdirektivet fiskefartyg och vissa fritidsbåtar. Medlemsstaterna ska dock enligt artikel 11 i fartygsavfallsdirektivet fastställa lämpliga kontrollförfaranden även för dessa fartyg för att se till att de uppfyller tillämpliga krav i fartygsavfallsdirektivet.

Trafiksäkerhetsverket ska enligt 3 mom. kontrollera efterlevnaden av fartygsavfallsdirektivet och därvid granska anmälningar till anlöpshamnens hamninnehavare och fartyg i enlighet med fartygsavfallsdirektivet. Anmälningarna kan kommuniceras från fartyget till hamnen och från hamnen till Trafiksäkerhetsverket även med hjälp av en elektronisk anslutning. Genom bestämmelsen säkerställs att anmälningarna når den övervakande myndigheten bättre än tidigare. Som elektronisk anslutning kan fungera telefax, e-post eller anmälan till systemet PortNet som upprätthålls av myndigheterna. Anmälningsblanketterna för fartygsavfall utvecklas som bäst i olika länder och hamnar, så att de effektivt ska betjäna de olika parter som är involverade i fartygens och hamnarnas avfallshantering.

Övervakningen enligt fartygsavfallsdirektivet baserar sig delvis på anmälningar om fartygsavfall. I allmänhet sköts övervakningen i samband med hamnstatskontrollen av fartygen. Enligt artikel 11 i fartygsavfallsdirektivet ska medlemsstaterna se till att alla fartyg kan underkastas en inspektion för att kontrollera att de uppfyller bestämmelserna om obligatorisk avlämning av avfall och att ett tillräckligt antal sådana inspektioner utförs.

4 §. *Undantag från anmälningsskyldigheten och den obligatoriska avlämningen av avfall.* Paragrafen motsvarar 27 a § 3 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen och 26 c § 4 mom. i den nuvarande fartygsavfallsförordningen. Paragrafens innehåll har ändrats vad gäller villkoren för undantag.

1 mom. baserar sig på artikel 9 i fartygsavfallsdirektivet. Bestämmelsen har preciserats jämfört med den nuvarande lagstiftningen. Enligt förslaget kan Trafiksäkerhetsverekt på vissa villkor medge undantag från den obligatoriska avlämningen av avfall och anmälningsskyldigheten. Enligt 2 § 4 mom. i detta kapitel tas avgift inte ut för mottagning av fartygsgenererat oljehaltigt avfall, fast avfall och toalettavfall för sådana fartyg som har medgetts undantag. Paragrafen motsvarar artikel 9 i fartygsavfallsdirektivet.

Ett villkor för undantag ska enligt bestämmelsen vara att ett fartyg i reguljär trafik minst en gång varannan vecka anlöper en an-

given finsk hamn på sin rutt. Definitionen på reguljär trafik och tvåveckorsregeln baserar sig på HELCOMs rekommendation som Finland redan har satt i kraft. Villkoret för undantag är att fartyget upprepat går i trafik enligt en tidtabell eller en på förhand bestämd rutt mellan angivna hamnar och minst en gång varannan vecka anlöper en angiven finsk hamn som ligger vid denna rutt. Undantaget ska också gälla andra angivna finska hamnar vid fartygets rutt. Undantag kan också beviljas för fartyg som är i kryssningstrafik eller annan trafik så att det avgår från och anlöper en och samma finska hamn utan att anlöpa mellanliggande hamnar. Dylika är kryssningar som utgår från en hamn samt t.ex. fartyg som bogseras till och från en viss hamn.

För att undantag ska beviljas krävs också att fartyget har ett avfallshanteringsavtal med ett seriöst företag i avfallshanteringsbranschen eller med hamnen. Trafiksäkerhetsverket ska på det sätt som närmare framgår av beslutet tillställas en utredning om att fartyget i huvudsak använder tjänster enligt avfallshanteringsavtalet.

Undantaget kan beviljas för viss tid, dock högst fem år i taget. Trafiksäkerhetsverket ska underrätta de berörda hamnarna om beslutet. Med tanke på hamnarnas avfallshanteringsplanering och miljötillstånd är det viktigt att få information om skyldigheten att avlämna fartygsavfall i hamnen. Verket ska också underrätta Europeiska gemenskapens kommission om beviljade undantag regelbundet och åtminstone en gång om året.

Trots att skyldigheten att anmäla fartygsavfall enligt 2 § i detta kapitel inte gäller fiskefartyg och fritidsbåtar som är tillåta att ta högst 12 passagerare, ska medlemsstaterna enligt artikel 11 i fartygsavfallsdirektivet fastställa kontrollförfaranden även för dessa fartyg för att se till att de uppfyller tillämpliga krav i fartygsavfallsdirektivet.

5 §. *Närmare bestämmelser och föreskrifter.* Paragrafen motsvarar 3 § och 34 § i den nuvarande fartygsavfallslagen. Paragrafen är mera exakt än tidigare.

Genom bestämmelsen i 1 mom. ges bemyndigande att utfärda en förordning av statsrådet om möjligheten enligt 1 § i detta kapitel att låta bli att avlämna små mängder avfall och undvika dröjsmål. Med stöd bemyndigandet kan närmare bestämmelser utfärdas om de skyldigheter och rättigheter som grundar sig på denna lag i syfte att verkställa MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen, Europeiska gemenskapens rättsakter eller andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig.

Genom bestämmelsen i 2 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att utfärda föreskrifter om det sätt att anmäla fartygsavfall på som avses i 3 § i detta kapitel. Med stöd av bemyndigandet kan närmare bestämmelser utfärdas om de rättigheter och skyldigheter som baserar sig på denna lag i syfte att verkställa MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen, Europeiska gemenskapens rättsakter eller andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig.

De närmare bestämmelser och föreskrifter som avses i 1 och 2 mom. kan enligt 3 mom. utsträckas till att också gälla fartyg som framförs i insjöområdet och går i inrikestrafik. Bestämmelsen främjar sjötrafikens miljöskyddsmål.

11 kap. **Fartygsbefälhavarens skyldighet att anmäla tillbud**

1 §. *Anmälan om oljeskada och fara för oljeskada och vidtagande av omedelbara bekämpningsåtgärder.* Paragrafen motsvarar 9 och 18 § i den nuvarande fartygsavfallslagen och 10 § 2 och 3 mom. samt 26 b § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen.

Paragrafen innehåller en förpliktelse att anmäla om oljeskada eller fara för oljeskada. I paragrafen föreskrivs förutom om anmälningsskyldighet även om skyldighet att vidta omedelbara bekämpningsåtgärder.

Befälhavaren på ett fartyg är också skyldig att anmäla oljeutsläpp som förorsakats av andra fartyg eller någon annan som släppt ut olja. Anmälningsskyldigheten är begränsad enbart till så stora oljeutsläpp att det föreligger fara för oljeskada med hänsyn till vädret och andra förhållanden. I blåsigt väder och på en kust med känslig natur och nära bosättning kan skyldigheten aktualiseras även vid mindre utsläpp. Gör någon som hör till fartygets besättning eller befäl motsvarande iakttagelse, är han eller hon skyldig att anmäla saken till fartygets befälhavare.

Paragrafen motsvarar innehållet i den gällande fartygsavfallslagen och internationella förpliktelser som är bindande för Finland. Till grund för anmälningsskyldigheten ligger artikel 8 i 1973 års ursprungliga MARPOL-konvention och det i enlighet med den utfärdade protokoll I med bestämmelser angående

rapporter om incidenter som rör skadliga ämnen och bilaga I om olja till MARPOL 73/78 samt EU:s övervakningsdirektiv (2002/59/EG). I artikel 17 i övervakningsdirektivet föreskrivs om rapportering av tillbud och olyckor till sjöss. Artikeln har getts för att förebygga eller minska varje betydelsefullt hot mot bl.a. miljön.
I 23 § i lagen om fartygstrafikservice ingår också en bestämmelse om skyldighet att anmäla fartygsmiljöskador till VTS-myndigheten.

2 §. *Anmälan om utsläpp av andra skadliga ämnen eller fara för sådana utsläpp och vidtagande av omedelbara bekämpningsåtgärder.* Paragrafen motsvarar 9 § i den nuvarande fartygsavfallslagen och 10 och 26 b § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen.
Paragrafen motsvarar innehållet i de internationella förpliktelser som är bindande för Finland. Till grund för anmälningsskyldigheten ligger artikel 8 i 1973 års ursprungliga MARPOL-konventionen och det i enlighet med den utfärdade protokoll I med bestämmelser angående rapporter om incidenter som rör skadliga ämnen, samt EU:s övervakningsdirektiv.
I paragrafen preciseras förteckningen över de myndigheter som enligt gällande lagar, t.ex. sjöräddningslagen, räddningslagen och lagen om fartygstrafikservice, ska underrättas om risk för skada. I paragrafen föreskrivs nu om anmälningsskyldighet också när ett finskt fartyg befinner sig utanför finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon.
I 1 och 2 mom. föreskrivs om anmälningsskyldighet när något annat skadligt ämne än olja har hamnat i vattnet eller det finns fara för ett sådant utsläpp.
Enligt 3 mom. ska samma anmälan göras till myndigheten i närmaste kuststat från ett finskt fartyg utanför finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon. Bestämmelsen baserar sig på bestämmelserna i 1973 års ursprungliga MARPOL-konvention.
I 4 mom. sägs att om fartygets befälhavare är förhindrad att göra en anmälan som avses ovan, ska fartygets ägare, befraktare, användare eller trafikidkare eller deras ombud ta på sig ansvaret för befälhavarens anmälningsskyldighet. Denna skyldighet baserar sig på EU:s övervakningsdirektiv.

3 §. *Närmare bestämmelser.* En bestämmelse som motsvarar paragrafen finns i 3 § och 34 § i den nuvarande fartygsavfallslagen. Pargrafen är mera exakt än tidigare.
Enligt 1 mom. får det genom förordning av statsrådet i syfte att verkställa MARPOL 73/78 -konventionen, Europeiska gemenskapens rättsakter, Helsingforskonventionen eller andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig utfärdas närmare bestämmelser i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också utanför dessa områden.
Enligt 1 punkten får närmare bestämmelser utfärdas om sättet att anmäla oljeskador och fara för oljeskada enligt 1 § och enligt 2 punkten får närmare bestämmelser utfärdas om sättet att anmäla utsläpp av andra skadliga ämnen och fara för sådana utsläpp.
Enligt 2 mom. kan bestämmelserna utsträckas att också gälla fartyg som färdas i insjöområdet och går i inrikestrafik. Bestämmelsen främjar sjötrafikens miljöskyddsmål.

12 kap. **Tillsyn**

1 §. *Myndigheter.* Paragrafen motsvarar 30 § i den nuvarande fartygsavfallslagen.
Enligt 1 mom. är tillsynsmyndigheter enligt denna lag Trafiksäkerhetsverket, Finlands miljöcentral och närings-, trafik- och miljöcentralerna, de kommunala miljövårdsmyndigheterna, gränsbevakningsväsendet, tullverket och polisen. För dessa myndigheter har i denna lag föreskrivits befogenheter i syfte att övervaka att miljöskyddslagen för sjöfarten och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den efterlevs. Myndigheternas uppgifter är på samma sätt som i den gällande fartygsavfallslagen uppdelade på flera myndigheter, vilka hör till kommunikationsministeriets, miljöministeriets och inrikesministeriets förvaltningsområde. Den uppgiftsfördelning som föreslås i lagen baserar sig på myndigheternas sakkunskap och resurser samt placeringen av myndigheternas verksamhetsställen. Det föreslås inte att fördelningen av övervakningsansvaret mellan myndigheterna ändras på något väsentligt sätt jämfört med tidigare.
Trafiksäkerhetsverket ska fortfarande övervaka fartyg i hamnar, till havs och på insjöområdet som expert på fartygs drift. Som ledande tillsynsmyndighet lägger det tyngdpunkten i tillsynen på hamnarna och i fråga om insjöområdet. Dess uppgifter har preciserats i fråga om tillsynen över utsläpp till luften, påväxthindrande system och utsläpp på insjöområdet. Polisen deltar i tillsynen över

utsläpp i vatten på både Finlands territorialvatten och insjöområdet.
Finlands miljöcentrals uppgifter preciseras genom att utsläpp till vatten, t.ex. kemikalieutsläpp och bekämpningen av dem specificeras mera detaljerat i lagen. Finlands miljöcentral är ledande tillsynsmyndighet i fråga om tillsynen över utsläpp från fartyg till vatten på Finlands territorialvatten och ekonomiska zon. Finlands miljöcentral leder dessutom bekämpningsåtgärder mot olje- och kemikalieutsläpp. I tillsynsuppgiften deltar tillsammans med Finlands miljöcentral gränsbevakningsväsendet, som utför flygspaning och tar prover. Av denna orsak är det lämpligt att gränsbevakningsväsendet övervakar de bestämmelser som förbjuder och begränsar oljeutsläpp. Denna tillsynsuppgift har föreskrivits för gränsbevakningsväsendet redan i samband med att bestämmelserna om oljeutsläppsavgift i den gällande fartygsavfallslagen utfärdades.
Tullverket ska sköta tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter om kvaliteten på bränsle som släpps ut på marknaden i Finland. Polisen ska sköta tillsynen över efterlevanden i Finlands territorialvatten och på insjöområdet av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter om utsläpp till vatten från företag.
Enligt 2 mom. ska utöver andra bestämmelser i denna lag kommunikationsministeriet och miljöministeriet inom respektive förvaltningsområde sörja för den allmänna styrningen, uppföljningen och utvecklingen av verksamheten enligt denna lag. Kommunikationsministeriets förvaltningsområde ska ansvara för framför allt fartygs normala drift, frågor som gäller utsläpp av olje-, kemikalie- och toalettavfall och fast avfall och en del utsläpp till luft samt de nya internationella förpliktelserna som hänför sig till fartygs normala drift, t.ex. påväxthindrande system som används på fartyg. Miljöministeriets förvaltningsområde ska ansvara för mottagningsanordningar i hamn och hamnarnas avfallshantering och avgifter som gäller detta samt en del utsläpp till luft. Myndighetsförpliktelserna i anslutning till påväxthindrande system fördelas mellan miljöministeriets och kommunikationsministeriets förvaltningsområden.
2 §. *Trafiksäkerhetsverkets tillsynsuppgifter.* Paragrafen motsvarar 30 § 1 och 2 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen och praxis enligt lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, men är mera exakt än tidigare. Nytt i paragrafen är tillsynen över påväxthindrande system och ställningen som ledande tillsynsmyndighet i insjöområdet.
Enligt paragrafen riktar sig Trafiksäkerhetsverkets tillsynsbefogenheter i princip mot alla fartyg oberoende om de seglar under finsk, andra EG-medlemsstaters eller tredje lands flagg. Utländska fartyg står för ungefär 70 % av alla fartygsbesök inom Finlands utrikestrafik. Trots att merparten av tillsynen riktas mot fartyg i handelssjöfart, omfattar befogenheterna också t.ex. olika fiskefartyg, myndighetsfartyg och fritidsbåtar.
Hamnstatens befogenheter att övervaka fartyg som seglar under främmande staters flagg baserar sig delvis på artiklar i MARPOL 73/78 och dess bilagor, t.ex. i fråga om olja på regel 11 i bilaga I till MARPOL 73/78 och i fråga om fartygsavfall på fartygsavfallsdirektivet 2000/59/EG. Mera omfattande bestämmelser om hamnstatskontroller ingår i EU:s hamnstatsdirektiv och i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, som getts med stöd av det. Också i EU:s övervakningsdirektiv 2002/59/EG föreskrivs om myndigheternas befogenheter i vissa fall. Enligt regel II i bilaga I till MARPOL 73/78 –konventionen får ett fartyg, som befinner sig i en hamn eller en utsjöterminal i en annan fördragsstat, inspekteras av tjänstemän vederbörligen bemyndigade av nämnda stat i syfte att kontrollera att fartyget uppfyller de operationella kraven i bilagan. Under de omständigheter som beskrivs i punkt 1 i denna regel, skall parten skrida till åtgärder för att säkerställa att fartyget inte lämnar hamnen innan alla brister rättats till i enlighet med kraven i denna bilaga.
Tillämpningen av och tillsynen över denna lag skiljer sig från tillsynen enligt sjötrafiklagen (463/1996). Tillsynen över sjötrafiklagen efterlevs ankommer på Trafiksäkerhetsverket, men ifråga om förebyggande och bekämpning av miljöskador enligt sjötrafiklagen ankommer tillsynen över att lagen efterlevs på den regionala närings-, trafik- och miljöcentralen.
Enligt 2 mom. är Trafiksäkerhetsverket ledande tillsynsmyndighet endast när det gäller tillsyn över efterlevnaden på insjöområdet av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter om utsläpp till vatten från fartyg. I lagen fö-

reslås att tillsynen över utsläpp till vatten från fartyg på insjöområdet ska åläggas Trafiksäkerhetsverket och polisen gemensamt. Det är naturligt att tillsynsuppgiften åläggs ovan nämnda myndigheter med beaktande av att polismyndigheternas verksamhet omfattar hela landet och också Trafiksäkerhetsverket har verksamhet och besitter sakkunskap i anslutning till sjötrafik på insjöområdet och framför allt de största sjöområdena. Trafiksäkerhetsverket ska delta i tillsynen över utsläpp till vatten från fartyg också på havsområdet, dvs. i Finlands territorialvatten och ekonomiska zon, men på dessa områden är i enlighet med 3 § i detta kapitel ledande tillsynsmyndighet Finlands miljöcentral medan övrig tillsyn i huvudsak ankommer på gränsbevakningsväsendet och i fråga om Finlands territorialvatten också polisen som ett komplement. I 9 och 10 § i detta kapitel bestäms om Trafiksäkerhetsverkets, polisens och gränsbevakningsväsendets befogenheter på havsområdet.

3 §. *Finlands miljöcentrals tillsynsuppgifter.* Paragrafen motsvarar 30 § 1 och 3 mom. i den nuvarande fartygsavfallsalgen och praxisen enligt den, men den är mera exakt än tidigare. Omnämnandet av ställningen som ledande tillsynsmyndighet i Finlands territoralvatten och ekonomiska zon är nytt.

Finlands miljöcentral är ledande tillsynsmyndighet i fråga om tillsyn som gäller efterlevanden av denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter oberoende av om det är fråga om utsläpp till vatten av olja, skadliga flytande ämnen, fast avfall eller toalettavfall i Finlands territorialvatten och ekonomiska zon. Den ledande tillsynsmyndighetens uppgift är att ansvara för lösningar som gäller linjerna för tillsynen, t.ex. inrikta tillsynen, inom ramen för resurserna besluta om tillsynens omfattning och besluta om vidtagandet av betydande åtgärder utgående från de iakttagelser som gjorts vid tillsynen. Också gränsbevakningsväsendet övervakar nämnda utsläpp, men Finlands miljöcentral styr på ett övergripande sätt de resurser som används för tillsynen på det sätt som ska anses ändamålsenligt med tanke på skyddet av den marina miljön vid respektive tillfälle. Gränsbevakningsväsendet har t.ex. på uppdrag av Finlands miljöcentral vid sidan av sina andra uppgifter utfört flygspaning, varigenom man försöker upptäcka och i ett tidigt skede bekämpa oljeutsläpp på öppna havet. Finlands miljöcentrals tillsynsbefogenheter sträcker sig från stranden på fastlandet ända till den ekonomiska zonens yttre gräns på havet. Tillsynen över utsläpp i vatten från finska fartyg på andra staters område ankommer i enlighet med internationell rätt i princip på den kuststat i vars territorialvatten fartyget befinner sig.

I anslutning till tillsynen ombesörjer Finlands miljöcentral enligt den föreslagna lagen om bekämpning av oljeskador också ordnandet och utvecklingen av bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieskador och svarar för bekämpningen av fartygsoljeskador och tillsätter en ledare för bekämpningsarbetet, om en fartygsoljeskada har uppkommt eller risk för en sådan föreligger på finskt vattenområde på öppen fjärd eller i den ekonomiska zonen. I fråga om fartygskemikalieskador ansvarar Finlands miljöcentral för bekämpningen av fartygskemikalieskador och tillsätter en ledare för bekämpningsarbetet, om en fartygskemikalieskada har uppkommit eller risk för en sådan föreligger på finskt vattenområde eller i Finlands ekonomiska zon.

4 §. *Närings-, trafik och miljöcentralernas tillsynsuppgifter*. Paragrafen motsvarar 30 § 1 och 3 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen och rådande praxis.

Enligt 1 mom. övervakar närings-, trafik- och miljöcentralerna inom sina verksamhetsområden att hamnarna gör upp en avfallshanteringsplan. Tillsynsskyldigheten gäller särskilt sådana hamnar för handelssjöfart som måste ha miljötillstånd enligt miljöskyddslagen. Närings-, trafik- och miljöcentralen godkänner också avfallshanteringsplaner som inlämnats till den i enlighet med kraven i denna lag.

Närings-, trafik- och miljöcentralerna övervakar att det i hamnarna finns sådana mottagningsanordningar för fartygsgenererat avfall som uppfyller kraven i lagen. Närings-, trafik- och miljöcentralerna övervakar att hamnens avgifter i anslutning till avfallshanteringen är lagenliga. Tillsynen över avgifter är till centrala delar inriktad på att avgifterna är offentliga och publicerade på det sätt som avses i EU:s fartygsavfallsdirektiv. Tillsynen över avgifterna sträcker sig i regel inte till nivån på avgifterna. Närings-, trafik- och miljöcentralerna har tillsynsuppgifter i hamnarna också med stöd av avfallslagen. Dessa uppgifter gäller annat än tillsyn över fartygsgenererat avfall. Närings-, trafik- och miljöcentralerna ska med stöd av avfallslagen också övervaka de avfallshanteringsföreskrifter

som kommunerna godkänt för hamnarnas del, men denna uppgift ankommer i främsta hand på den kommunala miljövårdsmyndigheten.

5 §. *Den kommunala miljövårdsmyndighetens tillsynsuppgifter.* Enligt paragrafen ska den kommunala miljövårdsmyndigheten särskilt utöva tillsyn över småbåtshamnarnas avfallshanteringsplanering och mottagningen i dessa hamnar av avfall från fritidsbåtar.

6 §. *Gränsbevakningsväsendets tillsynsuppgifter.* Paragrafen motsvarar 30 § 4 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen och rådande praxis. Att gränsbevakningsväsendet deltar i tillsynen som självständig tillståndsmyndighet betyder nu att det inte har ställning som ledande tillsynsmyndighet på något vattenområde.

Enligt paragrafen ska gränsbevakningsväsendet utöva tillsyn över efterlevnaden i Finlands territorialvatten och ekonomiska zon av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter om utsläpp till vatten från fartyg. Denna verksamhet ger upphov till information utgående från vilken gränsbevakningsväsendet påför oljeutsläppsavgift i enlighet med 3 kap. i denna lag. Gränsbevakningsväsendet har enligt miljöskyddslagen för sjöfarten en självständig tillsynsuppgift avseende utsläpp till vatten från fartyg. I sin verksamhet ska gränsbevakningsväsendet dock beakta att enligt 3 § i detta kapitel är Finlands miljöcentral ledande tillsynsmyndighet när det gäller tillsynen över utsläpp till vatten från fartyg i Finlands territorialvatten och ekonomiska zon. Detta betyder att gränsbevakningsväsendet vid sidan av sina andra uppgifter utövar tillsyn över utsläpp till vatten från fartyg. Gränsbevakningsväsendets och Finlands miljöcentrals tillsynsbefogenheter sträcker sig från stranden på fastlandet ända till den ekonomiska zonens yttre gräns på havet. Tillsynen över utsläpp i vatten från finska fartyg på andra staters område ankommer i enlighet med internationell rätt i princip på den kuststat i vars territorialvatten fartyget befinner sig. I fråga om tillsynen över utsläpp till vatten från företag på insjöområdet ankommer ledningsansvaret enligt 1 § i detta kapitel på Trafiksäkerhetsverket och dessutom ska polisen ha tillsynsuppgifter på insjöområdet i enlighet med 8 § i detta kapitel.

7 §. *Tullverkets tillsynsuppgifter.* Paragrafen motsvarar 30 § 4 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen och rådande praxis. Att tullverket deltar i tillsynen som självständig tillsynsmyndighet innebär nu att dess ställning som självständig tillsynsmyndighet preciserats till tillsyn över bränsle som släpps ut på marknaden i Finland.

Enligt paragrafen ska tullverket utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter om kvaliteten på bränsle som släpps ut på marknaden i Finland. De bestämmelser som omfattas av tullverkets tillsyn ingår i 7 kap. i denna lag. Tillsynen sker genom att man tar och analyserar prov från lager och distributionsställen i syfte att bestämma bränslekvaliteten. Tullverket har utövat motsvarande tillsyn även under tiden med den gällande fartygsavfallslagen. Dessutom ska tullverket ha kontrolluppgifter i anslutning till tillsynen över transporter av skadliga ämnen vilka tullverket utför på begäran av Trafiksäkerhetsverket som en typ av handräckning.

8 §. *Polisens tillsynsuppgifter.* Paragrafen motsvarar 30 § 4 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen och rådande praxis. Att polisens deltagande i tillsynen som självständig tillsynsmyndighet innebär nu att dess ställning som självständig tillsynsmyndighet preciserats på insjöområdet, men polisen ska ha ställning som tillsynsmyndighet även på finskt vattenområde. Polisen har inte ställning som ledande tillsynsmyndighet på något vattenområde.

Enligt paragrafen ska polisen utöva tillsyn över efterlevnaden på insjöområdet av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter om utsläpp till vatten från fartyg. Polisens uppgifter ska omfatta tillsyn över utsläpp på insjöområdet och tillsyn över fritidsbåtar även i vidare bemärkelse. När man bedömer polisens tillsynsbefogenheter och skyldigheter måste man dock beakta att enligt 2 § i detta kapitel ska Trafiksäkerhetsverket vara ledande tillsynsmyndighet när det gäller tillsynen över efterlevnaden på insjöområdet av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter om utsläpp till vatten från fartyg. Polisens befogenhet enligt denna lag är befogad, eftersom polismyndigheterna verkar på olika håll i landet. Gränsbevakningsväsendet, som har motsvarande uppgifter till havs, har i regel ingen verksamhet på insjöområdet. Trafiksäkerhetsverket har verksamhet på insjöarna och man har också den nödvändiga sak-

kunskapen om sjötrafik, framför allt på de största sjöområdena. Att polisen deltar i tillsynen kunde betyda att man utreder förekomsten och omfattningen av lokala utsläpp antingen på Trafiksäkerhetsverkets begäran eller på eget initiativ.

Polisen ska delta i tillsynen över utsläpp till vatten från fartyg även i Finlands territorialvatten, fast ledande tillsynsmyndighet på Finlands territorialvatten är i enlighet med 3 och 5 § i detta kapitel Finlands miljöcentral och tillsynsansvaret i övrigt vilar på gränsbevakningsväsendet och Trafiksäkerhetsverket. Bestämmelser om polisens, gränsbevakningsväsendets och Trafiksäkerhetsverkets befogenheter på havsområdet ingår i 10 och 11 § i detta kapitel. Polisens uppgift vid tillsyn enligt denna lag på Finlands territorialvatten vore i första hand att fungera som handräcknings- och undersökningsmyndighet.

9 §. *Handräckning.* Paragrafen motsvarar 30 § 4 mom. i fartygsavfallslagen och rådande praxis, men där nämns särskilt vissa myndigheter, vilkas ställning är central även för att trygga fartygs normala drift i undantagsfall och för att förebygga miljöskador.

Enligt paragrafen ska Meteorologiska institutet, Finlands miljöcentral, försvarsmakten, de regionala tillstånds- och tillsynsverken när tillsynsmyndigheten utför uppgifter enligt denna inom respektive behörighet ge dem den handräckning de behöver. Tillsynsmyndigheterna kan vid behov begära handräckning av de handräckningsmyndigheter som nämns i bestämmelsen. Dessutom kan handräckningsmyndigheterna underrätta tillsynsmyndigheter om sina iakttagelser av sådant som strider mot denna lag.

Meteorologiska institutets och Finlands miljöcentrals handräckning kan åter gälla att utarbeta vågprognoser och oljespridningsprognoser samt att förmedla väderuppgifter till Finlands miljöcentral, gränsbevakningsväsendet och Trafiksäkerhetsverket. Försvarsmakten, polisen och de regionala tillstånds och tillsynsverken tryggar vid behov tillträde till svårtillgängliga objekt och de har allmänna befogenheter att upprätthålla allmän ordning och säkerhet och i anslutning till tvångsåtgärder. Tillsynsmyndigheterna ger handräckning också utanför sitt tillsynsansvar till den myndighet som har det egentliga tillsynsansvaret. Trafiksäkerhetsverket, Finlands miljöcentral, de regionala närings-, trafik-, och miljöcentralerna, gränsbevakningsväsendet, Tullverket och särskilt polisen ger handräckning inom respektive behörighet.

Enligt 2 mom. ska bestämmelserna i 3 kap. 8 § tillämpas på handräckning när det gäller uppgiften som avser oljeutsläppsavgift.

10 §. *Tillsynen över fartygens konstruktion, utrustning, anordningar, rutiner och arrangemang.* Paragrafen motsvarar 5 § 1 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen. Paragrafen är av informativ natur.

Enligt paragrafen finns bestämmelser om tillsynen över fartygs konstruktion, utrustning, anordningar, rutiner och arrangemang ombord och därtill ansluten inspektion samt om andra åtgärder på finskt vattenområde och, när det gäller finska fartyg, också utanför finskt vattenområde i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Bestämmelsen förtydligar gränsen mellan tillämpningsområdena för miljöskyddslagen för sjöfarten och lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Tillämpningsområdet för lagen om tillsyn över fartygssäkerheten omfattar tillsynen över efterlevnaden av stadganden och bestämmelser som gäller fartygssäkerheten. Begreppet fartygssäkerhet omfattar fartygs sjövärdighet, säker drift av fartyg och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift, redarens säkerhetsledningssystem samt förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg. Miljöskyddslagen för sjöfarten omfattar bestämmelser om tillsyn över utsläpp, provtagning för att utreda ursprunget till olja eller något annat skadligt ämne samt stoppande av fartyg för att verkställa en trafikbegränsning. Bestämmelser om begränsning av ett fartygs trafik i de fall som avses i 4 § i den nuvarande fartygsavfallslagen ingår i lagen om fartygstrafikservice (623/2005).

11 §. *Utredning av inträffade utsläpp och åtgärder vid omedelbar risk för vattenförorening.* Paragrafen baserar sig på 5 § 2 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen.

Miljöskyddslagen för sjöfarten ska tillämpas på utredningen av inträffade utsläpp. Behöriga myndigheter ska vara Trafiksäkerhetsverket samt gränsbevakningsväsendet och polisen. Myndigheterna ska enligt paragrafen ha rätt att i syfte att utreda utsläpp förrätta andra inspektioner på fartyg än sådana som avses i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Dessa inspektioner ska innefatta t.ex. att ta prover för att utreda ursprunget till olja eller något annat skadligt ämne som observerats i vattnet, att kräva information av fartyget eller

att granska fartygets olje- och avfallsdagböcker.

Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket samt gränsbevakningsväsendet och polisen ha rätt att i syfte att utreda utsläpp och förekomsten av skadliga påväxthindrande system förrätta andra inspektioner på finska fartyg, exempelvis ta prover för att utreda ursprunget till olja eller något annat skadligt ämne som observerats i vattnet eller utreda egenskaperna hos påväxthindrande system. Detsamma gäller ett utländskt fartyg då det ligger i hamn eller till ankars på finskt vattenområde eller framförs på finskt vattenområde, i fråga om fartyg som framförs på Finlands territorialhav dock under de förutsättningar som föreskrivs i 12 kap. 12 §.

I 2 mom. föreskrivs om rätt att stoppa ett fartyg på vissa villkor. Rätten att i förebyggande syfte stoppa ett fartyg med stöd av miljöskyddslagen för sjöfarten är begränsad till andra orsaker än sådana som har att göra med fartygets konstruktion, utrustning, anordningar, rutiner och arrangemang. Av de sistnämnda orsakerna kan ett fartyg stoppas i förebyggande syfte med stöd av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

Den förebyggande bestämmelsen i miljöskyddslagen för sjöfarten kan tillämpas t.ex. i situationer där fartygets avfallstank är för full för att fartyget ska kunna fortsätta sin färd till nästa hamn utan att tömma tanken emellan. Den förebyggande rätten att stoppa fartyget möjliggör då också tillsyn över obligatorisk avlämning av fartygsavfall enligt bestämmelserna i 10 kap.

Enligt 3 mom. gäller bestämmelserna i paragrafen med beaktande av 1 kap. 4 § endast i tillämpliga delar försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg.

Enligt 4 mom. gäller rätten att inspektera dock inte lokaler och utrymmen som används för varaktigt boende. På fartyg är boendeutrymmena hemfridsskyddade och på grund av det grundlagsenliga skyddet för privatlivet ska de inte omfattas av myndigheternas inspektionsrätt enligt denna lag.

12 §. *Rätt att utföra inspektioner, få uppgifter och stoppa fartyg på Finlands territorialhav och i Finlands ekonomiska zon.* Paragrafen motsvarar 5 a § i den nuvarande fartygsavfallslagen. Bestämmelser om begränsning av fartygs trafik ingår numera i lagen om fartygstrafikservice.

12 kap. 12 § i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten ska på samma sätt som den nuvarande regleringen gälla utländska fartyg som framförs på Finlands territorialhav och som har förorsakat utsläpp där.

Genom paragrafen ändras inte innehållet i den gällande fartygsavfallslagen på något annat sätt än att till förutsättningarna för ingripande fogas brott mot bestämmelserna om skadliga påväxthindrande system och att inspektionsrätten begränsas av i fråga om hemfridsskyddet.

13 §. *Skyldighet att undvika onödigt dröjsmål samt principen om minsta olägenhet.* Pargrafen motsvarar 5 b § i den nuvarande fartygsavfallslagen.

14 §. *Ställande av säkerhet.* Paragrafen motsvarar 5 c § i den nuvarande fartygsavfallslagen.

15 §. *Tvångsmedel.* Paragrafen motsvarar 30 a § i den nuvarande fartygsavfallslagen. I paragrafen föreskrivs också om Trafiksäkerhetsverkets administrativa tvångsmedel och möjlighet att avbryta ett lagstridigt förfarande.

Trafiksäkerhetsverket och de regionala närings-, trafik- och miljöcentralerna kan i ärenden inom sin respektive behörighet enligt denna lag förbjuda den som bryter mot denna lag eller en med stöd av den utfärdad förordning eller föreskrift att fortsätta med eller upprepa ett förfarande som bryter mot bestämmelserna eller föreskrifterna. Dessa myndigheter kan också ålägga den som saken gäller att fullgöra sin skyldighet eller att återställa miljön i ursprungligt skick eller att undanröja den olägenhet som överträdelsen orsakat miljön. Det kan också bestämmas att det lagstridiga förfarandet ska avbrytas.

Tillsynsbefogenheterna enligt denna lag ankommer i fråga om hamnar på den behöriga regionala närings-, trafik- och miljöcentralen och i fråga om fartyg på Trafiksäkerhetsverket. Det ska vara möjligt att använda tvångsmedel endast för att effektivera den tillsyn som myndigheten ålagts att utöva. Trafiksäkerhetsverkets tvångsmedel kan således gälla fartyg och den regionala närings-, trafik- och miljöcentralens tvångsmedel kan gälla avfallshanteringen i hamnar.

16 §. *Vite, hot om utförande och hot om avbrytande.* Paragrafen motsvarar 30 a § i den nuvarande fartygsavfallslagen.

Enligt paragrafen kan Trafiksäkerhetsverket och de regionala närings-, trafik- och miljöcentralerna förena ett förbud eller en föreskrift som de utfärdat med stöd av 12 kap. 12 § med vite eller hot om att åtgärden vidtas på

den försumliges bekostnad eller att verksamheten avbryts.
Om inte något annat följer av denna lag tillämpas i övrigt på ett ärende som gäller vite, hot om utförande och hot om avbrytande viteslagen.
17 §. *Tillsynsmyndighetens skyldighet att vidta åtgärder när ett fartyg bryter mot sin skyldighet att avlämna avfall i hamn eller släpper ut miljöförstörande ämnen.* Paragrafen är ny och den baserar sig på EU:s direktiv om fartygsavfallsbrott.
I artikel 4 i direktivet om fartygsavfallsbrott har Europeiska gemenskapens medlemsstater ålagts skyldighet att se till att utsläpp som strider mot direktivet förhindras. För att fullgöra denna innehåller artikel 6 skyldighet att i den mån en inspektion avslöjar utsläpp av förorenande ämnen enligt artikel 4 ska de behöriga myndigheterna i den medlemsstaten och i flaggstaten informeras.
Enligt artikel 7 ska medlemsstaterna ha nära samarbete och om fartygets nästa anlöpshamn ligger i ett tredje land, ska den berörda hamnen informeras. I artikel 2 i direktivet om fartygsavfallsbrott avses med förorenande ämnen endast ämnen som omfattas av bilagorna I (olja) och II (skadliga flytande ämnen i bulk) till MARPOL 73/78. Med utsläpp avses däremot enligt artikel 2 varje utsläpp, oavsett hur det orsakats, från ett fartyg, i enlighet med artikel 2 i MARPOL 73/78. Skyldigheten att anmäla utsläpp gäller således oljeutsläpp och utsläpp av skadliga flytande ämnen. Direktivet om fartygsavfallsbrott gäller enligt artikel 3 utsläpp i en medlemsstats inre vatten, en medlemsstats territorialhav, sund som används för internationell sjöfart, en medlemsstats ekonomiska zon eller och det fria havet. Med det öppna havet avses det internationella havsområdet utanför den yttre gränsen för den ekonomiska zonen.
I 1 mom. föreslås en bestämmelse om skyldighet för Trafiksäkerhetsverket att stoppa ett fartyg, om det finns tydliga bevis på att fartyget har brutit mot sin skyldighet att avlämna fartygsavfall eller lastrester i hamn. Om fartygets nästa anlöpshamn finns i en annan stat, ska anmälan om detta göras till den behöriga tillsynsmyndigheten. Denna skyldighet gäller alla klara fall av brott mot obligatoriskt avlämnande av avfall där det finns tydliga bevis.
Enligt 2 mom. ska utsläpp av olja eller skadliga flytande ämnen som observerats i samband med tillsynen anmäla utsläppet till fartygets nästa anlöpshamn och fartygets flaggstat enligt vad som föreskrivs i EU:s fartygsavfallsdirektiv. Samtidigt ska den behöriga myndigheten vidtalas att vidta åtgärder med anledning av utsläppet.
18 §. *Närmare bestämmelser.* En bestämmelse som motsvarar paragrafen ingår i 34 § i den nuvarande fartygsavfallslagen. Paragrafen är mera exakt än förr i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten.
Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om tillsynsmyndigheternas uppgifter och arbetsfördelning. De tillsynsmyndigheter som avses i paragrafen är Trafiksäkerhetsverket, Finlands miljöcentral, de regionala närings-, trafik- och miljöcentralerna, gränsbevakningsväsendet, Tullverket och polisen och om dem föreskrivs i 2—8 § i detta kapitel. Bestämmelser utfärdas vid behov för att precisera de uppgifter som grundar sig på denna lag och för att förtydliga arbetsfördelningen mellan de tillsynsmyndigheter som stödjer sig på denna lag. Tillsynsmyndigheternas uppgifter och arbetsfördelning kan inte utvidgas genom förordning jämfört med vad som föreskrivs i lagen. De tillsynsuppgifter som avses i denna lag baserar sig i huvudsak på MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen och Europeiska gemenskapens rättsakter, bestämmelser om de skyldigheter som ska övervakas ingår i 2—11 kap. i denna lag. Tillsynen enligt denna lag är fördelad på flera olika tillsynsmyndigheter inom flera olika förvaltningsområden och på motsvarande sätt utfärdas närmare bestämmelser genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet kan föreskrivas om t.ex. tillsynsmyndigheternas förfarande och mera ingående hur samarbetet ska ordnas när en sak kräver samarbete mellan flera tillsynsmyndigheter.

13 kap. **Särskilda bestämmelser**

1 §. *Avgifter, arvoden och kostnadsersättningar.* I lagen föreslås sådana bestämmelser om avgifter och arvoden samt kostnadsersättningar som tidigare funnits på förordningsnivå. En bestämmelse om arvoden och avgifter har ingått i 24 § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen.
Syftet med paragrafen är att på lagnivå ange grunder för arvodena till utsedda inspektörer och föreskriva att lagen om grunderna för

avgifter till staten ska tillämpas på avgifter för myndighetsbeslut samt kontrollåtgärder.
I 1 mom. föreskrivs att på avgifter för myndighetsbeslut och myndigheters kontrollåtgärder tillämpas lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).
I 2 mom. föreskrivs om skyldigheten för den som beställer en inspektion att erlägga arvode till en utsedd inspektör. I fråga om grunderna för arvodets storlek hänvisas de bestämmelser i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg, som gäller en utsedd besiktningsman och skeppsmätare. Avsikten är att närmare bestämmelser ges genom förordning av statsrådet.
I 3 mom. föreskrivs om rätt för inspektören till ersättning för resekostnader och dagtraktamente samt till transport till fartyg som inte är förtöjda i hamn eller till motsvarande kostnadsersättning.
Enligt 4 mom. får de avgifter, arvoden och kostnader som avses i denna paragraf tas ut hos den betalningsskyldige utan dom eller avgörande med iakttagande av vad lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007) föreskriver om offentligrättsliga eller motsvarande fordringar.
2 §. *Behörighetsvillkor och utnämning av inspektör samt kraven på god förvaltning.* Paragrafen är ny jämfört med fartygsavfallslagen. Paragrafen har att göra med att kraven på god förvaltning ska tryggas som en del av rättsskyddet när förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter.
Enligt 1 mom. hänvisas ifråga om behörighet samt beviljande och återkallande av utnämningsbrev för en av Trafiksäkerhetsverket utsedd inspektör de bestämmelser som gäller för utsedd besiktningsman och skeppsmätare i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.
De uppgifter den utsedda inspektörerna utför enligt den föreslagna lagen ska betraktas som offentliga förvaltningsuppgifter enligt 124 § i grundlagen. För att trygga god förvaltning föreskrivs i 1 mom. att vid fullgörandet av sådana offentliga förvaltningsuppgifter som avses i den föreslagna lagen ska utsedda inspektörer följa bestämmelserna i förvaltningslagen (434/2003), språklagen, lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003) och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). Fartygets tekniska dokumentation ska dock på fartyget ges på det språk som denna dokumentation utarbetats på. Detta förbehåll är nödvändigt därför att särskilt vid hamnstatskontroller på fartyg som framförs under utländsk flagg ska man på grund av internationella förpliktelser i stället för finska eller svenska använda språket i fartygets flaggstat eller IMO-språken engelska, franska eller spanska.
Eftersom de av Trafiksäkerhetsverket utsedda inspektörerna utför offentliga förvaltningsuppgifter när de sköter de uppgifter som avses i den föreslagna lagen, föreskrivs i 2 mom. att på utsedda inspektörer tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar vid utförandet av uppgifter som avses i den föreslagna lagen. Om skadeståndsansvaret för en utsedd inspektör hänvisas till skadeståndslagen (412/1974).
3 §. *Straffstadganden*. En bestämmelse som motsvarar paragrafen ingår i 28 § i den nuvarande fartygsavfallslagen. Paragrafen är mera exakt avgränsad än tidigare och strävan med den är att genomföra den straffrättsliga laglighetsprincipen.
Det föreslås att paragrafen preciseras så att den bättre motsvarar den straffrättsliga laglighetsprincipen. I enlighet med detta föreslås i bestämmelsen att de straffbara gärningarna specificeras exakt på lagnivå. I bestämmelsen hänvisas också till 48 kap. 1 – 4 § i strafflagen, där det föreskrivs om gärningar mot miljön som bestraffas hårdare. Dessutom ändras hänvisningarna i strafflagen och lagen förrättande av undersökning och användande av tvångsmedel ombord på utländskt handelsfartyg med anledning av brott i vissa fall så att de avser den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten.
Med stöd av 1 kap. 2 § i strafflagen tillämpas finsk lag på brott som har begätts ombord på ett finskt fartyg, om brottet har begåtts när fartyget befann sig på öppna havet eller inom ett område som inte tillhör någon stat. Med stöd av 1 kap. 1—7 § i strafflagen har Finland däremot inte straffrättslig behörighet i fråga om en gärning som strider mot miljöskyddslagstiftningen för sjöfarten om den företagits från ett utländskt fartyg inom Finlands ekonomiska zon med undantag för en situation enligt 1 kap. 6 §, där en finsk medborgare har begått ett brott inom ett område som inte hör till någon stat. Även då är emellertid villkoret för straffbarhet att på gärningen kan enligt finsk lag följa fängelse i över sex månader.
I propositionen föreslås att till 1 kap. 1 § i strafflagen fogas en hänvisning, enligt vilken

bestämmelser om tillämpningen av finsk straffrätt på brott som begåtts i Finlands ekonomiska zon finns förutom i lagen om Finlands ekonomiska zon även i den nya miljöskyddslagen för sjöfarten. I 13 kap. 6 § 1 mom. i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten preciseras att den finska strafflagen tillämpas på överträdelser av de bestämmelser som avses i paragrafen även när gärningen har begåtts från ett utländskt fartyg i Finlands ekonomiska zon.

I artikel 230 i havsrättskonventionen (UNCLOS) begränsas kuststaternas befogenheter att bestämma straffpåföljder för brott som begåtts från utländska fartyg. Enligt stycke 1 i artikeln kan för gärningar i strid med miljöskyddslagstiftningen för sjöfarten som företagits från ett utländskt fartyg utanför territorialhavet och således t.ex. inom den ekonomiska zonen alltid utdömas endast böter. Förbudet mot att utdöma fängelsestraff gäller även uppsåtliga gärningar som företagits från utländska företag.

Enligt den gällande lagen kan för överträdelser av förbud i miljöskyddslagstiftningen för sjöfarten inom territorialhavet utdömas även fängelsestraff i enlighet med 48 kap. i strafflagen, såvida det inte är fråga om gärningar som företagits från ett utländskt fartyg inom territorialhavet genom oaktsamhet. Sistnämnda gärningar berörs av bestämmelserna i 13 kap. 3 § i denna lag. Begränsningen av straffpåföljden baserar sig för territorialhavets del på bestämmelserna i artikel 230 stycke 2 i havsrättskonventionen, vilka också tillåter annat än böter när det är fråga om allvarlig och uppsåtlig förorening av territorialhavet. Med anledning av bestämmelserna i stycke 1 i nämnda artikel fogades till 48 kap. i strafflagen en 10 § genom lag 1067/2004, enligt vilken för en i 28 § 1 mom. i fartygsavfallslagen avsedd gärning som har begåtts från ett utländskt fartyg i Finlands ekonomiska zon och som är straffbar enligt 48 kap. 1—4 § i strafflagen får dömas endast till böter. Denna princip kvarstår oförändrad men det föreslås att hänvisningen ändras så att den avser 13 kap. 3 § 2 mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten. Trots den begränsning som gäller straffpåföljd kan således på gärningar som företagits från utländska fartyg i den ekonomiska zonen tillämpas även strafflagens bestämmelser om miljöbrott, vilket vore motiverat eftersom dylika gärningar också kan vara uppsåtliga. Trots förbudet mot fängelsestraff är avsikten ändå inte att samtidigt begränsa de straffprocessuella tvångsmedel som används vid förundersökning i fråga om dessa utländska fartyg.

Enligt artikel 228 stycke 2 i havsrättskonventionen får straffrättsliga förfaranden som rör utländska fartyg ej inledas efter utgången av tre år från den dag då överträdelsen begicks och får ej, med förbehåll för bestämmelserna i stycke 1, inledas av någon stat då rättsliga förfaranden har inletts av en annan stat. Enligt stycke 3 påverkar bestämmelserna i artikeln inte flaggstatens rätt att vidta varje slag av åtgärd, däri inbegripet förfaranden syftande till ådömande av straff enligt sina lagar, oberoende av annan stats tidigare förfaranden.

Enligt 8 kap. 1 § 2 mom. 4 punkten i strafflagen är den allmänna preskriptionstiden två år, om det strängaste straffet är fängelse i högst ett år eller böter. Genom en ändring av 8 kap. 1 § 4 mom. (1161/2005) i strafflagen föreskrevs dock att preskriptionstiden för miljöförstöring, miljöförseelse och miljöförstöring av oaktsamhet som har skett från ett utländskt fartyg i Finlands ekonomiska zon så som avses i 28 § i den nuvarande fartygsavfallslagen (300/1979) ska vara 3 år. De nämnda brotten är just sådana som avses i 48 kap. 1 – 4 § i strafflagen. Preskriptionstiden för miljöbrott som begåtts från ett finskt fartyg inom den ekonomiska zonen och för miljöbrott som begåtts inom Finlands territorialvatten är 10 år. I regeringens proposition föreslås att hänvisningarna ändras så att i 8 kap. 1 § 4 mom. i strafflagen hänvisas till 13 kap. 3 § i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten.

Om gärningen har skett utanför finskt territorium ska åtal enligt 13 kap. 10 § 3 mom. i den föreslagna lagen väckas vid Helsingfors tingsrätt.

Strävan har varit att i överensstämmelse med den starffrättsliga laglighetsprincipen i bestämmelsen tillräckligt exakt avgränsat precisera de gärningar i strid med denna lag beträffande vilka överträdelser kräver att straff döms ut. Det har föreslagits att straffen tas i lagen så att skyldigheterna enligt lagen ska fullgöras på förhand. Bestämmelserna motsvarar den nuvarande fartygsavfallslagen men är mycket exaktare. Fortfarande ska endast böter kunna påföras med stöd av miljöskyddslagen för sjöfarten medan det föreskrivs om gärningar som ska bestraffas strängare i strafflagen, framför allt i 48 kap. 1 – 4 § i strafflagen, vilka gäller miljöbrott.

Den som i enlighet med 13 kap. 3 §:n 2 mom. uppsåtligen eller av oaktsamhet handlar i strid med de gärningar som särskilt uppräknas i paragrafens 2 mom. ska för brott mot miljöskyddet för sjöfarten dömas till böter. Man kan dock inte dömas om gärningen är ringa eller har skett från ett utländskt fartyg genom oaktsamhet eller om straff ska dömas ut för gärningen enligt bestämmelserna om miljöbrott i 48 kap. 1 – 4 § i strafflagen. Vad som är en ringa gärning bedöms först av den övervakande myndigheten som prövar om gärningen ska anmälas till polisen. Den övervakande myndigheten kan vid sin prövning beakta huruvida gärningen tyder på synnerligen stor likgiltighet för miljöskyddet inom sjöfarten hos gärningsmannen. Gärningen ska i regel vara annat än ringa om gärningsmannen trots tidigare anmärkningar och varningar inte har rättat till bristen eller upphört med det lagstridiga förfarandet. Om gärningen har betydande skadliga påföljder, som t.ex. utsläpp som är större än ringa ofta har, kan gärningen emellertid i allmänhet inte betraktas som ringa. Gärningen ska i allmänhet vara ringa om det inte tidigare bevisligen har påpekats att kravet på överensstämmelse med kraven inte är uppfyllt. Tillsynsmyndigheten ska i allmänhet slutligen göra anmälan om brott när det är fråga om upprepad försummelse. Huruvida en gärning är ringa bedöms i sista hand av domstolen och vid bedömningen ska beaktas gärningens uppsåtlighetsgrad och gärningens omfattning och skadlighet med avseende på förhindrande av miljöförstörning.

Enligt paragrafens 2 mom. ska det vara straffbart att bryta mot utsläppsförbudet och utsläppsbegränsningarna som gäller olja samt att bryta mot kraven på oljetankfartygs konstruktion, maskinrum och anordningar. Det ska också vara straffbart att bryta mot förbuden som gäller oljetransport på insjöområdet. Det ska vara straffbart att bryta mot utsläppsförbunden och utsläppsbegränsningarna som gäller skadliga flytande ämnen samt att bryta mot konstruktions- och anordningskraven på kemikalietankfartyg.

I fråga om toalettavfall ska det vara straffbart att bryta mot utsläppsförbuden och utsläppsbegränsningarna som gäller toalettavfall.

I fråga om fast avfall ska det vara straffbart att bryta mot utsläppsförbuden och utsläppsbegränsningarna som gäller fast avfall.

Det ska vara straffbart att bryta mot kraven på anordningar för att begränsa utsläpp till luften, t.ex. dieselmotorer och avfallsförbränningsugnar, liksom att bryta mot bränslekraven.

Det ska vara straffbart att bryta mot förbudet mot användning av skadliga påväxgthindrande system.

Det ska vara straffbart att bryta mot skyldigheten att sörja för mottagningsanordningar i hamn och mot skyldigheten att göra upp avfallshanteringsplan för hamn liksom mot skyldigheten att lämna avfall i hamn och skyldigheten att anmäla fartygsavfall.

Det ska vara straffbart att bryta mot skyldigheten att anmäla fara för oljeskada och mot skyldigheten att anmäla fara som gäller andra skadliga ämnen än olja.

Straffen för brott mot skyldigheterna i 2 mom. när det gäller fritidsbåtar beskrivs mera ingående i motiveringen till 1 kap. 3 § i denna lag.

I 3 mom. föreskrivs om förbud mot sanktionskumulation. Den som bryter mot en skyldighet eller ett förbud som utfärdats med stöd av denna lag och förenats med vite, hot om utförande eller hot om avbrytande kan inte dömas till straff enligt 2 mom. för samma gärning. Samma gärning ska inte ha olika påföljder.

Enligt 4 mom. döms till straff för ett förfarande som är belagt med straff enligt 2 mom. den mot vars förpliktelser gärningen eller försummelsen strider. Vid bedömningen av detta ska man beakta dennes ställning, arten och omfattningen av hans eller hennes uppgifter och befogenheter samt även i övrigt hans eller hennes andel i att den lagstridiga situationen uppkommit eller fortgått. Bestämmelsen motsvarar den bestämmelse om ansvarsfördelning som togs in i 48 kap. 9 § i strafflagen, vilken gäller miljöbrott, genom lagändring 578/1995. Risker för miljön hänför sig ofta till sådan produktions- eller annan verksamhet som på ett eller annat sätt bedrivs under organiserade former. Vid miljöbrott som begåtts i sådan verksamhet måste det utredas vem eller vilka av flera potentiellt ansvarig personer som ska dömas till straff. Det är nödvändigt att reglera de ansvarsfördelningsgrunder som ska tillämpas i domstol också för att man bl.a. i företag ska fästa uppmärksamhet vid dem i förebyggande syfte och på så sätt undvika försummelser som beror på oklar uppgiftsfördelning och oklara ansvarsförhållanden.

Till straff för ett förfarande som är belagt med straff döms den mot vars förpliktelser

gärningen eller försummelsen strider. Vid bedömningen av detta ska man beakta för det första arten av den berördes uppgifter och befogenheter. Med uppgifter och befogenheter hänvisas till de verksamhetsprinciper som iakttas i respektive organisation och som kan vara internt fastställda (t.ex. uppgifter och beslutsbefogenheter som överenskommits i personalens arbetsavtal) eller föreskrivna i bestämmelser eller myndighetsbeslut (t.ex. tjänsteinnehavares skyldigheter eller företagsledningens uppgifter som anges i villkoren i miljötillståndet).

Med uppgifternas och befogenheternas art avses direkt arbetsuppgifternas innehåll och bl.a. den berördes ställning antingen som arbetstagare på den utförande nivån eller på någon chefsnivå. Uppgifternas och befogenheternas omfattning hänvisar till hur pass självständig ställning den berörde har och hur vittbärande de saker är som han eller hon får fatta beslut särskilt med avseende på deras miljökonsekvenser. Grunden för ansvarsfördelningen ska fortfarande vara att den berörde har handlat mot sina klart angivna skyldigheter. Om det åter har förekommit oklarheter beträffande uppgifts- och befogenhetsfördelningen, ökar detta de personers ansvar som ska besluta och informera om uppgiftsfördelningen.

Enligt bestämmelsen beaktas även i övrigt den berördes andel i att den lagstridiga situationen uppkommit eller fortgått. Ansvaret ska inte hänföras t.ex. enbart till den som genom att använda tekniska anordningar i sista hand åstadkommer ett lagstridigt utsläpp i miljön, utan i första hand till dem på vilkas order eller uppdrag eller med vilkas samtycke det lagstridiga förfarandet inleds.

4 §. *Skyldighet att underrätta fartygets flaggstat.* Paragrafen motsvarar 28 a § i den nuvarande fartygsavfallslagen.

5 §. *Rätten att använda tvångsmedel mot utländskt fartyg i Finlands ekonomiska zon.* Paragrafen motsvarar 28 b § i den nuvarande fartygsavfallslagen.

Den specialbestämmelse om straffpåföljd som ingår i 48 kap. 10 § i strafflagen begränsar inte de straffprocessuella tvångsmedel som kan användas vid förundersökning när det är fråga om gärningar enligt 13 kap. 3 § i denna lag som skett från ett utländskt fartyg i Finlands ekonomiska zon och som är straffbara enligt 48 kap. 1—4 § i strafflagen. Paragrafen gör det möjligt att i dessa situationer använda tvångsmedel enligt straffskalorna i 48 kap. 1—4 § i strafflagen.

6 §. *Straffrättslig behörighet när det gäller utländska fartyg.* Paragrafen motsvarar 28 c § i den nuvarande fartygsavfallslagen.

7 §. *Rättelseyrkande.* Något förfarande med rättelseyrkande har inte ingått i den gällande fartygsavfallslagen (300/1979), utan bestämmelsen är ny.

Rättelseyrkande ska vara ett förstadium till ändringssökande, men det ska inte hindra ändringssökande. Förfarandet med rättelseyrkande lämpar sig för det mycket stora antal beslut av teknisk natur som fattas med stöd av miljöskyddslagen för sjöfarten i fråga om inspektioner och certifikat. Vid förfarandet med rättelseyrkande har en part möjlighet att snabbare få ett motiverat svar på omständigheter som denne inte godkänner än vad som är fallet vid en förvaltningsprocess.

I 1 mom. ges den som är missnöjd med Trafiksäkerhetsverkets beslut rätt att söka rättelse i beslut enligt 1 punkten som gäller inspektion och handlingar som gäller fartyget, t.ex. olika certifikat, samt i beslut som fattats av en inspektör utsedd av Trafiksäkerhetsverket och som gäller handlingar som gäller fartyget, t.ex. certifikat.

I 1 mom. 2 punkten ges rätt att söka rättelse i avgifter som en inspektör utsedd av Trafiksäkerhetsverket har påfört med stöd av denna lag. På motsvarande sätt söks ändring i avgifter som påförts av alla myndigheter genom ett rättelseyrkande till den myndighet som fattat beslutet i enlighet med 11 b § i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

Enligt 2 mom. får ett beslut i vilket rättelse får sökas inte överklagas genom besvär, utan eventuella besvär ska föregås av rättelseförfarande. Till ett beslut i vilket rättelse får sökas ska fogas anvisningar om rättelseyrkande. Rättelseyrkande ska sökas hos Trafiksäkerhetsverket inom 30 dagar från delfåendet av beslutet. Ett förfarande som liknar det föreslagna förfarandet med rättelseyrkande som förstadium till ändringssökande har tagits i bruk bl.a. med stöd av 98 § i fordonslagen (1090/2002) vid bilbesiktning, där det genom utövande offentlig makt fattas en mängd beslut som baserar sig på bedömning av fordons tekniska skick.

I 3 mom. åläggs Trafiksäkerhetsverket att avgöra ett i paragrafen avsett rättelseyrkande inom två månader från det att yrkandet blev anhängigt. På grund av kundernas behov ska

Trafiksäkerhetsverket försöka avgöra rättelseyrkanden så snabbt som möjligt. På grund av sakens natur ska man försöka avgöra ett rättelseyrkande även snabbare än normalt, dvs. inom 14 dagar från det att yrkandet blev anhängigt, om beslutet utgör ett hinder för normal drift av fartyget. Tidsfristerna ska vara absoluta. Om Trafiksäkerhetsverket inte har meddelat beslut med anledning av ett rättelseyrkande inom utsatt tid, har en part som är missnöjd med beslutet rätt att söka ändring direkt hos förvaltningsdomstolen. Med hinder för normal drift av fartyget avses att fartyget skulle användas för näringsverksamhet, t.ex. handelssjöfart och transport av passagerare och last eller som myndighetsfartyg, om nödvändigt besiktningscertifikat, tillstånd eller annat beslut eller intyg hade beviljats.

8 §. *Ändringssökande.* Paragrafen är till centrala delar ny i förslaget till miljöskyddslag för sjöfarten. Förvaltningsprocesslagens bestämmelser har tillämpats direkt på överklagande av myndighetsbeslut. I 33 § i den nuvarande fartygsavfallslagen finns emellertid en bestämmelse om förbud mot att söka ändring, och dessa förbud ska i fortsättningen ingå i lagen om bekämpning av oljeskador med undantag av den begränsning gällande möjligheten till fortsatta besvär i fråga om ställande av säkerhet som fortfarande ingår i 12 kap. 14 § i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten. Ovan nämnda begränsning motsvarar helt den nuvarande fartygsavfallslagen.

I paragrafen ingår en allmän bestämmelse om sökande av ändring enligt denna lag. Huvudregeln är besvärsrätt till förvaltningsdomstolen i enlighet med förvaltningsprocesslagen (586/1996).

I 1 mom. hänvisas till specialbestämmelser om överklagande i denna lag, vilka tillämpas i de specialsituationer som avses i dem. Gränsbevakningsväsendets beslut om oljeutsläppsavgift överklagas hos Helsingfors tingsrätt på det sätt som föreskrivs i 3 kap. 5 och 10 - 13 § i denna lag. Bestämmelserna motsvarar bestämmelserna i den gällande fartygsavfallslagen utom till den del att i 3 kap. 13 § 3 mom. i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås för att trygga en enhetlig rättspraxis möjlighet till fortsatta besvär när gränsbevakningsväsendets beslut om påförande av oljeutsläppsavgift har ändrats eller beslutet har upphävts.

I 1 mom. hänvisas till beslut om ställande av säkerhet enligt 12 kap. 14 § i denna lag, där överklagandet är koncentrerat till Helsingfors förvaltningsdomstol och rätten till fortsatta besvär är begränsad. Bestämmelsen överensstämmer till denna del med den nuvarande fartygsavfallslagen.

I 1 mom. hänvisas också till beslut som Trafiksäkerhetscentralens och den regionala närings-, trafik- och miljöcentralen fattar med stöd av 12 kap. 16 § i denna lag, vilka överklagas på det sätt som föreskrivs i viteslagen.

I 1 mom. hänvisas slutligen till 13 kap. 7 § i denna lag, enligt vilken beslut som berörs av rättelseyrkande inte får överklagas genom besvär före rättelseförfarandet. Ett beslut som getts med anledning av rättelseyrkande får överklagas på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

Enligt 2 mom. försvinner inte besvärsrätten fast Trafiksäkerhetsverket försummar att meddela beslut med anledning av rättelseyrkande inom utsatt tid. Tidsfristen för besvär börjar först från det att beslutet med anledning av rättelseyrkandet meddelats eller tidsfristen gått ut när beslut med anledning av rättelseyrkandet inte har meddelats. Om beslutet hindrar fartygets normala drift, kan en part anföra besvär hos förvaltningsdomstolen inom 30 dygn efter det att tidsfristen på 14 dagar gått ut. I annat fall kan en part anföra besvär hos förvaltningsdomstolen inom 30 dygn efter att tidsfristen på 2 månader gått ut.

I 3 mom. sägs att om beslutet hindrar fartygets normala drift ska besvären behandlas som brådskande. Kravet gäller behandling i förvaltningsdomstolen och högsta förvaltningsdomstolen. Kravet på brådskande behandling är begränsat till fall där fartygets normala drift förhindras på grund av avbrott i trafiken eller någon annan motsvarande orsak därför att det råder oenighet om huruvida fartyget uppfyller de krav som i enlighet med denna lag ställts på det i syfte att förhindra miljöförorening från fartyg. På motsvarande sätt som vid förfarandet med rättelseyrkande avses även när besvär behandlas med hinder för normal drift av fartyget att fartyget skulle användas för näringsverksamhet, t.ex. handelssjöfart och transport av passagerare och last eller som myndighetsfartyg, om nödvändigt besiktningscertifikat, tillstånd eller annat beslut eller intyg hade beviljats.

I denna lag föreskrivs inte särskilt om överklagande som gäller brottsärenden, hamnars privaträttsliga avgifter eller skadeståndsfrågor som gäller fartyg, utan dessa ärenden behandlas i tingsrätter och andra domstolar i

regel på det sätt som föreskrivs i rättegångsbalken samt i lagen om rättegång i brottmål. I 13 kap. 10 § i miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås dock en bestämmelse om forum för ärenden som gäller miljöförorening, vilken också ingår i den nuvarande fartygsavfallslagen.

9 §. *Verkställighet av beslut.* Paragrafen är ny jämfört med fartygsavfallslagen. I paragrafen utreds verkställigheten av beslut som saknar laga kraft, eftersom situationen avviker från huvudregeln enligt förvaltningsprocesslagen. Motsvarande bestämmelse ingår också i lagen om fartygstrafikservice, eftersom på detta sätt kan säkerheten hos sjöfarten tryggas även för miljöskyddets del.

Den regel som uttrycks i 1 mom. innebär ett undantag från huvudregeln att enligt förvaltningsprocesslagen får ett beslut verkställas först sedan det vunnit laga kraft. Möjlighet att direkt verkställa ett beslut som inte vunnit laga kraft ska enligt denna lag föreligga om inte den myndighet som behandlar rättelseyrkandet eller besvärsmyndigheten bestämmer något annat. Ett beslut som fattats för att förbättra fartygets säkerhet och minska miljöskadorna är av sådan karaktär att grunderna för direkt verkställighet av beslutet och en smidig behandling av besvärsärenden borde vara klart inskrivna i lag.

Enligt 2 mom. tillämpas på verkställighet av beslut om betalning av oljeutsläppsavgift bestämmelserna i 3 kap. 15 § i denna lag. Ett beslut om betalning av oljeutsläppsavgift får verkställas först efter det att det vunnit laga kraft.

10 §. *Behörig domstol.* Paragrafen motsvarar i huvudsak 29 § i den nuvarande fartygsavfallslagen. Paragrafen är mera exakt än tidigare och där koncentreras rättegångar som gäller miljöförorening till sjörättsdomstolarna.

Enligt 1 mom. är behörig domstol i ett mål där denna lag ska tillämpas och som rör ett visst fartyg eller förorening av miljön som påstås vara orsakad av fartyget tingsrätt (sjörättsdomstol) som avses i 21 kap. 1 § i sjölagen och inom vars domkrets den tilldragelse som orsakat rättegången har inträffat. Har tilldragelsen inträffat när fartyget varit på resa, kan målet anhängiggöras även vid den i sjölagens 21 kap. 1 § nämnda tingsrätt inom vars domkrets fartygets första anlöpshamn finns. 1 mom. motsvarar i övrigt 29 § 1 mom. i den gällande fartygsavfallslagen, dock så att i stället för underrätten för föroreningsorten och fartygets anlöpshamn har målen koncentrerats till den sjörättsdomstol inom vars domkrets dessa samma ställen är belägna. Genom att domstolsärenden enligt denna lag koncentreras till sjörättsdomstolarna vill man effektivera domstolarnas verksamhet och säkerställa den sakkunskap som används för att avgöra målen.

I 2 mom. sägs att då en gärning som avses i 13 kap. 3 § har skett i Finlands ekonomiska zon ska brottmål behandlas i en tingsrätt som nämns i 21 kap. 1 § i sjölagen. Behörig tingsrätt är den vars domkrets är närmast den ort där brott med tillämpning av 4 kap. 1 § 1 och 2 mom. i lagen om rättegång i brottmål (689/1997) kan anses ha begåtts. Vid tillämpningen av denna paragraf anses gränserna för dessa tingsrätters domkretsar fortsätta från territorialvattnets yttre gräns till den ekonomiska zonens yttre gräns utan att ändra riktning. Strävan med 2 mom. är att klarlägga bestämmelsen om behörig domstol när en straffbar gärning enligt 13 kap. 3 § eventuellt har inträffat i Finlands ekonomiska zon så att gränserna mellan tingsrätterna i den ekonomiska zonen definieras noggrannare. För gärningar enligt 13 kap. 3 § i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten vilka skett i Finlands ekonomiska zon föreslås en motsvarande bestämmelse om domstolarnas regionala behörighet som vad som föreskrivs i lagen om Finlands ekonomiska zon på de grunder som framgår av ställningstagandet i riksdagens lagutskotts uttalande LaUU 1/2004 rd om saken. Eftersom bestämmelsen gäller domstolarnas regionala behörighet föranleder bestämmelsen inte att brottmål enligt miljöskyddslagen för sjöfarten ska behandlas i särskild sammanställning enligt sjölagen.

I 3 mom. sägs att då en gärning som avses i 13 kap. 3 § har skett utanför finskt territorium och någon annanstans än i Finlands ekonomiska zon ska brottmål handläggas vid Helsingfors tingsrätt. 3 mom. motsvarar 29 § 2 mom. i den gällande fartygsavfallslagen.

De tingsrätter som avses i 21 kap. 1 § i sjölagen är enligt gällande lag inom Åbo hovrätts domkrets Ålands tingsrätt och Åbo tingsrätt, inom Vasa hovrätts domkrets Vasa tingsrätt, inom Östra Finlands hovrätts domkrets Nyslotts tingsrätt, inom Helsingfors hovrätts domkrets Helsingfors tingsrätt och från och med 1 januari 2010 Västra-Nylands tingsrätt, inom Kouvola hovrätts domkrets Kotka tingsrätt och inom Rovaniemi hovrätts domkrets Uleåborgs tingsrätt. Domkretsarnas

gränser i den ekonomiska zonen bestäms som en direkt fortsättning på kommungränserna i den ekonomiska zonen. Grunden för att målen ska fördelas på flera sjörättsdomstolar i stället för att koncentrera målen till Helsingfors tingsrätt, är det stora antal mål som kan förväntas, den ekonomiska zonens vidsträckthet och sjörättsdomstolarnas bättre regionala sakkunskap vid bedömningen av följderna av en gärning som förorsakat förorening av den marina miljön.

Bestämmelserna om oljeutsläppsavgift har också sammanförts i 3 kap. i denna lag vad gäller behörig domstol, bestämmelsen om behörig domstol ingår i 3 kap. 10 §.

11 §. *Ikraftträdande*. Enligt 1 mom. ska den föreslagna lagen träda i kraft den 20 .

Enligt 2 mom. ska genom den föreslagna lagen upphävas lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) jämte ändringar. Eftersom den nuvarande fartygsavfallslagen (300/1979) också innehåller bestämmelser om bekämpning av olja och kemikalier förutsätter lagens upphävande att den lag om bekämpning av oljeskador som avses i denna regeringsproposition samtidigt träder i kraft.

Enligt 3 mom. ska följande bestämmelser som delvis utfärdats med stöd av lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) fortsätta att vara i kraft när denna lag träder i kraft. Dessa förordningar som förbli i kraft är förordningen om besiktning av fartyg (1123/1999), förordningen om marin utrustning (925/1998) samt förordningen om kemikalie- och gastankfartyg (244/1982). Avsikten är att revidera samtliga nämnda förordning när den totalrevision av fartygssäkerhetslagstiftningen som är under beredning blir klar. Centrala delar av de nämnda förordningarna baserar sig på bl.a. SOLAS-konventionen, och avsikten är att i fråga om dem ge mera exakta och noggrannare avgränsade bemyndiganden att utfärda förordning i fartygssäkerhetslagstiftningen, vilka kan ligga till grund för en totalrevision av regleringen på förordningsnivå, än bemyndigandet i den gällande sjölagen.

Enligt 4 mom. får åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter vidtas innan lagen träder i kraft. Bestämmelsen är nödvändig med tanke på uppgifter i anslutning till förberedelserna för lagens tillämpning, t.ex. utarbetandet av manualer.

12 §. *Övergångsbestämmelse*. Enligt 1 mom. ska utförda inspektioner och beviljade certifikat, likvärdigheter, dispenser och andra tillstånd, som utfärdats med stöd av lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) fortsätta att gälla som inspektioner och certifikat enligt denna lag fram till utgången av de giltighetstider som anges i dem. Att den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten träder i kraft föranleder således inget behov av att förnya gällande inspektioner eller certifikat, likvärdigheter eller dispenser enbart på grund av den nya lagen, utan behovet av nya inspektioner och certifikat, likvärdigheter eller dispenser ska grunda sig på nya krav eller att tidsfristerna går ut. Om det inte finns någon tidsfrist ska ny inspektion, nytt certifikat, ny likvärdighet eller ny dispens sökas när lagen träder i kraft. På ansökningar som anhänggjorts innan den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten trätt i kraft och som är anhängiga när den föreslagna nya lagen träder i kraft tillämpas bestämmelserna i den föreslagna nya miljöskyddslagen för sjöfarten.

Med stöd av 7 kap. 7 § i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten ska bestämmelsen om svavelhaltsgräns för fartyg som ligger vid kaj i gemenskapshamnar tillämpas från och med den 1 januari 2010.

2.5 Oljebekämpningslagen

Lagen om bekämpning av oljeskador

Allmänt

När lagen om bekämpning av oljeskador träder i kraft kommer den att ersätta de bestämmelser om bekämpning av miljöskador som finns i lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979), nedan fartygsavfallslagen, och i lagen om bekämpande av oljeskador som uppkommer på land (378/1974), nedan lagen om oljeskador på land. I den nya lagen tas också in de bestämmelser från statsrådets förordning om bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor (636/1993), nedan bekämpningsförordningen, som enligt grundlagen ska utfärdas genom lag. Principiellt handlar det emellertid inte om någon ny lagstiftning, även om lagen om bekämpning av oljeskador också innehåller några helt nya paragrafer. Avsikten är att de nya paragraferna ska pre-

cisera och skapa större klarhet i bekämpningsmyndigheternas uppgifter. De flesta av de nya paragraferna har samma innehåll som de paragrafer om motsvarande angelägenheter som redan finns i räddningslagen (468/2003) och sjöräddningslagen (1145/2001). Bara de bestämmelser som i väsentlig grad har ändrats jämfört med tidigare eller som är nya inom bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor har motiverats i detalj och mera omfattande.

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. *Lagens syfte*. I paragrafen anges lagens syfte, som motsvarar de syften som fastställts i de internationella avtalen om bekämpningssamarbete. Samma syften framgår indirekt av den fartygsavfallslagen och lagen om oljeskador på land. Med tillbörlig beredskap enligt 1 mom. 1 punkten avses att de bekämpningsplaner som krävs enligt lagen har gjorts upp och är tidsenliga, att en bekämpningsorganisation har inrättats och att de instanser som deltar i bekämpningen har utsetts på förhand. Den utbildade och tränade bekämpningsorganisationen ska också ha tillgång till ändamålsenliga och tillräckliga redskap. Om oljeskador uppkommer och fartygskemikalieolyckor inträffar, ska de enligt 2 punkten bekämpas snabbt och effektivt, för att förorening av miljön ska kunna förhindras eller åtminstone begränsas samt för att kostnaderna till följd av skadorna och olyckorna ska kunna minskas. Enligt 3 punkten ska målet vara att konsekvenserna av skadorna och olyckorna ska avhjälpas så att de olägenheter som förorsakas människor, egendom och miljön blir så små som möjligt. Det här innebär i praktiken att olja eller andra skadliga ämnen ska samlas upp, att stränderna och marken ska saneras och att den förstörda miljön ska iståndsättas så att den i så hög grad som möjligt motsvarar sitt tidigare tillstånd.

I lagen föreslås bestämmelser om ledning av bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor och om överföring av ledningsansvaret i bekämpningssituationer. Det finns inte några motsvarande bestämmelser i den fartygsavfallslagen eller i lagen om oljeskador på land. Det är meningen att ändringen ska skapa större klarhet i de olika myndigheternas uppgifter, men det föreslås inte att den grundläggande ansvarsfördelningen mellan dem ska ändras när det gäller att bekämpa oljeskador och fartygskemikalieolyckor. I lagförslaget preciseras också sjömyndigheternas, marinens, gränsbevakningsväsendets och Trafiksäkerhetsverkets ställning inom bekämpningen, trots att det i praktiken inte har framkommit några problem till denna del. I 2 mom. konstateras därmed att syftet med lagen är att skapa klarhet i myndigheternas uppgifter och ansvar när det gäller att bekämpa oljeskador och fartygskemikalieolyckor.

2 §. *Lagens tillämpningsområde*. I denna föreslagna lagen föreskrivs framför allt om det praktiska utförandet av bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor och om beredskapen att bekämpa, dock inte om förebyggande av skadorna. Lagens tillämpningsområde motsvarar den nuvarande lagen om oljeskador på land och de bestämmelser i den nuvarande fartygsavfallslagen som gäller bekämpning av föroreningsskador. Lagens geografiska räckvidd är också densamma som i de ovan nämnda lagarna, dvs. finska land- och vattenområden samt Finlands ekonomiska zon. Enligt 18 § 10 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om miljövård. Eftersom Åland har en egen gällande landskapslag om bekämpande av oljeskador (1977:16) kommer den nya lagen inte att bli tillämplig i landskapet.

Enligt 2 mom. ska vid bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor förutom den nya lagen också tillämpas internationella avtal som är förpliktande för Finland och sådana förfaranden som man kommit överens om i dem. Med hänvisningen avses den gällande Helsingforskonventionen, Köpenhamnsavtalet, OPRC-konventionen, Interventionskonventionen och Interventionsprotokollet samt bilaterala överenskommelser med Ryssland och Estland om bekämpningssamarbete. Förfarandena enligt dessa överenskommelser ska särskilt iakttas i samband med begäran om bekämpningsassistans av myndigheterna i andra länder. När det gäller att underrätta andra medlemsländer om skador och olyckor och att samarbeta för att bekämpa skadorna och olyckorna ska det dessutom tas hänsyn till rådets beslut om inrättande av en mekanism för EU:s samarbete för civilskydd.

I 3 mom. föreslås en förtydligande hänvisning som gäller tillämpning av räddningslagen i samband med bekämpning av kemikalieolyckor som inträffar på land. Kemikalieolyckor på land kan förorena miljön, men det

finns inte någon gällande speciallagstiftning om bekämpningen av dem. Till denna del hör verksamheten till inrikesministeriets förvaltningsområde.

I 4 mom. föreslås en förtydligande hänvisning om att det föreskrivs särskilt om förebyggande av oljeskador och fartygskemikalieolyckor. Bestämmelser om förebyggande av miljöskador finns bl.a. i lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor (390/2005), nedan kemikaliesäkerhetslagen, i miljöskyddslagen (86/2000), i den föreslagna nya miljöskyddslagen för sjöfarten och i sjölagen.

3 §. *Definitioner*. I paragrafen definieras vissa begrepp som är viktiga för tillämpningen av lagen.

I 1 punkten definieras vad som avses med olja i den nya lagen. Början av definitionen är densamma som definitionen i 2 a § 10 punkten i den nuvarande fartygsavfallslagen och i 1 kap. 2 § 31 punkten i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten, dvs. följer bilaga I till MARPOL 73/78. Innehållsmässigt motsvarande definitioner av olja finns också i de för Finland bindande internationella avtalen om bekämpningssamarbete som gäller olja och andra skadliga ämnen, nämligen Helsingforskonventionen, Köpenhamnsavtalet och OPRC-konventionen. Det föreslås dock att den konventionsbaserade definitionen ska kompletteras med oljehaltiga blandningar och avfall så att helheten bättre motsvarar även 2 § i lagen om oljeskador på land.

I 2 punkten definieras annat skadligt ämne på samma sätt som i 1 § 6 punkten i den nuvarande bekämpningsförordningen. Definitionen är bred och täcker vilka andra ämnen som helst som hamnat i vattnet än mineralolja, alltså kemikalier, vegetariskt fett, animaliskt fett, näringsämnen och gödslingsmedel. Definitionen anknyter inte till definitionerna i bilagorna II och III till MARPOL 73/78 och inte heller till några andra av Internationella sjöfartsorganisationens koder.

I 3 punkten definieras fartyg så att det hänvisas till det berörda lagrummet i den föreslagna nya miljöskyddslagen för sjöfarten. Med fartyg avses enligt 1 kap. 2 § 15 punkten i den nya miljöskyddslagen för sjöfarten varje sjöburet samfärdsmedel, inklusive bärplansbåtar, luftkuddefarkoster, undervattensbåtar och flytande farkoster samt fast och flytande plattformar.

I 4 punkten definieras oljeskada på land på samma sätt som för närvarande i 2 § 2 mom. i lagen om oljeskador på land.

I 5 punkten definieras fartygsoljeskada som fartyg förorsakar på finskt vattenområde eller inom Finlands ekonomiska zon. Definitionen motsvarar i sina huvuddrag definitionen av föroreningstillfälle i artikel 2.9 i Helsingforskonventionen och definitionen av oljeskada i artikel 2.2 i OPRC-konventionen. Fartygsoljeskada är bekant som begrepp redan från den nuvarande fartygsavfallslagen, men definitionen i dess 12 § 1 mom. är indirekt och mycket snäv.

I 6 punkten definieras oljeskada som ett allmänt begrepp som täcker såväl oljeskador på land som fartygsoljeskador.

I 7 punkten definieras fartygskemikalieolycka i sina huvuddrag på samma sätt som föroreningsolycka enligt artikel 2.9 i Helsingforskonventionen och föroreningstillfälle enligt artikel 2.1 i OPRC-HNS-protokollet. I enlighet med definitionen handlar det om olyckor på havsområdet, dvs. på Finlands territorialvatten och inom Finlands ekonomiska zon. Definitionen motsvarar till sina centrala delar 27 b § 1 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen.

I 8 punkten definieras efterbehandling. Enligt 12 § 3 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen och enligt 5 § 3 mom. i lagen om oljeskador på land ska det sörjas för efterbehandling, men begreppet definieras inte särskilt. Med efterbehandling enligt den nya lagen avses bekämpningsåtgärder efter det att spridningen av olja i marken, grundvattnet, ytvattnet och på stränderna har hindrats. Reduceringen av skadan kommer att inbegripa t.ex. stoppande av läckage, förhindrande av oljespridning genom bommar eller skyddspumpning samt eliminering eller behandling av uppsamlingsbar olja så att den inte medför ytterligare risk för förorening av miljön. Efter de brådskande uppdragen under den första bekämpningsfasen kan man då övergå till efterbehandlingsfasen, som inte kräver några snabba åtgärder och som kan pågå till och med en lång tid.

I 7 § i miljöskyddslagen sägs att på eller i marken inte får lämnas eller släppas ut avfall eller andra ämnen som försämrar markkvaliteten så att därav kan följa risk eller olägenhet för hälsan eller miljön, avsevärd minskning av trivseln eller annan därmed jämförbar kränkning av allmänt eller enskilt intresse. I 8 § finns på motsvarande sätt bestäm-

melser om förbud mot förorening av grundvatten. I 75 § finns bestämmelser om skyldighet att sanera mark och grundvatten. Den som orsakat föroreningen är den primärt saneringsskyldiga, men om det inte kan utredas vem förorenaren är eller om förorenaren inte anträffas eller inte kan förmås att fullgöra sin saneringsskyldighet, kan områdets innehavare och i sista hand kommunen bli tvungen att ansvara för iståndsättningen.

I en bekämpningssituation försöker man så noggrant som möjligt samla upp mark och grundvatten som nedsmutsats av olja och hindra oljan från att spridas till ett större område. I vissa fall kan föroreningen dock vara så allvarlig eller omfattande eller kan naturförhållandena vara så svåra att resultatet av bekämpningsåtgärderna inte är gott med tanke på iståndsättningen av miljön, trots att man lyckas hindra oljan från att spridas eller trots att man lyckas bromsa upp spridningen betydligt. I sådana fall måste den myndighet som har hand om efterbehandlingen avsluta den. Iståndsättningen fortgår då i enlighet med bestämmelserna i miljöskyddslagen. Samma situation föreligger också när man i samband med en oljeskada upptäcker spår av en tidigare skada på samma plats. När man har lyckats reducera konsekvenserna av det senaste läckaget och samlat upp olja som läckt ut, ska de fortsatta åtgärderna genomföras så som anges i miljöskyddslagen.

I enlighet med de allmänna principerna inom skadeståndsrätten ska vattenområden, kustområden, mark och grundvatten som skadats på grund av olyckan, i mån av möjlighet försättas i det skick de befann sig i före olyckan, dvs. återställas. Kostnaderna för återställande av den skadade miljön är utgifter som berättigar till ersättning. Om återställandet inte kan genomföras fullt ut, ska det dock vanligen betalas ersättning för den skada som orsakats. Det kan dock inte anses vara motiverat att de myndigheter som ansvarar för bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor ska vara skyldiga att ha hand om arbetet för återställande efter bekämpningen. Denna princip har konstaterats i 7 § 2 mom. i lagen om oljeskador på land, som föreslås bli upphävd. Det föreslås en mera allmänt formulerad bestämmelse om detta i 19 § 1 mom. i den nya lagen. Enligt momentet ska bekämpningsarbetet, efterbehandlingen medräknad, utföras så att inte återställandet av miljön försvåras i onödan. Återställandet har alltså inte betraktats och avses inte heller i fortsättningen bli betraktad som ett led i myndigheternas efterbehandling.

2 kap. Myndigheterna och deras uppgifter

4 §. *Miljöministeriets uppgifter.* Bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor är en uppgift för miljöförvaltningssektorn, och ministeriet har hand om den allmänna styrningen, uppföljningen och utvecklingen av branschen. Paragrafen motsvarar i sak 5 § 1 mom. i den nuvarande lagen om oljeskador på land och 12 § 1 mom. i fartygsavfallslagen.

5 §. *Finlands miljöcentrals uppgifter.I 1 mom.* föreskrivs om Finlands miljöcentrals uppgifter i huvudsak på samma sätt som för närvarande i 5 § 1 mom. i lagen om oljeskador på land och i 12 § 1 mom. i fartygsavfallslagen. Det föreslås dock nu första gången bli bestämt om skyldigheten att organisera och utveckla yrkesinriktad vidareutbildning och fortbildning i fråga om oljeskador och fartygskemikalieolyckor. Finlands miljöcentral ordnar också i dagens läge i liten omfattning kurser för räddningsområdena och de marina samarbetsmyndigheterna, framför allt när det gäller bekämpning av oljeskador. Grundläggande yrkesutbildning för räddningsväsendet ges vid Räddningsinstitutet i Kuopio och vid Räddningsskolan i Helsingfors, men utbildning som anknyter till bekämpning av miljöskador utgör en liten andel i undervisningsprogrammen. Räddningsområdena ordnar själva tilläggsutbildning i oljebekämpning för sin personal eller köper utbildningen av branschorganisationer. Finlands miljöcentral har i sin tur ordnat branschrelaterad tilläggsutbildning för anställda på marinens, gränsbevakningsväsendets och Rederiverkets fartyg. I fortsättningen ska Finlands miljöcentral se till att alla anställda hos de myndigheter som bekämpar oljeskador och fartygskemikalieolyckor erbjuds yrkesinriktad vidareutbildning och fortbildning. I praktiken kan Finlands miljöcentral inte i egen regi utöka tillhandahållandet av utbildning i någon betydande grad, men i egenskap av sakkunnigmyndighet kan den vägleda serviceproducenterna när det gäller att ordna tillräcklig och högklassig utbildning.

Enligt 1 mom. ska Finlands miljöcentral också ansvara för att det anskaffas och upprätthålls tillräcklig statlig beredskap att bekämpa

fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor genom att köpa bekämpningsmateriel till statens lager och genom att i samråd med de statliga marina myndigheterna, i första hand marinen och gränsbevakningsväsendet, skaffa fartygsmateriel för bekämpningsuppdrag. Enligt 15 § i den nuvarande fartygsavfallslagen ska Finlands miljöcentral skaffa bekämpningsmateriel på statens vägnar till riskfyllda ställen och kan den också överlåta den bekämpningsmateriel den anskaffat i olika myndigheters, Rederiverkets, det lokala räddningsväsendets och vissa andra instansers besittning. Under de senaste åren har praxisen förändrats så att Finlands miljöcentral i de flesta fall kommer överens om nyanskaffningar med en samarbetsmyndighet så att materielen anskaffas direkt i den berörda samarbetspartners ägo. Materiel som anskaffats för statens lager överlåts däremot till andra myndigheters förfogande enligt behov. Den föreslagna bestämmelsen om anskaffning och upprätthållande av statens bekämpningsberedskap är av allmän karaktär. I den nya lagen föreslås inte någon reglering i likhet med 15 § i den nuvarande fartygsavfallslagen.

Enligt 2 mom. ska Finlands miljöcentral på motsvarande sätt som enligt 19 § 1 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen ansvara för bekämpningen av fartygsoljeskador på öppen fjärd på finskt vattenområde och inom Finlands ekonomiska zon. Öppen fjärd är ett etablerat begrepp i den fartygsavfallslagen, även om det aldrig har definierats. I samband med bekämpning av oljeskador har med öppen fjärd traditionellt avsetts den del av vattenområdet där de praktiska förhållandena till sjöss innebär att det är omöjligt att operera med räddningsområdenas största, ca 15 meter långa, båtar. Med öppen fjärd avses i allmänhet öppet hav och yttre skärgård, men även ett annat vidsträckt och öppet område till sjöss kan vara en öppen fjärd.

Enligt 3 mom. ska Finlands miljöcentral också i vissa andra fall ansvara för bekämpningen av stora och vidsträckta fartygsoljeskador. Paragrafen motsvarar 19 § 1 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen. Enligt 4 mom. ska Finlands miljöcentral ansvara för bekämpningen av fartygskemikalieolyckor. Paragrafen motsvarar 27 b § 4 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen.

6 §. *Närings-, trafik och miljöcentralens uppgifter.* Närings-, trafik- och miljöcentralen ska styra och övervaka organiseringen av bekämpningen av oljeskador inom sitt område. Paragrafen motsvarar till denna del 5 § 1 mom. i lagen om oljeskador på land och 12 § 1 mom. i fartygsavfallslagen. Det föreslås att fastställandet av planerna för bekämpning av oljeskador nu ska regleras genom lag i stället för i 4 § i bekämpningsförordningen.

Enligt den nuvarande lagstiftningen ska regionala miljöcentralerna delta i bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor vid behov. Möjligheterna att delta har dock i praktiken varit mycket begränsade, och det föreslås därför att ordalydelsen ska preciseras. Enligt förslaget ska närings-, trafik- och miljöcentralens skyldighet vid bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor gå ut på att lämna andra bekämpningsmyndigheter experthjälp och i mån av sina möjligheter även annan assistans. Det kommer närmast att handla om expertrådgivning, provtagning, laboratorieundersökningar och överlåtelse av materiel ur statens regionala oljebekämpningsförråd. Ändringen innebär att lagstiftningen börjar motsvara den nuvarande situationen och miljöcentralernas faktiska verksamhetsmöjligheter.

7 §. *Det lokala räddningsväsendets uppgifter vid bekämpning av oljeskador.* I 1 mom. föreslås bestämmelser om det lokala räddningsväsendets uppgifter på samma sätt som i 5 § 2 mom. i den nuvarande lagen om oljeskador på land och i 12 § 1 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen. Det lokala räddningsväsendet ska ansvara för bekämpningen av oljeskador inom sitt jord- och vattenområde.

Det lokala räddningsväsendet ska inom sitt område styra beredskapen för bekämpning av oljeskador så som föreskrivs längre fram i lagen. Det innebär i praktiken rådgivning för upplagrare av olja och andra skadliga ämnen och för dem som upprätthåller hamnar när dessa i enlighet med 14-16 § ska anskaffa bekämpningsmateriel och göra upp beredskapsplaner. Trots att bestämmelsen är ny inom oljebekämpningslagstiftningen, har de regionala räddningsverken redan utfört praktiskt rådgivningsarbete i samband med sina övriga inspektioner vid inrättningarna. Brandinspektioner enligt räddningslagen och inspektioner enligt kemikaliesäkerhetslagen vid inrättningar som medför risk för storolyckor gäller delvis samma inrättningar som de som kommer att beröras av den nya bestämmelsen. Syftet är att säkerställa att lagerinrättningarna granskas så övergripande som

möjligt när det gäller risker och beredskap för skador och olyckor.

Det föreslagna 2 mom. motsvarar det som i 27 b § 4 mom. i den fartygsavfallslagen föreskrivs om det lokala räddningsväsendets skyldighet att delta i bekämpningen fartygskemikalieolyckor. I praktiken innebär deltagandet att personal och redskap ställs till bekämpningsmyndighetens förfogande. Det lokala räddningsväsendet kommer dock inte enligt den nya lagen att vara egentlig bekämpningsmyndighet i samband med fartygskemikalieolyckor, och därför kan det lokala räddningsväsendet låta bli att delta i bekämpningsuppdraget, om dess lagstadgade uppgifter kräver det. Bestämmelsen om detta är ny i lagstiftningen om bekämpning av miljöskador, men motsvarar den situation som redan nu råder i praktiken.

8 §. *De myndigheter som deltar i bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor*. I paragrafen specificeras ställningen för de myndigheter som i betydande grad deltar i bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor. Ändringen är i själva verket liten för Trafiksäkerhetsverket, försvarsmakten och gränsbevakningsväsendet, eftersom de redan nu har upptagit bekämpningen av miljöskador som ett fastare led i sin verksamhet. Det här håller streck i synnerhet för gränsbevakningsväsendet. Enligt 10 § i den föreslagna lagen ska en myndighet som deltar i bekämpningen ha status som bekämpningsmyndighet, vilket medför rätt att i bekämpningssituationer utöva de befogenheter som anges i lagen. Gränsbevakningsväsendet kommer dock att delta endast i bekämpningen av skador och olyckor på havsområden, eftersom det inte har fartygsmateriel på vattendrag i inlandet.

Deltagande i bekämpningsuppgifter ska vara en lagstadgad uppgift för de myndigheter som nämns i 1 mom., och bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor ska beaktas i planeringen av deras verksamhet. I 31 § i den nuvarande fartygsavfallslagen nämns Sjöfartsverket, försvarsmakten och gränsbevakningsväsendet som myndigheter som är skyldiga att ge handräckning. De nämnda myndigheternas fartyg rör sig dock på grund av sin huvudsakliga uppgift mycket till havs och kan också vara först på plats när en skada har uppkommit eller en olycka har inträffat. Det har därför ansetts vara ändamålsenligt att de vid behov genast ska kunna inleda bekämpningsåtgärder och utöva en bekämpningsmyndighets befogenheter utan att behöva invänta begäran om handräckning från Finlands miljöcentral. Inom försvarsmakten kommer statusen för den myndighet som deltar i bekämpningen att gälla marinen, som förfogar över två fartyg som lämpar sig för bekämpning av oljeskador, nämligen Hylje och Halli. I övrigt ska försvarsmakten ge handräckning vid bekämpning av miljöskador i första hand i samband med transport- och serviceuppgifter och sanering av stränder.

Försvarsmakten och gränsbevakningsväsendet har i sin besittning fartyg som är utrustade för att avvärja oljeskador och fartygskemikalieolyckor på havsområden. Sjöfartsverket har deltagit i bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor närmast med sina farledsskötselfartyg, men till följd av omorganiseringen 2004 överfördes skeppsklassens farledsskötselfartyg till Rederiverket, som är ett statligt affärsverk. Finlands miljöcentral har ingått avtal med försvarsmakten, gränsbevakningsväsendet och Rederiverket om samarbete för bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor. Utifrån avtalen betalar Finlands miljöcentral samarbetsmyndigheterna ersättning för utgifterna för att fartygen används för övningar och bekämpning. Systemet är en variant av principen om att förorenaren betalar. Finlands miljöcentral tar ut kostnaderna för bekämpningen av miljöskador hos den som ansvarar för skadorna. För närvarande deltar Sjöfartsverket i bekämpningen av miljöskador närmast i egenskap av sakkunnig inom sjöfart och sjötrafik snarare än som operativ myndighet. Sjöfartsverket har kännedom om bl.a. sjökort, havsfarleder, fartyg och deras konstruktion. Dessutom har Sjöfartsverket en enhet som verkar som VTS-myndighet, som styr och övervakar fartygstrafiken. Enheten för intern produktion vid Sjöfartsverket har i sin besittning små farledsfartyg, som dock inte är specialutrustade för bekämpning av miljöskador. Avsikten är att i samband med ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen bolagisera Sjöfartsverkets interna produktion till ett statligt helägt aktiebolag fr.o.m. den 1 januari 2010.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket, försvarsmakten och gränsbevakningsväsendet snabbt vidta de bekämpningsåtgärder som förutsätts enligt deras beredskap efter det att de har upptäckt eller fått kännedom om en fartygsoljeskada eller fartygskemika-

lieolycka. Bestämmelsen motsvarar den princip som uttrycks i 31 § 1 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen. Eftersom alla de nämnda myndigheterna också har andra lagstadgade uppgifter, föreslås det dock bli bestämt att som förutsättning för bekämpningsskyldigheten ska gälla att möjligheterna att utföra någon annan viktig lagstadgad uppgift inte avsevärt ska få äventyras på grund av bekämpningsuppgiften. Intressevägningen och beslutsfattandet ska då naturligtvis ställas i proportion till hur pass allvarlig och av vilken art bekämpningssituationen är samt till övriga faktiska omständigheter som är för handen. Gränsbevakningsväsendet är exempelvis den ledande sjöräddningsmyndigheten i landet. Eftersökning och räddning av människor i fara till havs kan därför i praktiken begränsa gränsbevakningsväsendets möjligheter att delta i bekämpningen av miljöskador förorsakade av fartyg.

Avsikten är att i samband med den föreslagna ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen bolagisera nuvarande Rederiverket fr.o.m. den 1 januari 2010. Samtidigt ska Rederiverkets oljebekämpningsuppgifter i samband med bolagiseringen av Sjöfartsverkets interna produktion överföras till ett statligt helägt aktiebolag och den nuvarande verksamheten ska fortsätta på avtalsbasis så som hittills. Enligt regeringens proposition med förslag till lag om ombildning av Sjöfartsverkets produktionsverksamhet till aktiebolag (144/2009) omfattar bolagets verksamhetsområde uppgifter i anslutning till förhindrande och bekämpning av miljöskador.

9 §. *Kommunens uppgifter vid bekämpning av oljeskador.* Paragrafen motsvarar i huvudsak 5 § 3 mom. i den nuvarande lagen om oljeskador på land och 12 § 3 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen. Det föreslås dock exaktare bestämmelser än för närvarande om kommunens uppgifter vid bekämpning och efterbehandling av oljeskador.

I paragrafen föreslås i enlighet med de gällande bestämmelserna att kommunen vid behov ska ansvara för efterbehandlingen av oljeskador inom sitt område. Dessutom ska de kommunala myndigheterna och verken vid behov delta i bekämpningen av oljeskador. Efter det att regionreformen för räddningsväsendet trädde i kraft har det i praktiken varit i viss mån oklart hur räddningsväsendets och kommunens uppgifter ska fördelas när det gäller att bekämpa oljeskador. Räddningsverket kan ha tolkat situationen på skadeplatsen så att skadan inte längre kan avvärjas med de metoder som står till förfogande för räddningsverket och annan sanering av området kräver så utdragna åtgärder att räddningsverket i sin egenskap av en enhet för snabba insatser inte kan förbinda sig vid dem. Eftersom många kommuner har ordnat sina bygg- och underhållstjänster via köpta tjänster, ökar risken för att ingen i själva verket ser till att bekämpningen slutförs i fall av detta slag. I den nya lagen har man försökt skapa större klarhet i situationen genom att ta in bestämmelser om definition av efterbehandling, precisering av kommunens uppgifter, överföring av ledningsansvaret och avslutande av bekämpningsarbetet.

Bekämpningen av oljeskador inrymmer såväl inledande åtgärder för att förhindra spridning av skadan som sanerings- och återställningsarbeten, som eventuellt kan pågå till och med en lång tid. Under det inledande skedet försöker man först hindra oljans framfart i marken, grundvattnet, ytvattnet och på stränderna. Bekämpningen genomförs så att olja som kan samlas upp tas bort eller så att den resterande oljan behandlas så att den inte längre kan leda till att nedsmutsningen breder ut sig. Vid bekämpning av omfattande skador behövs det dessutom sådana åtgärder som uppföljning och kartläggning av situationen, bedömning av skadorna samt transport och oskadliggörande av avfallet. Skadans storlek avgör om de inledande bekämpningsåtgärderna pågår i timmar, dagar eller veckor. I samband med små skador stoppar räddningsverket läckaget och samlar upp olja som hamnat i marken eller vattnet. Det behövs inte några egentliga efterbehandlingsåtgärder. Efterbehandlingen utgör ett led i bekämpningen av oljeskador och kan pågå till och med en lång tid, t.ex. om ett läckage från en oljetank eller en olycka i samband med påfyllning har förorenat grundvattnet och det behövs långvarig skyddspumpning. Också i samband med fartygsoljeskador kan uppsamlingen av olja, nedsmutsade djur och olika typer av avfall från stränderna pågå i flera veckor och månader. I sådana fall är det inte alltid ändamålsenligt att binda räddningsverkets personal vid uppgifter för att iståndsätta miljön, och därför föreslås det att kommunens ansvar vid efterbehandlingen av oljeskador ska preciseras. Kommunen ska vid behov ansvara för efterbehandlingen inom sitt område. Det kan också avtalas om att uppgiften ska koncentreras till en kommun

eller flera kommuner. En annan möjlighet är att räddningsverket åtar sig också denna del av bekämpningen. Vid bekämpning av akuta oljeskador kan de kommunala myndigheternas och verkens skyldighet att delta, i praktiken innebära att kommunens miljösekreterare, vattenverket och det tekniska väsendet assisterar inom räddningsområdet.

10 §. *Bekämpningsmyndigheterna.* I paragrafen nämns de i lagen avsedda myndigheter som deltar i bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor. Paragrafen motsvarar i huvudsak bestämmelserna i den nuvarande lagen om oljeskador på land och i den nuvarande fartygsavfallslagen. Eftersom det i lagen föreslås närmare bestämmelser än för närvarande om kommunens skyldighet att sköta efterbehandlingen av oljeskador och om Trafiksäkerhetsverkets, försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets deltagande i bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor, bör dock i synnerhet dessa myndigheters ledningsansvar vid bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor preciseras. Statusen som bekämpningsmyndighet innebär betydande rättigheter och skyldigheter för den berörda myndigheten. Bestämmelser om rättigheterna och skyldigheterna föreslås längre fram i lagen. De myndigheter som nämns i paragrafen ska i första hand ansvara för bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor enligt vad som i lagen föreskrivs som deras uppgift.

Enligt 1 mom. 1 punkten ska Finlands miljöcentral och den av centralen tillsatta ledaren för bekämpningsarbetet vara bekämpningsmyndigheter i samband med fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor. Punkten motsvarar 13 § 1 mom. 1 och 2 punkten samt 27 b § 4 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen.

Enligt 1 mom. 2 punkten ska bekämpningsmyndigheter i samband med bekämpning av oljeskador vara räddningsmyndigheten inom det lokala räddningsväsendet och en annan i 44 § 1 mom. i räddningslagen avsedd räddningsledare som leder bekämpningsarbetet. Bestämmelsen motsvarar i sak 13 § 1 mom. 4 punkten i den nuvarande fartygsavfallslagen och 6 § 1 mom. i lagen om oljeskador på land. Den nuvarande lagstiftningens definition av den räddningsledare som leder bekämpningsarbetet ersätts med ett exaktare begrepp som motsvarar begreppsapparaten i räddningslagen, nämligen en annan i 44 § 1 mom. i räddningslagen avsedd räddningsledare som leder bekämpningsarbetet. I praktiken säkerställer bestämmelsen att också chefen för den fria brandkåren kan vara bekämpningsmyndighet till dess att räddningsmyndigheten har övertagit ledningen. Enligt 4 § 1 mom. i räddningslagen är räddningsmyndigheter inom ett räddningsområde de högsta tjänsteinnehavarna och övriga av området förordnade tjänsteinnehavare inom räddningsväsendet samt det lokala räddningsväsendets behöriga kollegiala organ.

Enligt 1 mom. 3 punkten ska även kommunen och den myndighet som kommunen bestämt vara bekämpningsmyndighet vid efterbehandling av oljeskador. Efter de ändringar av den fartygsavfallslagen och lagen om oljeskador på land som gjorts med anledning av regionaliseringen av räddningsväsendet har kommunen och den myndighet som kommunen utsett eller ledaren för bekämpningsarbetet inte haft status som bekämpningsmyndighet, vilken nu alltså delvis återställs. Eftersom kommunen vid behov ska ansvara bara för efterbehandlingen av oljeskador, kommer också statusen som bekämpningsmyndighet att begränsas till att gälla endast efterbehandlingssituationer. Kommunen ska vid behov delta i den inledande bekämpningen under en annan bekämpningsmyndighet.

Enligt 1 mom. 4 punkten ska Trafiksäkerhetsverket, försvarsmakten och gränsbevakningsväsendet vara i lagen avsedda bekämpningsmyndigheter i situationer där de har börjat bekämpa en fartygsoljeskada eller fartygskemikalieolycka. I detta sammanhang avses i synnerhet de situationer som regleras i 8 § och där de nämnda myndigheterna på eget initiativ har inlett bekämpningen redan före Finlands miljöcentral eller det lokala räddningsväsendet. Bestämmelsen undanröjer osäkerheten om huruvida Trafiksäkerhetsverket, försvarsmakten, i praktiken marinen, och gränsbevakningsväsendet i dessa situationer får utöva de särskilda rättigheter som lagstiftningen tillskriver bekämpningsmyndigheterna. Statusen som bekämpningsmyndighet kommer inte att upphöra med att det lokala räddningsväsendet eller Finlands miljöcentral tar ansvar för det pågående uppdraget, men verksamheten fortsätter därefter under den ledarmakt som ledaren för bekämpningsarbetet har.

Enligt 1 mom. 5 punkten ska närings-, trafik- och miljöcentralen vara en i lagen avsedd bekämpningsmyndighet i samband med be-

kämpning av oljeskador. Bestämmelsen motsvarar 13 § 3 punkten i den nuvarande fartygsavfallslagen och 6 § 1 mom. i lagen om oljeskador på land.
Enligt 2 mom. ska den som leder bekämpningsarbetet handla under tjänsteansvar i sitt uppdrag. Enligt 1 mom. 4 punkten ska en person som hör till den lokala avtalsbrandkåren kunna vara bekämpningsmyndighet för oljeskador till dess att räddningsmyndigheten övertar ledningen av verksamheten. I sådana fall kan bekämpningsmyndigheten också vara någon annan än en tjänsteman. Den ledare för bekämpningsarbetet som tillsatts av Finlands miljöcentral kan vara någon annan än en tjänsteman. Eftersom bekämpningsmyndigheten utövar offentlig makt i sitt uppdrag, föreslås i 2 mom. en bestämmelse som innebär att det straffrättsliga tjänsteansvaret utsträcks till de nämnda personerna. I skadeståndslagen (412/1974) finns bestämmelser om skadeståndsansvar för ledaren för bekämpningsarbeten. I enlighet med skadeståndslagen har den ordinarie myndigheten i allmänhet s.k. värdansvar.
11 §. *Myndigheter som är skyldiga att ge handräckning.* I paragrafen åläggs de statliga myndigheterna att på begäran i mån av sina möjligheter ge de myndigheter som bekämpar oljeskador och fartygskemikalieolyckor handräckning. De myndigheter som är skyldiga att ge handräckning nämns inte vid namn, men praxisen motsvarar 6 § 2 mom. i den nuvarande lagen om oljeskador på land. I 31 § 1 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen nämns Gränsbevakningsväsendet, försvarsmakten, Sjöfartsverket, Meteorologiska institutet, polisen, länsstyrelsen och Vägförvaltningen som de myndigheter som är skyldiga att ge handräckning i samband med bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor. Enligt 8 § i denna lag ska Trafiksäkerhetsverket, försvarsmakten och gränsbevakningsväsendet vara skyldiga att på eget initiativ delta i bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor, och handräckning behöver således inte begäras av dem för det uppdraget. När det gäller försvarsmakten kommer skyldigheten att delta dock att gälla endast marinen. Handräckning ska alltså alltjämt vid behov begäras av armén och flygvapnet. Deltagandeskyldigheten enligt 8 § gäller däremot inte oljeskador som uppkommer på land, och i sådana fall måste handräckning därför begäras särskilt också av marinen, gränsbevakningsväsendet och Trafiksäkerhetsverket.
Havsforskningsinstitutet, Meteorologiska institutet, Geologiska forskningsinstitutet, Forststyrelsen, Luftfartsverket, Lantmäteriverket, Trafikverket, Livsmedelssäkerhetsverket, Regionförvaltningsverket och polisen kan oftast komma på frågan som myndigheter som är skyldiga att ge handräckning. Lagen kommer inte att innehålla några särskilda bestämmelser om uppgifterna för de myndigheter som är skyldiga att ge handräckning, utan hjälpen beror av respektive myndighets lagstadgade uppgifter.
I paragrafen föreslås dessutom en bestämmelse enligt vilken det affärsverk som avses i lagen om Lotsverket (938/2003) ska ha samma skyldighet som de statliga myndigheterna att hjälpa de myndigheter som bekämpar oljeskador och fartygskemikalieolyckor. Bekämpningsmyndigheterna ska i sitt uppdrag ha möjlighet att av Lotsverket få verkets personal till sitt förfogande, t.ex. lotsar, materiel och lokaliteter.

3 kap. Planer för bekämpning av oljeskador

12 §. *Det lokala räddningsväsendets plan för bekämpning av oljeskador.* Bestämmelserna i 1 mom. motsvarar 5 § 2 mom. i lagen om oljeskador på land, 12 § 2 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen och 2 § 1 mom. i förordningen om bekämpning av djeskador och fartygskemikalieolyckor. Det föreslås också en bestämmelse om kommunens skyldighet att tillställa det lokala räddningsväsendet uppgifter om de myndigheter och inrättningar som deltar i efterbehandlingen för att uppgifterna ska kunna tas in i bekämpningsplanen.
I 2 mom. anges de viktigaste punkterna i oljebekämpningsplanen. Förteckningen över det som ska tas upp i planen motsvarar på rubriknivå det innehåll i planen som i detalj beskrivs i 2 § 2 mom. i den nuvarande förordningen om bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor.
Enligt 3 mom. ska närmare bestämmelser om innehållet i samt uppgörandet, godkännandet och justeringen av planen utfärdas genom förordning av statsrådet. I dagens läge finns motsvarande bestämmelser i förordningen om bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor.

I 3 mom. föreslås dessutom en bestämmelse om miljöministeriets rätt att meddela närmare anvisningar om bedömning av bekämpningsberedskapen och om materiel och anskaffning av materiel som förutsätts för beredskapen. Åren 1988-1989 utgav vatten- och miljöstyrelsen fyra oljeskadeanvisningar om kommunernas, oljelagrens och hamnarnas oljebekämpning samt om definieringar av oljebekämpningsbåtar och vatten- och miljödistriktens uppgifter i samband med oljebekämpning. År 2000 utgav Finlands miljöcentral en ny handledning om anskaffning av oljebekämpningsbåtar. Frågan om att sammanställa en ny grundläggande handbok om oljebekämpning har blivit aktuell med anledning av förvaltningsreformen inom räddningsväsendet och den tekniska utvecklingen av oljebekämpningsmaterielen och oljebekämpningsutrustningen. Avsikten är att handboken ska beredas i samarbete med Finlands miljöcentral och räddningsområdena.

13 §. *Samarbetsplan för bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor.* Det föreslagna 1 mom. motsvarar 31 § 2 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen och 2 § 1 mom. i bekämpningsförordningen. De myndigheter som bekämpar fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor ska under ledning av närings-, trafik- och miljöcentralen göra upp en plan för samarbetet vid bekämpningen av skadorna och olyckorna. Den hänvisning i den nuvarande fartygsavfallslagen som gäller uppgörande av planen tillsammans med de i 31 § 1 mom. nämnda myndigheter som är skyldiga att ge handräckning har strukits som obehövlig, eftersom samarbetsparterna i praktiken bestäms enligt de lokala förhållandena och behoven inom varje område som en plan gäller.

I 2 mom. anges huvudpunkterna i samarbetsplanen. Huvudpunkterna motsvarar allmänt taget 7 § i den nuvarande bekämpningsförordningen. Enligt 3 mom. ska det genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om innehållet i samarbetsplanen, behandlingen av planen, den regionindelning som ska tillämpas i planeringen och om den regionala närings-, trafik- och miljöcentralen som ansvarar för uppgörandet av planen. Bestämmelser om innehållet i och behandlingen av planen finns för närvarande i 3 kap. i förordningen om bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor. På motsvarande sätt finns bestämmelser om regionindelningen av samarbetsplaner och om den miljöcentralen som leder uppgörandet av planen i miljöministeriets förordning av den 27 juli 2000 (706/2000). Enligt den ska det göras upp en separat plan för Finska viken, Skärgårdshavet, Bottniska viken och området för Saimens djupfarled.

4 kap. Skyldigheter för oljelager och hamnar

14 §. *Grundläggande bekämpningsberedskap vid oljelager.* Bestämmelserna i 1 och 2 mom. motsvarar 4 § 2 mom. i lagen om oljeskador på land och 11 § i bekämpningsförordningen.

Enligt 3 mom. ska regleringen inte gälla distributionsstationer och deras bekämpningsberedskap, eftersom det föreskrivs särskilt om dem i lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor (390/2005). Enligt bestämmelsen om ikraftträdandet (138 §) i den nämnda lagen gäller alltjämt handels- och industriministeriets beslut om hantering och upplagring av farliga kemikalier på distributionsstation (415/1998). Beslutet har utfärdats med stöd av äldre lagstiftning. Enligt 37 § i distributionsstationsförordningen ska det på distributionsstationen finnas absorptionsämne och annan materiel för förhindrande av att läckage sprids och för uppsamling av det läckande ämnet. Regleringen kan anses var tillräcklig, och i den nya lagen behöver det inte för distributionsstationerna föreskrivas ytterligare förpliktelser att anskaffa grundläggande bekämpningsberedskap.

15 §. *Bekämpningsberedskap vid stora oljelager.* Paragrafen motsvarar i huvudsak 12 § i den nuvarande bekämpningsförordningen och ska gälla för lager som inte är belägna vid kusten. När upplagraren gör upp en plan för bekämpning av oljeskador ska han eller hon dock höra det lokala räddningsväsendet. Det finns inte någon motsvarande förpliktelse i den gällande lagstiftningen, men i praktiken har det bedrivits samarbete med räddningsverken i samband med uppgörandet av räddningsplaner enligt 9 § i räddningslagen och oljebekämpningsplaner enligt 5 § 2 mom. i lagen om oljeskador på land och 12 § 2 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen. Det föreslås dessutom att upplagraren ska åläggas att anskaffa oljebekämpningsmateriel utöver det som enligt den föreslagna 14 § förutsätts av upplagraren. Samma skyldighet framgår indirekt av 11 och 12 § i den nuva-

rande oljebekämpningsförordningen. Av stora oljelager förutsätts i första hand åtgärder för att begränsa skadorna och hindra spridningen av dem samt för att få kontroll över situationen till dess myndigheterna börjar leda och utföra bekämpningsarbetet.
Enligt 2 mom. ska det genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om planen och den bekämpningsmateriel som behövs. Enligt 12 § i den nuvarande bekämpningsförordningen ska det av planen framgå bl.a. den person som svarar för bekämpningsarbetet, den personal som är förtrogen med bekämpning av oljeskador, disponibel bekämpningsmateriel och bekämpningsförnödenheter samt vid behov en plats där man tillfälligt kan placera olja som vid inträffad skada snabbt ska avlägsnas. Avsikten är att en motsvarande paragraf ska tas in i den nya förordningen av statsrådet.
16 §. *Bekämpningsberedskap vid hamnar och inrättningar.* I paragrafen föreslås bestämmelser om beredskap vid hamnar och vid inrättningar som i kustområden lagrar olja och andra skadliga ämnen. Det föreslagna 1 mom. motsvarar i huvudsak 14 § 1 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen, men skyldigheten att göra upp en bekämpningsplan och anskaffa bekämpningsmateriel kommer nu att utvidgas till att gälla även hamnar och lager där andra skadliga ämnen behandlas. Det att bestämmelsen utsträcks till att omfatta även andra än oljeprodukter baserar sig på artikel 3 punkt 2 i OPRC-HNS-protokollet. Avsikten är att bereda sig på skador där andra skadliga ämnen läcker ut i havet från ett lager vid kusten eller när ett skepp lossas eller lastas i hamnen. De räddningsåtgärder som behövs i dessa situationer är likadana som vid bekämpning av fartygskemikalieolyckor på havsområden.
Definitionerna av hamn samt industri- och lagerinrättning har preciserats i paragrafen. Beredskapsskyldigheten ska inte gälla hamnar som regelbundet anlöps av tankfartyg eller en stor mängd andra fartyg utan i stället gälla hamnar som i huvudsak är avsedda för handelssjöfart. På motsvarande sätt kommer skyldigheterna för inrättningar som lagrar olja eller andra skadliga ämnen inte längre att bindas vid det nuvarande vaga kriteriet utan i stället i vid en exakt angiven mängd olja eller annat skadligt ämne som lagras, dvs. 1 miljon liter eller mer. Gränsen är alltså densamma som i 15 § i lagen. Industri- och lagerinrättningarna nämns inte längre separat i lagen, utan båda kommer att ingå i begreppet inrättning som lagrar. Med undantag för några små enheter finns det i Finland inte längre några reparationsvarv för fartyg, och det anses att de inte längre behöver omnämnas i paragrafen. Det regionala räddningsverket ansvarar för bekämpningen av skador vid små reparationsvarv.
Verksamhetsutövaren ska göra upp en plan för eventuella oljeskador och fartygskemikalieolyckor och i det sammanhanget höra det lokala räddningsväsendet. Det finns inte någon motsvarande bestämmelse i den gällande lagen, men det kan anses vara befogat att det görs upp en plan när betydande mängder ämnen som är skadliga för miljön lagras. Enligt 12 § i den gällande bekämpningsförordningen gäller dessutom att en plan ska göras upp när motsvarande oljemängd eller motsvarande mängd av ett annat skadligt ämne lagras på ett landområde. Det är motiverat med tanke på skydd av havsnaturen att samma skyldighet nu utsträcks även till kustområden. Trots att planeringsskyldigheten är ny inom oljebekämpningslagstiftningen, måste hamnarna och inrättningarna redan nu göra upp sådana planer inför eventuella olyckor som avses i räddningslagen och kemikaliesäkerhetslagen. I praktiken kommer ändringen inte att innebära att arbetsmängden för hamnarna och de inrättningar som lagrar kommer att öka i någon väsentlig grad.
Det kan finnas flera verksamhetsutövare inom en hamns eller inrättnings område, och då ska 30 § 3 mom. i kemikaliesäkerhetslagen beaktas när planer görs upp. Enligt momentet ska verksamhetsutövarna vid produktionsanläggningar som är belägna nära varandra samarbeta för att förebygga storolyckor och förhindra att olyckor sprider sig. Det har inte ansetts nödvändigt att upprepa skyldigheten i den nya lagen. När närings-, trafik- och miljöcentralen fått en i paragrafen avsedd plan ska den dock kontrollera att de olika aktörernas planer bildar en välfungerande helhet.
Enligt 2 mom. ska det genom förordning av statsrådet kunna utfärdas närmare bestämmelser om den bekämpningsmateriel som nämns i 1 mom. Momentet motsvarar 14 § 2 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen. När bestämmelser utfärdas ska det tas hänsyn till omständigheter som medför risk för miljöskador, såsom trafikvolymerna i hamnen, i synnerhet antalet tankfartyg och övriga faktorer som inverkar på risken för skador. Det

föreslås att den nuvarande lagens åberopande av bedömning av hamnens eller inrättningens ekonomiska bärkraft i samband med att arten och mängden erforderlig bekämpningsmateriel övervägs ska utgå som föråldrad. Bestämmelsen hänför sig till situationen på 1970-talet då myndigheternas beredskap avseende materiel och övrig bekämpningsberedskap var otillräcklig. Det krävdes då mer insatser för industrins beredskap än vad som är fallet i dag. Bestämmelsen syftade alltså i praktiken till att inskränka industrins beredskapsskyldighet. Om bestämmelsen fortfarande finns med i dagens lagstiftning, kan följden bli feltolkning. För närvarande är det omöjligt för en verksamhetsutövare att börja idka sådan näring där han eller hon i princip inte kan hantera riskerna. Också bestämmelsen i 12 § 2 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen har sin upprinnelse i läget på 1970-talet. Enligt det nämnda momentet ska det lokala räddningsväsendet i samråd med hamnar och industri- och lagerinrättningar som behandlar olja kunna komma överens om hur bekämpningen ska organiseras. Eftersom det lokala räddningsväsendet och olika inrättningar har möjlighet att samarbeta utan att detta konstateras särskilt i lagen, har det ansetts att inte heller denna bestämmelse behöver tas in i den nya lagen.

5 kap. Bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor

17 §. *Anmälan om och första bekämpning av en skada eller olycka.* I 1 mom. hänvisas till 11 kap. 1 och 2 § i den föreslagna nya miljöskyddslagen för sjöfarten. I de nämnda paragraferna finns bestämmelser om fartygsbefälhavarens skyldighet att anmäla fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor samt risk för sådana till sjöräddningscentralen, sjöräddningsundercentralen, nödcentralen eller centralen för ledning och övervakning av fartygstrafiken (VTS-centralen). Dessutom ska befälhavaren vidta sådana omedelbara bekämpningsåtgärder som han eller hon skäligen kan förutsättas vidta. Bestämmelserna i den nya miljöskyddslagen för sjöfarten kommer i huvudsak att motsvara 18 § 1 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen och 10 och 26 b § i den nuvarande fartygsavfallsförordningen. Anmälningsskyldigheten ska gälla såväl skador, olyckor och kritiska lägen orsakade av det egna fartyget som djeutsläpp som upptäckts på Finlands territorialvatten eller i Finlands ekonomiska zon.
Enligt 2 mom. ska den i vars besittning oljan är anmäla skadan eller hotet om den till nödcentralen och vidta sådana bekämpningsåtgärder som han eller hon skäligen kan förutsättas vidta med hänsyn till omständigheterna. Bestämmelsen motsvarar 4 § 1 punkten i den nuvarande lagen om oljeskador på land.
I 3 mom. åberopas den allmänna skyldigheten att i enlighet med 28 § i räddningslagen (468/2003) anmäla upptäckta oljeskador och fartygskemikalieolyckor eller hot om sådana. Anmälningsskyldigheten gäller också utan denna paragraf. Bestämmelsen tas dock in i lagen för att särskilt erinra om bestämmelsen och samtidigt på ett koncist sätt lägga fram anmälningsskyldigheterna i fråga om bekämpning av miljöskador. Av hänvisningen följer att det inte längre anses vara nödvändigt att särskilt föreskriva om anmälningsskyldighet för t.ex. hamnar och inrättningar, så som i 18 § 1 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen.
Miljöskyddslagen är en allmän lag som gäller förebyggande av förorening av miljön. Avsikten är att man genom det tillståndssystem som regleras i lagen ska försöka förhindra förorening och reducera den. Enligt 62 och 76 § miljöskyddslagen ska verksamhetsutövaren underrätta tillsynsmyndigheten, om det på grund av en olycka eller produktionsstörning eller av någon annan orsak uppstår utsläpp eller avfall som medför risk för förorening av miljön. I lagen om avhjälpande av vissa miljöskador (383/2009) föreskrivs dessutom, som komplettering till miljöskyddslagen, om allmän skyldighet för verksamhetsutövaren att vidta åtgärder för att bekämpa förorening som orsakas av verksamheten. Ombesörjnings- och anmälningsskyldigheterna enligt miljöskyddslagen och andra lagar ersätter dock inte de anmälningar som ska göras med stöd av denna lag.
18 §. *Åtgärder som förutsätts i samband med mottagande av anmälan om skador och olyckor.* Enligt paragrafen ska de myndigheter som informerats om en skada eller olycka, utan dröjsmål underrätta den ordinarie bekämpningsmyndigheten om oljeskadan eller fartygskemikalieolyckan eller risken för en sådan. När det gäller oljeskador som uppkommit på land ska det lokala räddningsväsendet underrättas. Fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor ska anmälas till Fin-

lands miljöcentral och det lokala räddningsväsendet.

19 §. *Organisering av bekämpningen.* Den första delen av 1 mom. motsvarar slutet av 18 § 1 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen och 7 § 1 mom. i lagen om oljeskador på land. Enligt det föreslagna momentet ska bekämpningsmyndigheterna, det lokala räddningsväsendet eller Finlands miljöcentral, vidta alla nödvändiga bekämpningsåtgärder och dimensionera åtgärderna så att de inte står i uppenbart missförhållande till de ekonomiska värden som är hotade. Enligt slutet av momentet ska bekämpningsåtgärderna utföras så att möjligheterna att återställa naturen och miljön inte försvåras i onödan. Så som konstaterats i motiveringen till 3 § 8 punkten ska återställandet inte betraktas som bekämpningsarbete som myndigheterna ansvarar för. En motsvarande bestämmelse finns i 7 § 2 mom. i den gällande lagen om oljeskador på land. Bestämmelsen utsträcks nu till att omfatta även skador förorsakade av olja och andra skadliga ämnen från fartyg. Detta har inte någon inverkan på de rent praktiska bekämpningssituationerna, eftersom metoder som skonar miljön också annars används inom bekämpningen.

Det är alltjämt en hållbar princip inom bekämpningen av miljöskador att bekämpningsåtgärderna bör genomföras så att de är effektiva för att bekämpa den aktuella skadan men inte överdimensionerade i förhållande till de värden som är hotade. Det kan i praktiken vara svårt att bedöma situationen och väga de olika alternativen t.ex. på grund av den publicitet som skadan fått i massmedierna eller på grund av ställningstaganden från dem som blivit direkt eller indirekt lidande. I sådana situationer finns det risk för att åtgärderna för att avvärja faran överdimensioneras och att myndigheterna därför eventuellt inte alls får någon ersättning för dem. De valda åtgärderna kan dock inte anses vara överdimensionerade om de då beslutet fattades baserade sig på tillgängliga uppgifter om situationen och förhållandena. Även om det i efterhand visar sig att uppgifterna varit bristfälliga, kan bekämpningsåtgärderna inte på den grunden betraktas som överdimensionerade. I samband med tillämpningen av lagen om ersättning för miljöskador (737/1994) och 10 kap. i sjölagen (674/1994) liksom i samband med ersättning för skador ur internationella oljeskadefonden har man blivit tvungen att i praktiken bedöma skäligheten hos bekämpningsåtgärderna.

Enligt 2 mom. ska Finlands miljöcentral på begäran av en annan bekämpningsmyndighet vid behov ställa sina oljebekämpningsredskap och oljebekämpningsförnödenheter till förfogande för ledaren för bekämpningsarbetet också när miljöcentralen inte själv ansvarar för eller har hand om bekämpningen. Finlands miljöcentral bistår redan för närvarande på motsvarande sätt genom att skicka behövlig materiel och personal som är förtrogen med dess användning till den plats där skadan har uppkommit. Avsikten med den explicita bestämmelsen om detta är att föregripa oklarheter med dem som ansvarar för olyckan i fråga om skyldigheten att betala ersättning för myndigheternas assistans.

I 3 mom. föreslås bestämmelser om hur bekämpningsåtgärderna ska organiseras i situationer där Finlands miljöcentral ansvarar för eller har åtagit sig bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor och har tillsatt en ledare för bekämpningsarbetet. Finlands miljöcentral ska då också ställa behövlig personal och materiel samt behövliga förnödenheter till förfogande för ledaren för bekämpningsarbetet. Momentet motsvarar 19 § 2 mom. och 27 b § 4 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen. Enligt de nämnda paragraferna är också hamnar och inrättningar skyldiga att ställa personal och materiel till bekämpningsmyndighetens förfogande. I denna lag föreslås motsvarande åligganden i 20 §.

20 §. *Skyldighet att delta i bekämpningen.* Enligt paragrafen ska den myndighet som bekämpar oljeskador eller fartygskemikalieolyckor kunna bestämma att den hamn, inrättning eller oljeupplagrare eller någon annan som har bekämpningsmateriel eller personal som är förtrogen med användningen av redskapen ska ställa dessa till myndighetens förfogande. Bestämmelsen motsvarar i sak 18 § 2 mom. och 27 b § 4 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen och 8 § 1 mom. i lagen om oljeskador på land. En allmän förutsättning för att materiel och personal ska tas i bruk för bekämpningsmyndigheterna är att åtgärden inte medför oskäliga olägenheter för hamnen, upplagraren eller verksamhetsutövaren vid en annan inrättning. Ett föreläggande ska kunna meddelas i samband med en storolycka då det kan förutsättas att hamnen, upplagraren och någon annan inrättning ställer all sin tillgängliga materiel och personal

till myndigheternas förfogande. Bekämpningsmyndigheten ska också kunna bestämma att ett företags materiel och personal ska tas i bruk för bekämpningen i situationer där konsekvenserna sträcker sig till området för hamnen, lagret eller någon annan inrättning trots att själva olyckan har inträffat någon annanstans. Det ska kunna bestämmas att specialredskap som lämpar sig för bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor ska tas i bruk för bekämpningen trots att det inte handlar om någon stor skada eller någon skada som sträcker sig till företagets område.

De föreslagna rättigheterna för bekämpningsmyndigheten kan inte anses vara oproportionerligt stora, om man ser till digniteten hos de intressen som finns i bakgrunden till rättigheterna. Med stöd av 36 § 2 mom. ska det dessutom betalas full ersättning för den egendom som bekämpningsmyndigheten tagit i bruk, och med stöd av 36 § 1 mom. ska personalen ha rätt att få ett arvode. I 4 kap. föreslås bestämmelser om skyldigheten för oljelager, hamnar och inrättningar att ha beredskap för att bekämpa skador och olyckor.

21 §. *Ledning av bekämpningsarbetet.*

I lagen föreslås en särskild paragraf om ledning av bekämpningsarbetet. Paragrafen motsvarar i sak nuvarande praxis. Dess 1 mom. baserar sig på samma principer som 44 § 1 och 3 mom. i räddningslagen. Det kan i praktiken vara ändamålsenligt att bekämpningen inte alltid leds av räddningsmyndigheten inom det räddningsområde där den egentliga skadan har uppkommit eller olyckan har inträffat. På grund av strömförhållandena i grundvattnet, vattendragen och havet kan olja föras till och med långa vägar från den egentliga olycksplatsen. Räddningsarbetet bör då ledas från det område som i huvudsak drabbas av konsekvenserna. Bekämpningsmyndigheterna ska sinsemellan komma överens om hur ledningsansvaret ska överföras.

I 2 mom. föreskrivs om ansvaret för ledningen av bekämpningsarbetet och om överföringen av ansvaret i samband med sådana fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor som enligt 5 § omfattas av Finlands miljöcentrals ansvar. Vid skador som uppkommer på öppet hav eller någon annanstans på en öppen fjärd måste bekämpningsarbetet inledas så snabbt som möjligt och måste det lokala räddningsväsendets och gränsbevakningsväsendets bekämpningsenheter vidta behövliga bekämpningsarbeten redan innan den ledare för bekämpningsarbetet som tillsatts av Finlands miljöcentral anländer till området. Efter att ha anlänt ska ledaren informera de andra myndigheterna och ledaren för det inledande bekämpningsarbetet om att han eller hon övertar ledningsansvaret.

Så som konstaterats i motiveringen till 9 § ansvarar kommunen i vissa fall för efterbehandlingen. Den berörda kommunen bestämmer då vilken kommunal myndighet som ska leda bekämpningsarbetet.

Om efterbehandlingen av en stor oljeskada genomförs inom flera kommuners område, ska närings-, trafik- och miljöcentralen leda och samordna saneringsarbetet så att det utförs enligt enhetliga principer inom hela området för skadan.

22 §. *Samarbete i bekämpningssituationer.* I 1 mom. föreslås bestämmelser om ledning av åtgärderna för att bekämpa oljeskador och fartygskemikalieolyckor i en situation där myndigheter från fler verksamhetsområden än ett deltar i bekämpningen. I de flesta fall är ledaren för bekämpningsarbetet en person som är anställd antingen hos det lokala räddningsväsendet eller hos Finlands miljöcentral. Han eller hon ska vara allmän ledare och ansvara för att lägesbilden är aktuell, för att de olika verksamhetsområdena tilldelas uppgifter och för att verksamheten samordnas. De enheter från olika myndigheter som deltar i bekämpningen ska lyda under ledaren för bekämpningsarbetet men handla i enlighet med sin egen ledningsorganisation. Alla enheters verksamhet ska främja en effektiv bekämpning av skadan eller olyckan. En motsvarande bestämmelse finns i 44 § 3 mom. i räddningslagen.

Det föreslagna 2 mom. motsvarar i huvudsak 31 a § i den nuvarande fartygsavfallslagen. När myndigheter från fler verksamhetsområden än ett deltar i bekämpningen av en fartygsoljeskada eller fartygskemikalieolycka ska ledaren för bekämpningsarbetet till sin hjälp kunna bilda en ledningsgrupp som består av företrädare för de engagerade. I gruppen kan också tas in företrädare för frivilliga föreningar och andra organisationer. Ledaren för bekämpningsarbetet ska också kunna tillkalla experter. Bestämmelser med motsvarande innehåll finns i 44 § 3 mom. i räddningslagen (468/2003) och i 5 § 2 mom. i sjöräddningslagen (1145/2001). Vid olyckor till havs kan en i 5 § 2 mom. i sjöräddningslagen avsedd ledningsgrupp för räddningsvä-

sendet fortsätta som ledningsgrupp för bekämpningen av fartygsoljeskadan eller fartygskemikalieolyckan när åtgärderna för att rädda människoliv har avslutats. Om det ända från början kan skönjas att situationen kommer att fortsätta i form av bekämpning av miljöskador, kan gränsbevakningsväsendet så som ledande sjöräddningsmyndighet beakta detta när det beslutar om sjöräddningsledningsgruppens sammansättning. I dessa situationer ska endast ledningsansvaret för verksamheten överföras från en myndighet till en annan, medan gruppens verksamhet i övrigt kan fortgå utan onödiga avbrott.

23 §. *Bekämpningsmyndigheternas befogenheter*. Paragrafen motsvarar 19 a § och 27 b § 4 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen och 8 § 2 mom. i lagen om oljeskador på land. Enligt paragrafen ska bekämpningsmyndigheterna ha rätt att för att bekämpa oljeskador och fartygskemikalieolyckor och för att begränsa konsekvenserna av sådana komplettera sin bekämpningsmateriel genom att ta i bruk någon annans egendom, i övrigt bestämma om annans egendom och låta den bli föremål för åtgärder som behövs för bekämpningstaktiken. En motsvarande bestämmelse finns i 45 § 1 mom. i räddningslagen. Befogenheten ska få utövas, om det är nödvändigt för att bekämpa skadorna eller olyckorna och begränsa konsekvenserna av dem. I samband med att sjöräddningslagen stiftades ansåg grundlagsutskottet i sitt ställningstagande att det för utövandet av betydande rättigheter av detta slag inte räcker med att åtgärderna behövs (GrUU 24/2004 rd).

De föreslagna rättigheterna för bekämpningsmyndigheten kan inte anses vara oproportionerligt stora, om man ser till digniteten hos de intressen som finns i bakgrunden till rättigheterna. I 36 § 2 mom. föreslås dessutom bli bestämt om att myndigheten ska betala full ersättning för materiel och lokaliteter som den tagit i bruk och för andra olägenheter som bekämpningen förorsakat.

24 §. *Överföring av ledningsansvaret och avslutande av bekämpningsarbetet.* När en situation framskrider kan det hända att ansvaret för bekämpningsarbetet och ledningen av det överförs från en myndighet till en annan. Oljan kan sprida sig till en annan myndighets ansvarsområde eller skadan kan vara så stor att Finlands miljöcentral övertar ansvaret för ledningen av bekämpningsarbetet i enlighet med 5 §. För att bekämpningsarbetet ska kunna skötas som sig bör är det nödvändigt att det underrättas tydligt och entydigt om att ledningsansvaret överförs och att de övriga myndigheter och enheter som deltar i bekämpningsarbetet informeras om överföringen av ansvaret.

Ledaren för bekämpningsarbetet kan bedöma att merparten av det egentliga bekämpningsarbetet har utförts och att de ordinarie bekämpningsmyndigheternas resurser inte längre behövs för att situationen ska kunna skötas på tillbörligt sätt. Ledaren kan då besluta att man övergår till efterbehandlingsfasen. Före beslutet ska ledaren dock försäkra sig om att de kommunala myndigheterna har tillräcklig beredskap för efterbehandlingen av den aktuella skadan.

Efter att vid behov ha hört närings-, trafik- och miljöcentralen ska ledaren för bekämpningsarbetet enligt 2 mom. besluta om när bekämpningsmyndigheternas åtgärder inte längre krävs för att bekämpa en oljeskada eller fartygskemikalieolycka. Vid bekämpning av oljeskador ska beslutet fattas av antingen Finlands miljöcentral eller räddningsområdet. Vid efterbehandling av oljeskador ska beslutet fattas av den kommunala myndigheten, och vid bekämpning av fartygskemikalieolyckor är Finlands miljöcentral beslutsfattare. När det har beslutats att bekämpningen av oljeskador som uppkommit på land ska avslutas, ska eventuell sanering av mark och grundvatten som fortfarande är förorenade bestämmas enligt 12 kap. i miljöskyddslagen. Ansvaret för återställandet av miljön som skadats vid olyckan anges särskilt i enlighet med de skadeståndsrättsliga principerna enligt lagen om ersättning för miljöskador (737/1994) och sjölagen.

25 §. *Åtgärder som gäller ett fartyg och dess last.* Enligt 1 mom. ska Finlands miljöcentral kunna vidta sådana räddningsåtgärder eller andra åtgärder beträffande ett fartyg och dess last som miljöcentralen anser nödvändiga för förebyggande eller begränsning av föroreningen av vattnet. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak 6 § i den nuvarande fartygsavfallslagen. Bestämmelsen ska tillämpas på finskt vattenområde och inom Finlands ekonomiska zon. Efter det att Finlands ekonomiska zon börjat gälla den 1 februari 2005 kan det nuvarande 6 § 2 mom. utgå som obehövligt. I momentet föreskrivs om hur bestämmelsen i situationer som avses i internationella avtal som är förpliktande för Finland ska tillämpas även utanför finskt vattenområde. I praktiken

finns områden av detta slag i dagens läge inom Estlands och Sveriges ekonomiska zon.
Det föreslås att de situationsbeskrivningar som nämns i bestämmelsen ska kompletteras jämfört med den nuvarande lagen så att även en situation där ett fartyg blir part i en sammanstötning omnämns, eftersom sammanstötningen förutom grundstötning redan som olyckstyp innebär risk för allvarliga miljöskador. Enligt den nya ordalydelsen i paragrafen förutsätts det dessutom att räddningsåtgärder och andra åtgärder ska kunna vidtas, om risken för förorening av vattnet på grund av fartygets tillstånd är uppenbar. Avsikten med uppenbar risk för förorening av vattnet är dock inte att skärpa tröskeln för vidtagande av åtgärder beträffande ett fartyg och dess last. Syftet med det ytterligare villkoret är endast att sådana avvikelser i fartygets funktion som fortfarande kan betraktas som normala ska falla utanför paragrafens tillämpningsområde. Till havs färdas t.ex. varje dag fartyg som har maskinfel men som dock inte är manövreringsodugliga på grund av felet och inte heller orsakar fara för den övriga trafiken eller miljön. Om felet inte kan repareras eller om det förvärras, kan det bli nödvändigt att ompröva situationen.
Det föreslås att innan åtgärder vidtas ska Finlands miljöcentral diskutera läget med Trafiksäkerhetsverket, som avses i 2 kap. 5 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995). Enligt den nuvarande lagstiftningen är myndigheten den direktör vid Sjöfartsverket som ansvarar för sjösäkerheten. Skyldigheten att diskutera har ansetts vara motiverad med tanke på säkerheten inom sjöfarten. Tillsynsmyndigheten kan på basis av sina specialsakkunskaper bedöma vilken stabilitet fartyget har och i vilket skick det i övrigt är, huruvida de planerade åtgärderna äventyrar den övriga sjöfarten och om det går att förflytta fartyget från det område där skadan har uppkommit. Före åtgärderna ska Finlands miljöcentral diskutera med fartygets ägare, det bärgningsbolag som mottagit bärgningsuppdraget och försäkringsgivarna bara om det kan ske utan onödigt dröjsmål. Till denna del avviker bestämmelsen inte från den gällande lagen.
Det föreslagna 1 mom. och 6 § i den nuvarande fartygsavfallslagen baserar sig på den internationella konvention som ingåtts om ingripande på det öppna havet vid olyckor som är ägnade att medföra förorening genom olja, den s.k. Interventionskonventionen.
Det föreslagna 2 mom. motsvarar 8 § i den nuvarande fartygsavfallslagen.
26 §. *Lämnande av och begäran om internationell handräckning*. Enligt 1 mom. ska Finlands miljöcentral utifrån ett internationellt avtal eller på en begäran av en främmande stat fatta beslut om att lämna internationell handräckning för att bekämpa fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor. På motsvarande sätt ska Finlands miljöcentral också fatta beslut om att begära hjälp i situationer där Finland behöver hjälp för att bekämpa fartygsoljeskador eller fartygskemikalieolyckor. Hjälpen begärs via HELCOM eller via mekanismen för EU:s samarbete för civilskydd. Hjälpen kan bestå av t.ex. bekämpningsmateriel, fartyg, personal eller experter. I 8 § i den gällande bekämpningsförordningen föreskrivs bara om lämnande av internationell handräckning, vilket Finlands miljöcentral fattar beslut om. I författningarna om sättande i kraft av internationella avtal om bekämpning av miljöskador har dock Finlands miljöcentral redan utsetts till den myndighet som fattar beslut om såväl lämnande av som begäran om internationell handräckning.
I 2 mom. föreslås en bestämmelse om Finlands miljöcentrals skyldighet att bistå utländska handräckningsenheter i ärenden i anslutning till inresa i landet och utresa. De fordon som behövs för assistansåtgärderna, bekämpningsmaterielen och den övriga utrustningen bör kunna passera gränserna utan importformaliteter och utan skatt, tull och avgifter. När assistansåtgärderna har avslutats bör materielen och utrustningen på motsvarande sätt kunna föras ut ur landet utan några tullformaliteter eller andra formaliteter. I Köpenhamnsavtalet och i bekämpningsmanualen enligt Helsingforskonventionen finns separata bestämmelser om hjälp med gränsöverskridning.
Det är speciellt nödvändigt att hjälpa utländska handräckningsenheter därför att många av de fartyg för bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor och luftfartyg som deltar i bekämpningen och som finns i staterna i Östersjöområdet hör till försvarsmakten och gränsbevakningsväsendet. För dessa fartyg gäller territorialövervakningslagen (755/2000), där det finns bestämmelser om övervakning och tryggande av Finlands territoriala integritet. I lagen begränsas statsfartygs och örlogsfartygs ankomst. Enligt 5 § 3 mom. får dock en främ-

mande stats statsluftfartyg eller statsfartyg på begäran av en territorialövervakningsmyndighet eller en annan myndighet utan tillstånd enligt lagen komma in på finskt territorium för ett brådskande räddningsuppdrag eller ett uppdrag som gäller avvärjande av miljöskador eller för att assistera vintersjöfarten. Andra myndigheter än territorialövervakningsmyndigheterna, t.ex. Finlands miljöcentral, ska utan dröjsmål underrätta huvudstaben om sin begäran. Om ankomst till finskt territorium, uppehåll i landet och avresa från landet gäller utöver territorialövervakningslagen också vad som föreskrivs i internationella avtal som är förpliktande för Finland.

6 kap. **Tillsyn, administrativt tvång och ändringssökande**

27 §. *Tillsyn.* Enligt paragrafen ska närings-, trafik- och miljöcentralen övervaka att räddningsområdet och att den som utövar verksamhet vid ett stort oljelager, en hamn eller en inrättning gör upp en bekämpningsplan enligt den föreslagna lagen, anskaffar materiel enligt planen och reserverar personal för bekämpningsuppdrag. Den regionala planen ska fastställas vid miljöministeriet så som för närvarande, och det har ansetts att det inte behöver ordnas någon separat tillsyn. Början av paragrafen motsvarar 30 § i den nuvarande fartygsavfallslagen. I den paragrafen regleras tillsynen på ett allmänt plan.
Det lokala räddningsväsendet ska övervaka att den som utövar verksamhet vid ett stort oljelager, en hamn eller in inrättning verkligen har planenlig materiel och personal för bekämpningsuppdrag. Räddningsverket ska underrätta närings-, trafik- och miljöcentralen om de brister det upptäcker. Det här är en ny uppgift inom bekämpningen av miljöskador, men räddningsverken kontrollerar redan nu samma inrättningar med stöd av räddningslagen och kemikaliesäkerhetslagen. I praktiken kan myndigheten kombinera sina uppgifter enligt dessa lagar så att de utförs under samma inspektionsbesök på inrättningen. Räddningsverket ska rapportera om de brister det upptäcker till närings-, trafik- och miljöcentralen, som enligt 27 § ska kunna tillgripa tvångsmedel.
28 §. *Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande.* I paragrafen föreslås bli bestämt om möjligheten att tillgripa vite och hot om tvångsutförande i samband med sådan verksamhet i strid med bestämmelserna som nämns i paragrafen. Den regionala närings-, trafik- och miljöcentralen ska kunna förelägga det lokala räddningsväsendet, ett oljebekämpningslager, ett stort oljelager, en hamn och en inrättning att inom utsatt tid fullgöra sin planerings- och beredskapsskyldighet enligt 12, 14, 15 och 16 §. Föreläggandet ska kunna förenas med vite eller hot om att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad. Paragrafen motsvarar i princip 30 a § 1 och 2 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen. Användningsområdet för tvångsmedlen utvidgas dock till att gälla även landbaserade lagerområden för olja och andra skadliga ämnen samt planer för bekämpning av oljeskador som uppkommer på land. I den nuvarande lagen om oljeskador på land eller bekämpningsförordningen finns det inte några bestämmelser om utövande av tvångsmedel. Det är ändamålsenligt och principiellt viktigt att tillämpningsområdet utvidgas. Utvidgningen har dock inte någon stor betydelse i praktiken. Hittills har tvångsmedel aldrig tillgripits för att förbättra hamnarnas, lagrens eller de övriga inrättningarnas bekämpningsberedskap eller för att göra upp räddningsområdenas bekämpningsplaner. Till skillnad från den nuvarande lagstiftningen föreslås det att de gärningar eller försummelser som berättigar till tvångsmedel ska specificeras i den nya lagen. I ärenden som gäller vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande ska viteslagen (1113/1990) tillämpas utöver den föreslagna lagen.
29 §. *Ändringssökande*. I ett beslut som en myndighet har fattat med stöd av den nya lagen ska ändring få sökas genom besvär i enlighet med förvaltningsprocesslagen (586/1996). Bestämmelsen gäller beslut av både statliga och kommunala myndigheter. Förvaltningsdomstolen ska vara första besvärsinstans. Utan den föreslagna bestämmelsen om sökande av ändring skulle förfarandet följa kommunallagen, dvs. rättelse i det lokala räddningsväsendets beslut om planen för bekämpning av oljeskador skulle sökas hos en högre kommunal myndighet. Om de kategorier av ärenden som avses i förslaget koncentreras till förvaltningsdomstolen, kommer det dock att tas större hänsyn till juridiska sakkunskaper och sakkunskaper om miljöskador. Enligt det föreslagna förfarandet för sökande av ändring gäller besvärsrätt för en part som anser att beslutet kränker hans eller hennes rättigheter, medan besvärs-

rätten vid kommunalbesvär generellt gäller för en kommunmedlem.

I den nuvarande fartygsavfallslagen eller i lagen om oljeskador på land finns inte några bestämmelser om besvär över den regionala miljöcentralens beslut om fastställande av oljebekämpningsplaner. Med stöd av förvaltningsprocesslagen har besvär dock fått anföras hos förvaltningsdomstolen. Genom att i lagen ta in en bestämmelse om besvärsrätt kan man skapa större klarhet i situationen.

Enligt 2 mom. ska sökande av ändring inte hindra att de beslut om administrativt tvång som avses i 28 § verkställs.

30 §. *Begränsning i fråga om rätten att söka ändring.* I situationer där det handlar om att bekämpa miljöskador kommer det att med stöd av den nya lagen vidtas flera s.k. faktiska administrativa åtgärder. Med åtgärder avses de beslut som bekämpningsmyndigheten fattar när en oljeskada har uppkommit eller en fartygskemikalieolycka har inträffat eller när en skada eller olycka är överhängande och som syftar till att snabbt och effektivt bekämpa skadan eller olyckan och begränsa konsekvenserna. I praktiken måste de avgöranden som hänför sig till bekämpningen träffas vid så rätt tidpunkt som möjligt. De kan inte flyttas eller senareläggas på grund av besvär.

I paragrafen föreslås en bestämmelse enligt 33 § i den gällande fartygsavfallslagen. Enligt bestämmelsen ska ett beslut av Finlands miljöcentral som gäller tillsättande av en ledare för bekämpningsarbetet vid fartygsoljeskador eller räddningsåtgärder och övriga åtgärder beträffande ett fartyg inte få överklagas.

7 kap. Myndigheternas rätt att få information och tystnadsplikt

31 §. *Bekämpningsmyndigheternas rätt till information.* Den föreslagna paragrafen om de rättigheter att få information som ska gälla för de myndigheter som bekämpar oljeskador och fartygskemikalieolyckor är ny i lagstiftningen om bekämpning av miljöskador. Kännetecknande för bekämpningsuppdrag är dock att de är av sådan karaktär att exakta uppgifter om situationen för skadan eller olyckan, det ämne som orsakar skada, förorsakaren och eventuella skadelidande har betydelse för avgörandena i anslutning till bekämpningen. Den föreslagna rätten till information är vidsträckt, men i paragrafen uttrycks det explicit att uppgifterna ska behövas för bekämpningen av oljeskador eller fartygskemikalieolyckor. Bestämmelser om utlämnande av en myndighets uppgifter till andra myndigheter bör i första hand tas in i den lagstiftning som gäller den myndighet som ska lämna ut uppgifterna. Eftersom det i den nya lagen i övrigt föreslås heltäckande bestämmelser om bekämpningsmyndigheternas rättigheter och skyldigheter har det ansetts vara ändamålsenligt att i detta sammanhang ta in även bestämmelser om bekämpningsmyndigheternas rätt att få information. Också i 14 § i sjöräddningslagen finns det på motsvarande sätt bestämmelser om tämligen omfattande rätt för sjöräddningsmyndigheten att få information.

Räddningsområdena ska göra upp en plan för bekämpning av oljeskador. Under ledning av de regionala närings-, trafik- och miljöcentralerna som avses i 13 § 3 mom. kommer det att göras upp fyra regionala planer för samarbetet vid bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor. För att bekämpningsberedskapen ska kunna bevaras förutsätts det att den myndighet som ansvarar för planeringen får sådana uppgifter av andra myndigheter som gäller dessas aktionsberedskap och läge samt behövliga uppgifter om personalen. I 1 mom. föreslås bli bestämt om utlämnande av de uppgifter som behövs i planeringen. Eftersom de som lämnar ut upplysningarna är myndigheter som deltar i bekämpningen och det därmed handlar om skötseln av deras lagstadgade uppgifter, ska upplysningarna lämnas avgiftsfritt.

I 2 mom. föreslås i enlighet med kraven på god informationshantering så detaljerade bestämmelser som möjligt om de uppgifter som de myndigheter som bekämpar fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor ska ha rätt att få av andra myndigheter i kritiska lägen. För att uppgifterna ska få lämnas ut förutsätts det att läget är kritiskt och att uppgifterna behövs för bekämpningen av oljeskador eller fartygskemikalieolyckor. Av varje punkt framgår så noggrant som möjligt vem som ska lämna ut uppgifterna, hurdana uppgifter som ska lämnas ut och varifrån uppgifterna lämnas. Med kritiskt läge avses en konkret situation vars föreliggande avgörs på basis av bekämpningsmyndighetens bedömning av situationen.

Fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor på havsområden eller risker för sådana kan anmälas förutom till sjöräddnings-

centralen eller sjöräddningsundercentralen också till nödcentralen. När nödcentralen vidareförmedlar meddelandet till bekämpningsmyndigheterna är det ändamålsenligt att de sistnämnda kan få all den information om det kritiska läget som nödcentralen förfogar över. I 1 punkten föreslås en bestämmelse om detta. I 7 § i lagen om nödcentraler (157/2000) finns bestämmelser om nödcentralsdatasystemet.

I systemet PortNet, som hamnarna använder, finns det uppgifter om de fartyg som anlöper hamnarna och om deras last. Fiskerimyndigheterna har uppgifter om fiskefartyg och deras fångstområden. Fiskerimyndigheterna definieras i 118 § i lagen om fiske (286/1982). Enligt de föreslagna bestämmelserna i 2 mom. 2 och 3 punkten ska bekämpningsmyndigheterna ha rätt att i kritiska lägen få uppgifter av hamnarna och fiskerimyndigheterna.

I förordningen om båttrafik (152/1969) föreskrivs om registrering av vissa båtar. Motorbåtsregistret förs med hjälp av automatisk databehandling, och enligt huvudregeln innehåller det uppgifter om andra båtar än segelbåtar och motorsegelbåtar. Varje magistrat ansvarar för registeruppgifterna inom sitt verksamhetsområde. Trafiksäkerhetsverket och statens ämbetsverk på Åland för ett i fartygsregisterlagen (512/1993) avsett fartygsregister över fartyg som används för handelssjöfart. De ovan nämnda uppgifterna kan behövas i bekämpningssituationer. I 2 mom. 4 och 5 punkten föreslås bestämmelser om bekämpningsmyndigheternas rätt att få de nämnda uppgifterna.

Trafikverket styr och stöder fartygstrafiken med hjälp av fartygstrafikservicesystemet. I samband med detta får verket information om fartygens positionering och rutter. För fullgörande av den tillsynsskyldighet som försvarsmakten har enligt territorialövervakningslagen övervakar försvarsmakten havsområdena. Inom ramen för övervakningen observerar försvarsmakten fartygstrafiken och följer med den. Det är ändamålsenligt att de tillsynsuppgifter som avses ovan vid behov står till förfogande också för bekämpningsuppdrag som gäller fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor. Med stöd av den föreslagna 6 punkten ska bekämpningsmyndigheterna därför ha rätt att i kritiska lägen få de nämnda tillsynsuppgifterna.

Tullverket har filer som innehåller uppgifter om fartyg och godstrafik. Enligt 7 punkten ska bekämpningsmyndigheterna ha rätt att få de nämnda uppgifterna av tullverket. I synnerhet uppgifter om lasten kan vara betydelsefulla för de praktiska bekämpningsinsatserna.

Fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor till havs eller risker för sådana kan anmälas förutom till nödcentralen också till sjöräddningscentralen eller sjöräddningsundercentralen. I dessa situationer är det ändamålsenligt att bekämpningsmyndigheterna kan få all den information som sjöräddningscentralen eller sjöräddningscentralen förfogar över i det kritiska läget. En bestämmelse om detta föreslås i 2 mom. 8 punkten. I 13 § i sjöräddningslagen (1145/2001) föreskrivs om sjöräddningsregistret, som förs av staben för gränsbevakningsväsendet.

Fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor kan också sträcka sig till land, och för organiseringen av bekämpningen kan det krävas att man rör sig eller genomför bekämpningsåtgärder eller andra åtgärder på öar och strandområden. Det föreslås därför att bekämpningsmyndigheterna ska ha rätt att vid behov få sådana uppgifter ur Lantmäteriverkets fastighetsdatasystem som gäller fastighetsindelning samt ägare och innehavare av fastigheter. Bestämmelser om datasystemet finns i lagen om ett fastighetsdatasystem och anslutande informationstjänster (453/2002).

Det föreslås att också de myndigheter som bekämpar oljeskador på land ska ha rätt att i kritiska lägen utan hinder av sekretessbestämmelserna få för bekämpningen behövliga uppgifter ur olika myndigheters register. På grund av karaktären hos oljeskador på land är behovet av information dock mera begränsat än när det gäller skador och olyckor i havsområden.

Enligt 3 mom. 1 punkten ska bekämpningsmyndigheterna ha rätt att ur nödcentralsdatasystemet få all den information som nödcentralen förfogar över i ett kritiskt läge. På motsvarande sätt som i 2 mom. föreslås det att också de myndigheter som bekämpar oljeskador som uppkommit på land ska ha rätt att av tullverket få uppgifter om fartygs- och godstrafiken. En bestämmelse om detta föreslås i 3 mom. 2 punkten.

För att bekämpningen av oljeskador ska kunna organiseras effektivt och tryggt på områden där oljeprodukter eller andra kemikalier eller explosiva varor förvaras eller används förutsätts det att bekämpningsmyndigheten

har tillgång till all behövlig information om ämnena och om den verksamhet som utövas på området. Enligt 3 mom. 3 punkten ska bekämpningsmyndigheten ha rätt att få uppgifterna ur det register som förs av Säkerhetsteknikcentralen. I 130 § i lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor (390/2005) finns bestämmelser om registret.

Det föreslås att de bekämpningsmyndigheter som har hand om bekämpningen av oljeskador på land ska ha rätt att vid behov få sådana uppgifter ur Lantmäteriverkets fastighetsdatasystem som gäller fastighetsindelning samt ägare och innehavare av fastigheter. Bestämmelser om datasystemet finns i lagen om ett fastighetsdatasystem och anslutande informationstjänster (453/2002).

I 4 mom. föreslås en bestämmelse som gör det möjligt att lämna ut de uppgifter som avses i 1—3 mom. genom teknisk anslutning eller i maskinläsbar form. Det här kommer att påskynda överföringen av information och i flera fall förbättra säkerheten hos överföringen. Dessutom kommer antalet fel som uppkommer under överföringsarbetet och arbetsmängden att minska. När de uppgifter som fåtts av andra myndigheter inte längre behövs ska bekämpningsmyndigheten radera uppgifterna i enlighet med den föreslagna 34 §.

32 §. *Bekämpningsmyndigheternas rätt att få uppgifter av företag och organisationer*. För att oljeskador och fartygskemikalieolyckor ska kunna bekämpas snabbt och effektivt kan det för möjligheterna att bekämpa situationen och förhindra att skadan sprids förutsättas att olika slags behövliga uppgifter fås också av vissa privata företag och organisationer. En del av uppgifterna kan finnas i register, men det kan också handla om uppgifter som de nämnda instanserna har i något annat format och som är viktiga med tanke på bekämpningsuppdragen.

Enligt 1 punkten ska bekämpningsmyndigheterna ha rätt att av upplagrare och distributörer av olja och andra skadliga ämnen få uppgifter om de produkter som används i företaget och om lagringen av dem. Utifrån uppgifterna kan det fattas beslut om bekämpningstaktiken och bekämpningstekniken. Enligt 2 punkten ska bekämpningsmyndigheterna ha rätt att få uppgifter av rederier, organisationer i båtbranschen, företag som tillhandahåller rese-, frakt-, hamn- och räddningstjänster samt av varvsföretag. Uppgifterna kan gälla ett fartyg och dess besättning, passagerare och last. Med hjälp av uppgifterna kan storleken på en överhängande miljöskada och omfattningen av behövliga bekämpningsåtgärder bedömas. Dessutom ska bekämpningsmyndigheterna ha rätt att av industri- och affärsföretag få uppgifter om deras olika slags materiel och lokaliteter som kan nyttiggöras i en bekämpningssituation. Bekämpningsmyndigheterna ska också ha rätt att av eventuella andra motsvarande instanser få alla uppgifter som behövs för att bekämpa och förebygga skador och olyckor samt avvärja personskador. Bestämmelser om dessa rättigheter föreslås i 3 och 4 punkten.

Det beräknas att de uppgifter som avses i paragrafen kommer att behövas tämligen sällan. Lämnandet av uppgifter kommer inte att medföra oskäliga utgifter för någon. Ur uppgiftslämnarens perspektiv handlar det om att i en situation där en omfattande oljeskada eller fartygskemikalieolycka sannolikt är överhängande lämna ut eller informera om uppgifter som denne redan förfogar över.

33 §. *Rätt att få uppgifter ur åtgärdsregistret.* Enligt paragrafen ska Finlands miljöcentral och de regionala närings-, trafik- och miljöcentralerna ha rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna ur det åtgärdsregister som avses i 69 § i räddningslagen få uppgifter om oljeskador och bekämpning av oljeskador. Uppgifterna ska vid behov få lämnas ut genom teknisk anslutning. Räddningsinstitutet ansvarar för åtgärdsregistret. I propositionen föreslås att 69 § i räddningslagen ändras i fråga om utlämnandet av uppgifter till de myndigheter som avses i den aktuella paragrafen.

34 §. *Tystnadsplikt för dem som deltar i bekämpningsarbeten.* Lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) gäller för de myndigheter som deltar i bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor. I samband med bekämpningsuppdrag kan en person få sådana uppgifter om myndigheternas verksamhet, om affärsverksamhet eller om privata personer som inte är offentliga och som särskilt angetts som sekretessbelagda. Enligt 1 mom. ska de som är anställda hos bekämpningsmyndigheterna och hos de myndigheter som är skyldiga att ge handräckning samt andra som deltar i bekämpningen därför omfattas av samma sekretess som myndigheterna.

I 2 mom. föreslås en bestämmelse om ett undantag från tystnadsplikten. Enligt momentet

ska det trots allt vara möjligt att i enskilda fall röja uppgifter som behövs för att skydda liv eller hälsa eller för att avvärja en betydande skada på miljön eller betydande egendomsskada.

8 kap. Särskilda bestämmelser

35 §. *Betalning av bekämpningskostnaderna.* Den föreslagna paragrafen är en grundläggande paragraf för kostnadsansvaret vid bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor. Ansvarig för kostnaderna till följd av bekämpningen är den som förorsakat skadan eller olyckan eller den som med stöd av någon annan lagstiftning är primärt ersättningsskyldig eller dennes försäkringsgivare. Lagar som medför primär ersättningsskyldighet är åtminstone lagen om ersättning för miljöskador (737/1994), sjölagen (674/1994), i synnerhet dess 9 och 10 kap., trafikförsäkringslagen (279/1959) och lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999). Ansvaret kan också basera sig på någon annan lag som inte nämns ovan.

I 2 mom. åberopas bekämpningsmyndigheternas möjligheter att utifrån gällande subsidiära ersättningssystem få ersättning för kostnaderna för bekämpning av oljeskador. I lagen om oljeskyddsfonden anges förutsättningarna för att ersättning ska kunna betalas ur fonden. Utgångspunkten är att ersättning för kostnaderna inte har kunnat drivas in hos den primärt ansvariga. När det gäller ersättningsskyldighet för internationella oljeskadefonden och dess kompletterande fond har överenskommelser nåtts genom internationella konventioner, som satts i kraft i Finland genom 10 kap. i sjölagen och genom separata ikraftsättandelagar.

Enligt 3 mom. ska bekämpningsmyndigheten i fråga betala kostnaderna för bekämpningen av oljeskador under det första skedet. Denna myndighet är i de flesta fall det lokala räddningsväsendet, som ansvarar för bekämpningen av oljeskador inom sitt område. Finlands miljöcentral ska ansvara för kostnaderna när en fartygsoljeskada har uppkommit på en öppen fjärd eller miljöcentralen annars har åtagit sig att sköta bekämpningen. Kommunen är bekämpningsmyndighet i samband med efterbehandling. Bekämpningsmyndighetens skyldighet att betala ersättning för kostnaderna till följd av bekämpningen till dess att den ersättningsskyldiga eller den fond som avses i 2 mom. betalar ersättningen innebär inte någon förändring jämfört med nuläget. Till en början kan det i praktiken vara omöjligt att klarlägga vem som är ersättningsskyldig, och i vissa fall kan det behövas flera dagar bara för att utreda ursprunget till skadan. Bekämpningsåtgärderna kan dock inte skjutas upp till dess att den primärt ersättningsskyldiga har klarlagts.

De myndigheter som bekämpar oljeskador har begränsade ekonomiska möjligheter att ansvara för kostnaderna till följd av bekämpningen och möjligheterna varierar från en myndighet till en annan. När en stor oljeskada inträffar kan Finlands miljöcentral få medel ur statsbudgeten för att täcka bekämpningskostnaderna. Bekämpningskostnaderna kan bli en oskälig belastning för räddningsområdet och den enskilda kommun som har hand om efterbehandlingen, om t.ex. oljeskadan är stor eller de undersökningar och rättegångar som behövs för att klarlägga den ansvarsskyldiga drar ut på tiden. De myndigheter som bekämpar oljeskador har därför med stöd av 11 § i lagen om oljeskyddsfonden möjlighet att ur fonden få förskottsersättning för kostnader för bekämpning och återställande. Syftet med förskottsersättningsförfarandet är att trygga bekämpningsmyndigheternas ekonomiska verksamhetsförutsättningar trots skadan, men det undanröjer dock inte den primärt ersättningsskyldigas ansvar för kostnaderna.

När det gäller bekämpning av fartygskemikalieolyckor ska Finlands miljöcentral alltid stå för kostnaderna under det första skedet.

36 §. *Ersättning för deltagandet i bekämpningen.* Enligt 1 mom. ska det av medel som tillhör bekämpningsmyndigheten betalas ett skäligt arvode till den som deltagit i bekämpningen. Bekämpningsmyndigheten är beroende på situationen räddningsområdet, Finlandsmiljöcentral eller kommunen. Arvodesberättigad är den som med stöd av 20 § har ställts till förfogande för bekämpningsmyndigheten eller som så som av bekämpningsmyndigheten godkänd för uppdraget frivilligt har deltagit i oljebekämpningen. Den som på frivillig basis deltar i bekämpningen ska i praktiken kunna få arvode bara om bekämpningsmyndigheten har infört personen i sin förteckning över dem som deltar. Personen fullgör då det uppdrag som myndigheten fastställt för honom eller henne och inom en större organisation som verkar under ledaren för bekämpningsarbetet. De som agerar på eget initiativ och utan handledning ska

alltså inte kunna få den ersättning som avses i paragrafen. Fastighetsinnehavare som också rengör sina egna stränder eller markområden från olja ska dock vara berättigade till arvode enligt paragrafen, om innehavarna har antecknats som medlemmar i bekämpningsmyndighetens organisation.

Enligt 2 mom. ska av de medel som tillhör bekämpningsmyndigheterna betalas full ersättning för de extra kostnaderna på grund av bekämpningen och för värdet av de förnödenheter, anläggningar, utrustningar och andra motsvarande bruksföremål som förkommit, förbrukats och använts under bekämpningsarbetet samt för eventuella olägenheter som bekämpningsuppdraget orsakat utomstående. Ersättning ska också betalas för värdet av de redskap, de lokaliteter och den övriga egendom som bekämpningsmyndigheten tagit i bruk med stöd av 20 och 23 § samt för olägenheter för utomstående på grund av bekämpningsuppgifterna. I lagen om oljeskador på land och den nuvarande fartygsavfallslagen fanns det tidigare bestämmelser om ersättning ur oljeskyddsfonden för bekämpningsassistans och skador på grund av bekämpningen, men efter de ändringar som trädde i kraft den 1 januari 2005 (1407/2004 och 1408/2004) finns bestämmelser om ersättning för kostnader på grund av bekämpning endast i lagen om oljeskyddsfonden (1406/2004).

Enligt 3 mom. ska det i enlighet med de ovan nämnda principerna av Finlands miljöcentrals medel betalas ersättning också för kostnaderna för arvoden på grund av bekämpningen av fartygskemikalieolyckor och ersättning för eventuella olägenheter för utomstående. En motsvarande bestämmelse finns i 27 b § 5 mom. i den gällande fartygsavfallslagen.

I 4 mom. föreskrivs om hur de ersättningar som nämns i paragrafen ska sökas. Enligt paragrafen ska bekämpningsledaren med det snaraste underrättas om skador som gäller egendom som fördärvats, förkommit eller förstörts, så att skadorna snabbt ska kunna kontrolleras. Ersättning ska sökas hos bekämpningsmyndigheten i fråga, dvs. det lokala räddningsväsendet, Finlands miljöcentral eller kommunen, inom tre månader från det att ersättningsgrunden uppkom, vilket har bedömts som en skälig tid för ansökan.

I 5 mom. föreslås en bestämmelse om bekämpningsmyndigheternas regressrätt. Bekämpningsmyndigheten ska ha rätt att få ersättning av den primärt ansvariga, till den del bekämpningsmyndigheten har betalt ersättningar enligt paragrafen.

37 §. *Ersättning för olycksfall i samband med bekämpningsåtgärder.* I paragrafen föreslås en ny bestämmelse om ersättning för olycksfall som inträffat i situationer som gäller bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor. Det finns inte någon motsvarande bestämmelse i de gällande lagarna, dvs. i lagen om oljeskador på land, fartygsavfallslagen eller lagen om oljeskyddsfonden. Lagarna har dock traditionellt innehållit en bestämmelse om ersättning för skador på egendom och materiel av olika slag. Det har ansetts vara skäligt att det i samband med den nya lagen också föreskrivs om ersättning för olycksfall som drabbar personer.

Enligt 1 mom. ska det av statens medel betalas ersättning för olycksfall eller yrkessjukdomar som drabbat en person vid bekämpning. För att ersättning ska betalas förutsätts det att den som saken gäller inte har rätt till en minst lika stor ersättning med stöd av någon annan lag. Ersättning ska betalas enligt samma grunder som vid olycksfall i arbetet och vid yrkessjukdomar. Ersättningsberättigad är för det första den som är anställd hos en hamn, hos en inrättning eller hos någon annan verksamhetsutövare och som med stöd av 20 § har ställts till bekämpningsmyndighetens förfogande för att bekämpa en oljeskada eller fartygskemikalieolycka. Också de frivilliga som bekämpningsmyndigheten i enlighet med 36 § har godkänt att genomföra bekämpningsåtgärder ska ha rätt till ersättning. Bestämmelser med i huvudsak samma innehåll finns i 80 § i räddningslagen och i 23 § i sjöräddningslagen.

Enligt 2 mom. ska Statskontoret handlägga ersättningsärenden.

I 3 mom. föreslås en bestämmelse om statens regressrätt. I fråga om den ersättning som staten har betalt ska den ha rätt att driva in ersättningen av den som är primärt ersättningsskyldig enligt någon annan lag. Momentet motsvarar i sak den senare meningen i 27 b § 5 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen. Bestämmelsen gäller kostnader som orsakats av bekämpningen av fartygskemikalieolyckor, men en motsvarande bestämmelse om bekämpning av oljeskador finns i 16 § i lagen om oljeskyddsfonden.

38 §. *Ersättning för skador i samband med räddningsarbete.* I paragrafen föreslås en bestämmelse om ersättning av skador i en situa-

tion där Finlands miljöcentral med stöd av 25 § har bestämt att räddningsåtgärder eller andra åtgärder beträffande ett fartyg eller dess last ska vidtas. Om ett fartyg, dess last eller annan egendom ombord i det sammanhanget orsakas mer skada än vad som kunde ha väntats i samband med sedvanligt räddningsarbete, ska staten ersätta den överskjutande delen. För detta förutsätts det dock att ingen annan ska kunna anses vara ersättningsskyldig för kostnaderna.

39 §. *Oljebekämpningsförseelse.* Den som bryter mot lagens bestämmelser ska dömas till böter, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag. I 1 mom. specificeras de försummelser som uppfyller rekvisitet för oljebekämpningsförseelse. Oljebekämpningsförseelser är försummelser som gäller grundläggande bekämpningsberedskap vid oljelager (14 §), bekämpningsplaner och bekämpningsmateriel vid stora oljelager (15), hamnar och inrättningar (16 §), samt skyldigheten för den som har oljan i sin besittning att anmäla skadan eller hotet om den (17 § 2 mom.). Paragrafen motsvarar i princip bestämmelsen om fartygsavfallsförseelse i 28 § 2 mom. i den nuvarande fartygsavfallslagen och bestämmelsen om oljeskadeförseelse på land i 9 § 2 mom. i lagen om oljeskador på land. De straffbara gärningarna och försummelserna har dock inte specificerats i den nuvarande lagstiftningen.

Enligt 2 mom. ska det vara möjligt att låta bli att döma till straff för försummelse av ett åläggande som förenats med vite. Domstolen ska pröva om det på grund av försummelsens allvarlighetsgrad är motiverat att tillämpa vite och straff parallellt.

40 §. *Hänvisningar till strafflagen.* I paragrafen hänvisas till 38 kap. 1 och 2 § i strafflagen, där det finns bestämmelser om straff för brott mot bestämmelserna om sekretess.

41 §. *Användning av bekämpningskemikalier.* Enligt paragrafen ska Finlands miljöcentral ha rätt att i undantagsfall fatta beslut om att bekämpningskemikalier ska användas för att bekämpa fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor. Det handlar om en avvikelse från de utsläppsförbud som anges i 2 kap. 2 § 1 mom. 3 punkten och 4 kap. 3 § 1 mom. 3 punkten i den föreslagna nya miljöskyddslagen för sjöfarten. Förslaget motsvarar 9 § i den nuvarande bekämpningsförordningen, men det föreslås att bestämmelsen ska utvidgas så att den förutom bekämpning av fartygsoljeskador också gäller bekämpning av fartygskemikalieolyckor.

I 2 mom. föreslås en närmare bestämmelse om den prövning och den vägning av olika intressen som Finlands miljöcentral måste göra före beslutet. Bestämmelsen motsvarar den nuvarande 9 § i fartygsavfallsförordningen.

42 §. *Ikraftträdande.* Det föreslagna 1 mom. innehåller en sedvanlig ikraftträdandebestämmelse. Avsikten är att den nya oljebekämpningslagen ska träda i kraft vid samma tidpunkt som den nya miljöskyddslagen för sjöfarten. Genom oljebekämpningslagen upphävs lagen om oljeskador på land jämte ändringar. De bestämmelser om åtgärder för att bekämpa fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor som ingår i den nuvarande fartygsavfallslagen upphävs genom den nya miljöskyddslagen för sjöfarten.

Enligt 2 mom. ska åtgärder som verkställigheten av bekämpningslagen förutsätter få vidtas innan lagen träder i kraft.

2.6 Lag om ändring av lagen om oljeskyddsfonden

13 §. *Kostnader för bekämpning och återställande.* Lagen om oljeskyddsfonden föreslås bli ändrad så att den motsvarar den föreslagna lagen om bekämpning av oljeskador. Hänvisningarna till lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) och lagen om bekämpande av oljeskador som uppkommer på land (378/1974) i 13 § 1 mom. 2 punkten i lagen ändras så att det hänvisas till den föreslagna lagen om bekämpning av oljeskador. Vidare ändras hänvisningen till bekämpningsåtgärder enligt de lagar som ska upphävas så att det hänvisas till oljebekämpningsåtgärder enligt lagen om bekämpning av oljeskador. Bestämmelser om bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor ingår i 5 kap. i lagen om bekämpning av oljeskador. I lagen om oljeskyddsfonden (1406/2004) föreskrivs dock inte om fartygskemikalieolyckor, och därför innebär hänvisningen till oljebekämpningsåtgärder enligt lagen om bekämpning av oljeskador uttryckligen oljebekämpningsåtgärder och inte åtgärder för bekämpning av fartygskemikalieolyckor.

17 §. *Ersättning för anskaffning av bekämpningsmateriel och för upprätthållande av bekämpningsberedskapen.* Det föreslås att la-

gen om oljeskyddsfonden ändras att motsvara den föreslagna lagen om bekämpning av oljeskador. Hänvisningarna till lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) och lagen om bekämpande av oljeskador som uppkommer på land (378/1974) i 17 § 1 mom. i lagen om oljeskyddsfonden ändras så att det hänvisas till lagen om bekämpning av oljeskador. Avsikten är inte att ändra bestämmelsens innehåll, utan med stöd av den går det fortfarande att ur oljeskyddsfonden bevilja det lokala räddningsväsendet ersättning för kostnader för anskaffning av bekämpningsmateriel och för kostnader för upprätthållande av bekämpningsberedskapen.

18 §. *Av prövning beroende ersättning för anskaffning av bekämpningsmateriel och för upprätthållande av bekämpningsberedskap.* Det föreslås att lagen om oljeskyddsfonden ändras att motsvara den föreslagna lagen om bekämpning av oljeskador. Hänvisningen till lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) i 18 § 1 mom. i lagen om oljeskyddsfonden ändras så att det hänvisas till lagen om bekämpning av oljeskador. Avsikten är inte att ändra bestämmelsens innehåll, utan med stöd av den går det fortfarande att ur oljeskyddsfonden bevilja staten ersättning för kostnader för anskaffning av materiel för bekämpning av fartygsoljeskador och för kostnader för upprätthållande av bekämpningsberedskapen.

19 §. *Av prövning beroende bidrag*. Lagen om oljeskyddsfonden föreslås bli ändrad så att den motsvarar den föreslagna lagen om bekämpning av oljeskador. Hänvisningen till 14 § i lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) i 19 § 2 mom. i lagen om oljeskyddsfonden ändras så att det hänvisas till 16 § i lagen om bekämpning av oljeskador. Avsikten är inte att ändra bestämmelsens innehåll, utan med stöd av den går det fortfarande att på basis av prövning bevilja bidrag för anskaffning av bekämpningsmateriel till dem som särskilt väl uppfyller förpliktelserna att skaffa bekämpningsmateriel enligt lagen om bekämpning av oljeskador och bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Bestämmelsen gäller såväl ägare av en hamn, inrättning eller ett varv som reparationshamnar enligt 9 kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Lagen avses träda i kraft samtidigt som de andra lagarna i regeringens proposition. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft. Bestämmelsen behövs för att det ska vara möjligt att förbereda tillämpningen av lagen och t.ex. utarbeta anvisningar för förfarandena.

2.7 Lag om ändring av havsskyddslagen

2 §. *Tillämpningsområde.* Hänvisningen till lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) i 2 § 1 mom. i havsskyddslagen ändras så att det hänvisas till de föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten och lagen om bekämpning av oljeskador. Eftersom lagen om bekämpning av oljeskador nu också föreskriver om åtgärder för bekämpning av fartygskemikalieolyckor kompletteras bestämmelsen om havsskyddslagens tillämpningsområde med ett omnämnande av detta. Bestämmelser om åtgärder för bekämpning av såväl oljeskador som fartygskemikalieolyckor ingår därmed i lagen om bekämpning av oljeskador i stället för i havsskyddslagen. Avsikten är inte att ändra bestämmelsens innehåll i övrigt. Därmed ska miljöskyddslagen för sjöfarten tillämpas på miljöförorening till följd av fartygens normala verksamhet och på förhindrande av förorening på motsvarande sätt som man tidigare tillämpade lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979).

13 §. *Dataregister och överlåtande av uppgifter.* I 13 § 3 mom. i havsskyddslagen hänvisas till 7 § 3 mom. i samma lag där det bestäms om dumpningsförbud och föroreningsförbud i olika nödlägen om ett människoliv är hotat eller om säkerheten för ett fartyg, en havsteknisk enhet eller ett luftfartyg är hotad och om dumpning uppenbart är det enda sättet att avvärja hotet, eller om skadan på detta sätt blir så liten som möjligt. Dumpningen ska göras så att skadan för människan eller för livet i havet blir så liten som möjligt.

Enligt motiveringarna till havsskyddslagen förutsätter 1992 års Helsingforskonvention och Nordostatlantkonventionen att uppgifter samlas in och lagras och regelbundet ges ut om tillstånd som beviljats med stöd av havsskyddslagen och om utredningar kring dem samt om dumpning till sjöss av avfall eller andra ämnen i nödsituationer. Uppgifterna ska tillställas vederbörliga internationella organisation under iakttagande av de förfaringssätt och tidsfrister som den har fastställt. För detta ska miljöministeriet eller en av den förordnad myndighet upprätthålla behövliga dataregister och samla in nödvändiga uppgif-

ter. Närmare anvisningar om tillämpningen av stadgandet kan utfärdas genom statsrådsbeslut.
Enligt 13 § i havsskyddslagen ska enligt den gällande lagen en anmälan ha gjorts till vederbörliga internationella organisation så som lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) föreskriver. Nu bygger motsvarande anmälningsförfarande på de föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten och lagen om bekämpning av oljeskador som bägge fortfarande kan innefatta en förpliktelse att göra anmälan till en internationell organisation. För närvarande har den lagstadgade anmälningsskyldigheten inneburit en anmälan till kuststaternas behöriga nationella myndigheter som i sin tur rapporterar till de internationella organisationerna.
Lagen avses träda i kraft samtidigt som de andra lagarna i regeringens proposition. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft. Bestämmelsen behövs för att det ska vara möjligt att förbereda tillämpningen av lagen och t.ex. utarbeta anvisningar för förfarandena.

2.8 Lag om ändring av miljöskyddslagen

2 §. *Tillämpningsområde.* Det föreslås att 2 § 2 mom. om miljöskyddslagens tillämpningsområde ändras så att hänvisningen till lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) ändras så att det hänvisas till den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten. Samtidigt föreslås att förhållandet mellan tillämpningsområdena för miljöskyddslagen och miljöskyddslagen för sjöfarten preciseras och med hänsyn till 1 kap. 7 § i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten också ändras en aning. I övrigt ändras bestämmelsen inte.
Enligt förslaget tillämpas miljöskyddslagen inte på verksamhet som regleras i miljöskyddslagen för sjöfarten, om inget annat bestäms i nämnda lag. I miljöskyddslagen för sjöfarten bestäms om förhindrandet av förorening av miljön till följd av fartygens ordinarie drift. Enligt MARPOL 73/78 – konventionen är definitionen av begreppet fartyg mycket vidsträckt eftersom med fartyg enligt artikel 2.4 i MARPOL 73/78 - konventionen avses varje sjöburet samfärdsmedel, inklusive bärplansbåtar, luftkuddefarkoster, undervattensbåtar och flytande farkoster samt fasta och flytande plattformar. På de grunder som framgår närmare av detaljmotiveringen till 1 kap. 7 § i miljöskyddslagen för sjöfarten ska dock bestämmelserna i miljöskyddslagen (86/2000) och avfallslagen (1072/1993) tillämpas på förebyggande av miljöförstöring från flytande plattformar med permanent fast förbindelse till stranden. I avfallslagen definieras dock inte avfallslagens tillämpningsområde i förhållande till lagstiftningen om miljöskyddslagen för sjöfarten, utan enligt avfallslagens 2 § som reglerar lagens tillämpningsområde gäller avfallslagen avfall, förhindrande av uppkomsten av avfall samt minskning av avfallets farliga eller skadliga egenskaper, främjande av återvinning ur avfall, anordnande av avfallshantering i övrigt, förhindrande av nedskräpning samt uppsnyggning av nedskräpade områden. Enligt 2 § i avfallslagen ingår bestämmelser om hindrande av sådan förorening av miljön som orsakas av avfall dessutom i miljöskyddslagen.
Den föreslagna bestämmelsen förtydligar principen om att fartyg avsett för boende, restaurangverksamhet, arbete eller rekreation eller med dem jämförbara verksamheter i fråga om miljöskyddet och avfallshanteringen jämställs med på stranden belägna byggnader som används för samma ändamål.
41 §. *Grunderna för tillståndsprövning*. Det föreslås att miljöskyddslagens 41 § 3 mom. om grunderna för tillståndsprövning ändras så att hänvisningen till lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) ändras så att det hänvisas till den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten. I övrigt ändras bestämmelsen inte. Vid avgörandet av ett miljötillståndsärende för en hamn ska det som i miljöskyddslagen för sjöfarten och med stöd av den bestäms om hamnars avfallshanteringsplaner iakttas. I 9 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten bestäms om mottagandet av fartygsavfall. Bestämmelser om hamnars avfallshanteringsplaner ingår i 9 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten och bestämmelser om förfarandet vid avfallshanteringsplanering i 9 kap. 4—5 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.
45 §. *Villkor om avfall och avfallshantering.* Det föreslås att miljöskyddslagens 45 § 1 mom. om villkor om avfall och avfallshantering ändras så ett miljötillstånd för en hamn inte längre ska förenas med behövliga villkor om avfallshanteringsplan utan att miljötillståndet för hamnen inte längre till någon del styr utarbetandet av hamnens avfallshanter-

ingsplan. Framöver bygger hamnens avfallshanteringsplan endast på kraven enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester (fartygsavfallsdirektivet), som ingår i lagen och förordningen om miljöskydd för sjöfarten. Hamnens avfallshanteringsplanering och verkställandet av planen baserar sig i fortsättningen på lagen och förordningen om miljöskydd för sjöfarten och inte längre på miljöskyddslagen. Syftet med ändringen är att hamnarnas avfallshanteringsplanering ska bli snabbare och flexiblare så att kraven i fartygsavfallsdirektivet uppfylls. I övrigt ändras bestämmelsen inte.

65 §. *Inskrivning i datasystemet.* Miljöskyddslagens 65 § 2 mom. om inskrivning i datasystemet för miljövårdsinformation föreslås bli ändrat så att hänvisningen till lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) ändras så att det hänvisas till den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten. Bestämmelser om följandet av en avfallshanteringsplan i hamnen ingår i 9 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten enligt vilken en avfallshanteringsplan ska följas i hamnen efter det att avfallshanteringsplanen är godkänd. De närings-, trafik- och miljöcentralerna blir skyldiga att övervaka hamnarnas avfallshanteringsplan när hamnens avfallshanteringsplan är godkänd och hamnen är inskriven i datasystemet för miljövårdsinformation. I 12 kap. 4 och 5 § i miljöskyddslagen för sjöfarten bestäms om övervakningen av avfallshanteringen i hamnarna. I övrigt ändras bestämmelsen inte. Även om miljötillståndet för hamnen inte längre styr utarbetandet av hamnens avfallshanteringsplan måste hamnen fortfarande skrivas in och hamnens avfallshanteringsplan alltjämt anmälas till datasystemet för miljövårdsinformation och en uppgift om inskrivningen i datasystemet och om avfallshanteringsplanen skickas till kommunens miljövårdsmyndighet. Bestämmelser om hamnens avfallshanteringsplan ingår i 9 kap. 3—5 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Lagen avses träda i kraft samtidigt som de andra lagarna i regeringens proposition. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft. Bestämmelsen behövs för att det ska vara möjligt att förbereda tillämpningen av lagen och t.ex. utarbeta anvisningar för förfarandena.

2.9 Lag om ändring av lagen om skydd för miljön i Antarktis

Förhindrande av havsförorening som förorsakas av fartyg

Det föreslås att rubriken för 6 kap. i lagen om skydd för miljön i Antarktis ändras till att motsvara uttrycket förhindrande av miljöförorening från fartyg som används i miljöskyddslagen för sjöfarten. Det är nödvändigt att använda uttrycket förhindrande av miljöförorening i stället för förhindrande av havsförorening, eftersom dessa lagar numera också reglerar förhindrandet av fartygens utsläpp till luften, även om förhindrandet av utsläpp till vattnen fortfarande utgör en central del av lagstiftningen.

31 §. *Förhållande till annan lagstiftning*. Det föreslås att 31 § i lagen om skydd för miljön i Antarktis ändras så att hänvisningen till lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) ändras så att det hänvisas till den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten. På samma sätt som i rubriken till 6 kap. används i 31 § uttrycket förhindrande av miljöförorening i stället för förhindrande av havsförorening. I övrigt ändras bestämmelsen inte.

Lagen avses träda i kraft samtidigt som de andra lagarna i regeringens proposition. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft. Bestämmelsen behövs för att det ska vara möjligt att förbereda tillämpningen av lagen och t.ex. utarbeta anvisningar för förfarandena.

2.10 Lag om ändring av avfallslagen

73 a §. *Förbud mot förbränning av avfall på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon*. Det föreslås att avfallslagens 73 a § om förbud mot förbränning av avfall på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon ändras så att hänvisningen till lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) ändras så att det hänvisas till den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten. I övrigt ändras bestämmelsen inte.

Lagen avses träda i kraft samtidigt som de andra lagarna i regeringens proposition. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft. Bestämmelsen behövs för att det ska vara möjligt att förbereda tillämpningen av lagen

och t.ex. utarbeta anvisningar för förfarandena.

2.11 Lag om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

2 §. *Definitioner.* Det föreslås att definitionen av fartygssäkerhet i 2 § 1 punkten i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ändras så att hänvisningen till uttrycket förhindrande av vattnens förorening förorsakad av fartyg ändras så att det hänvisas till förhindrandet av miljöförorening från fartyg. I övrigt ändras bestämmelsen inte. Det är nödvändigt att använda uttrycket förhindrande av miljöförorening i stället för förhindrande av vattnens förorening, eftersom lagstiftningen numera också reglerar förhindrandet av fartygens utsläpp till luften, även om förhindrandet av fartygens utsläpp till vattnen och vattnens förorening fortfarande utgör en central del av lagstiftningen. Tillsynen över bestämmelser om utsläpp till luften hör vid sidan om utsläppen till vattnen till Trafiksäkerhetsverkets uppgifter enligt lagen om tillsyn över fartygssäkerheten och miljöskyddslagen för sjöfarten som ett led i den helhet som fartygssäkerheten utgör.
3 §. *Övrig lagstiftning*. I 3 § 2 mom. i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten bestäms om tillämpningen av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten och fartygsavfallslagen. Det föreslås att bestämmelsen ändras så att hänvisningen till lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) ändras så att det hänvisas till den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten. Vidare föreslås att uttrycket tillsyn över efterlevnaden av stadganden och bestämmelser om förhindrande av vattnens förorening förorsakad av fartyg i 3 § 2 mom. i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ändras till uttrycket tillsyn över efterlevnaden av stadganden och bestämmelser om förhindrande av miljöförorening från fartyg. Det är nödvändigt att använda uttrycket förhindrande av miljöförorening i stället för förhindrande av vattnens förorening, eftersom lagstiftningen numera också reglerar förhindrandet av fartygens utsläpp till luften, även om förhindrandet av fartygens utsläpp till vattnen och vattnens förorening fortfarande utgör en central del av lagstiftningen. Tillsynen över efterlevnaden av bestämmelser om utsläpp till luften hör vid sidan om utsläppen till vattnen till Trafiksäkerhetsverkets uppgifter enligt lagen om tillsyn över fartygssäkerheten och miljöskyddslagen för sjöfarten som ett led i den helhet som fartygssäkerheten utgör. I övrigt ändras bestämmelsen inte och grunden för Trafiksäkerhetsverkets befogenheter ändras inte heller jämfört med tidigare, då myndighetens befogenhet ska grunda sig på antingen miljöskyddslagen för sjöfarten eller lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.
Lagen avses träda i kraft samtidigt som de andra lagarna i regeringens proposition. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft. Bestämmelsen behövs för att det ska vara möjligt att förbereda tillämpningen av lagen och t.ex. utarbeta anvisningar för förfarandena.

2.12 Lag om ändring av strafflagen

1 kap. 1 §. *Brott som har begåtts i Finland*. I 1 kap. 1 § 2 mom. i strafflagen bestäms om tillämpningen av finsk lag på brott som har begåtts i Finlands ekonomiska zon. Det föreslås att bestämmelsen ändras så att hänvisningen till lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) ändras så att det hänvisas till den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten. Bestämmelser om tillämpningen av finsk lag på brott som har begåtts i Finlands ekonomiska zon ingår i 13 kap. i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten och bestämmelser om myndighetens inspektionsrätt i Finlands ekonomiska zon ingår i 12 kap. i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten. I övrigt ändras bestämmelserna i 1 kap. 1 § i strafflagen inte.
8 kap. 1 §. *Preskription av åtalsrätten*. I 8 kap. 1 § 4 mom. i strafflagen bestäms om preskription av åtalsrätten. Det föreslås att bestämmelsen ändras så att hänvisningen till 28 § i lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) ändras så att det hänvisas till 13 kap. 3 § i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten. I övrigt ändras bestämmelserna i 8 kap. 1 § i strafflagen inte utan för miljöförstöring, grov miljöförstöring, miljöförseelse och miljöförstöring av oaktsamhet som har skett från ett utländskt fartyg i Finlands ekonomiska zon är preskriptionstiden alltjämt tre år.
48 kap. 10 §. *Från utländska fartyg i den ekonomiska zonen begångna miljöbrott.* I 48 kap. 10 § i strafflagen bestäms om från utländska fartyg i den ekonomiska zonen begångna miljöbrott. Det föreslås att bestäm-

melsen ändras så att hänvisningen till 28 § 1 mom. i lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) ändras så att det hänvisas till 13 kap. 3 § i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten. I övrigt ändras bestämmelserna i 48 kap. 10 § i strafflagen inte, utan för en gärning som har begåtts från ett utländskt fartyg i Finlands ekonomiska zon och som är straffbar enligt strafflagens 48 kap. 1—4 § om miljöbrott får dömas endast till böter.

Lagen avses träda i kraft samtidigt som de andra lagarna i regeringens proposition. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft. Bestämmelsen behövs för att det ska vara möjligt att förbereda tillämpningen av lagen och t.ex. utarbeta anvisningar för förfarandena.

2.13 Lag om ändring av lagen om förrättande av undersökning och användande av tvångsmedel ombord på utländskt handelsfartyg med anledning av brott i vissa fall

1 §. I lagen om förrättande av undersökning och användande av tvångsmedel ombord på utländskt handelsfartyg med anledning av brott i vissa fall bestäms om förutsättningarna för undersökning och tvångsmedel ombord på ett utländskt handelsfartyg. Det föreslås att bestämmelsen ändras så att hänvisningen till lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) ändras så att det hänvisas till den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten. I övrigt ändras bestämmelsen inte, utan i fall enligt 1 § i lagen är det fortfarande möjligt att förrätta undersökning och använda tvångsmedel med anledning av ett sådant brott begånget från ett utländskt fartyg inom Finlands ekonomiska zon som avses i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten.

Lagen avses träda i kraft samtidigt som de andra lagarna i regeringens proposition. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft. Bestämmelsen behövs för att det ska vara möjligt att förbereda tillämpningen av lagen och t.ex. utarbeta anvisningar för förfarandena.

2.14 Lag om ändring av lagen om Finlands ekonomiska zon

3 §. *Lagstiftning som skall tillämpas på miljöskydd och vattenbyggande.* I 3 § i lagen om Finlands ekonomiska zon bestäms om den lagstiftning som ska tillämpas på miljöskydd och vattenbyggande i Finlands ekonomiska zon och i 2 mom. bestäms uttryckligen om den lagstiftning som ska tillämpas på förhindrande av miljöförorening och bekämpning av oljeskador i den ekonomiska zonen.

Bestämmelsen i paragrafens 2 mom. föreslås bli ändrad på följande sätt: Uttrycket förhindrande av sådan förorening av vatten som orsakas av ordinarie drift av fartyg ändras till uttrycket förhindrande av sådan miljöförorening som orsakas av ordinarie drift av fartyg. Uttrycket åtgärder i samband med bekämpning av oljeskador i den ekonomiska zonen ändras till åtgärder i samband med bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor i den ekonomiska zonen. Hänvisningen till lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) ändras i fråga om förhindrandet av miljöförorening som orsakas av ordinarie drift av fartyg så att det hänvisas till den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten och i fråga om åtgärder i samband med bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor så att det hänvisas till den föreslagna lagen om bekämpning av oljeskador.

De föreslagna ändringarna är nödvändiga eftersom den gällande fartygsavfallslagen delas upp i två separata lagar och eftersom regleringen av miljöförorening innefattar såväl utsläpp till vattnen som utsläpp till luften på det sätt som framgår närmare av den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten. Uttrycket bekämpning av oljeskador som tidigare användes i bestämmelsen ändras till det motsvarande uttrycket bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieskador, eftersom lagen om bekämpning av oljeskador också innehåller bestämmelser om bekämpningen av fartygskemikalieskador. I övrigt ändras bestämmelsen inte.

21 §. *Användning av straffprocessuella tvångsmedel.* I 21 § i lagen om Finlands ekonomiska zon bestäms om användningen av straffprocessuella tvångsmedel med anledning av brott som begåtts i Finlands ekonomiska zon. I paragrafen föreslås att hänvisningarna till lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) ändras så att det hänvisas till motsvarande paragrafer i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten, sålunda att hänvisningen till 28 § 1 mom.

i lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg ändras till motsvarande hänvisning till 13 kap. 3 § i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten och att hänvisningen till 28 b § i lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg ändras till en hänvisning till 13 kap. 5 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Bestämmelsens innehåll ändras inte och bestämmelsen ändras inte heller i övrigt.
Lagen avses träda i kraft samtidigt som de andra lagarna i regeringens proposition. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft. Bestämmelsen behövs för att det ska vara möjligt att förbereda tillämpningen av lagen och t.ex. utarbeta anvisningar för förfarandena.

2.15 Lag om ändring av räddningslagen

1 §. *Lagens tillämpningsområde*. I 1 § 3 mom. i räddningslagen (468/2003) bestäms om räddningslagens tillämpningsområde, enligt paragrafens 3 mom. tillämpas utöver räddningslagen också det som föreskrivs i de andra lagar som förtecknas i bestämmelsen. I bestämmelsen föreslås inga ändringar i övrigt, men hänvisningarna till de lagar som ska upphävas, lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) och lagen om bekämpande av oljeskador som uppkommer på land (378/1974) ändras så att det hänvisas till den föreslagna lagen om bekämpning av oljeskador. Samtidigt ändras hänvisningen till den tidigare luftfartslagen (281/1995) till en hänvisning till den gällande luftfartslagen (1242/2005).
I räddningslagens 69 § 3 mom. bestäms om myndigheternas rätt att få uppgifter ur det åtgärdsregister som avses i 69 § i räddningslagen. Det föreslås att Finlands miljöcentral och närings-, trafik- och miljöcentralerna fogas till den förteckning över myndigheter som har rätt att få uppgifter ur åtgärdsregistret. Rätten att få uppgifter är till sitt syfte begränsad till bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor och beredskap inför sådana. Bestämmelsen är nödvändig eftersom de miljömyndigheter som ansvarar för bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor annars inte har rätt att få uppgifter om den del av oljebekämpningen som räddningsmyndigheterna ansvarar för. I övrigt ändras bestämmelsen inte.
Lagen avses träda i kraft samtidigt som de andra lagarna i regeringens proposition. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft. Bestämmelsen behövs för att det ska vara möjligt att förbereda tillämpningen av lagen och t.ex. utarbeta anvisningar för förfarandena.

2.16 Lag om ändring av sjöräddningslagen

4 §. *Övriga sjöräddningsmyndigheter*. I 4 § 2 mom. i sjöräddningslagen (1145/2001) bestäms om de övriga sjöräddningsmyndigheternas uppgifter och i 2 mom. 8 punkten i paragrafen bestäms om miljömyndigheternas uppgifter. I den gällande lagen hänvisas i fråga om organiseringen av bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor i samband med sjöolyckor till lagstiftningen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg. Denna hänvisning ändras så att det hänvisas till lagstiftningen om bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor. I övrigt föreslås inga ändringar i bestämmelsen.
Lagen avses träda i kraft samtidigt som de andra lagarna i regeringens proposition. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft. Bestämmelsen behövs för att det ska vara möjligt att förbereda tillämpningen av lagen och t.ex. utarbeta anvisningar för förfarandena.

2.17 Lag om ändring av lagen om försvarsmakten

11 §. *Handräckning för skyddande av samhället.* I 11 § i lagen om försvarsmakten (551/2007) bestäms om att försvarsmakten kan ge handräckning för skyddande av samhället. Enligt paragrafen kan försvarsmakten ge handräckning för skyddande av samhället enligt vad som föreskrivs i de lagar som förtecknas i paragrafen eller i någon annan lag. I paragrafen hänvisas till lagen om bekämpande av oljeskador som uppkommer på land (378/1974) och till lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979). I bestämmelsen föreslås inga andra ändringar, men hänvisningarna till de ovan nämnda lagarna som ska upphävas ändras så att det hänvisas till den föreslagna lagen om bekämpning av oljeskador som föreskriver om

bekämpningen av såväl oljeskador som fartygskemikalieolyckor.
Lagen avses träda i kraft samtidigt som de andra lagarna i regeringens proposition. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft. Bestämmelsen behövs för att det ska vara möjligt att förbereda tillämpningen av lagen och t.ex. utarbeta anvisningar för förfarandena.

3 Närmare bestämmelser

I den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten ges ett på lag grundat bemyndigande att utfärda statsrådsförordningar samt ett bemyndigande för Trafiksäkerhetsverket att utfärda tekniska bestämmelser. De tekniska bestämmelserna i MARPOL 73/78-konventionen uppdateras kontinuerligt i takt med den tekniska utvecklingen. Genom förordning utfärdas närmare bestämmelser om utsläppsbegränsningar för oljehaltiga blandningar, om utsläppsbestämmelser för oljehaltiga blandningar, om klassificering av skadliga flytande ämnen enligt graden av miljöskadlighet, om utsläppsbegränsningar och om konstruktionskrav för fartygstransport av skadliga flytande ämnen i bulk. Dessutom får närmare bestämmelser ges om utsläppsbegränsningar för toalettavfallsvatten, om hurudant toalettavfallsvatten som ska anses vara behandlat, om undantag från utsläppsförbudet för toalettavfallsvatten och om kraven på toalettsystemen, om utsläppsbegränsningar för fast avfall, om förebyggande och begränsning av utsläpp av luftförorenande ämnen, om förbud och begränsningar i hamn av utsläpp av flyktiga organiska föreningar från olje- och gastankfartyg.
Genom förordning utfärdas också närmare bestämmelser om utsläppskraven för motorer som används i fartyg och om de reningsanordningar och -metoder för avgaser som används i motorerna. Bestämmelser kan också ges om kvalitetskraven på bränslet som används, metoder för definition av bränslekvalitet, överlåtelsebevis för bränsle och om utfärdandet av beviset samt om hur övervakningen och kontrollen i sammanhanget ska organiseras, om IAPP-certifikatet, om undantag från kravenligheten i fartygsmotorer och deras reningsanordningar och reningsmetoder för avgaser, om ämnen som vid förbränning är luftförorenande och inte får brännas inom Finlands ekonomiska zon, och på finska fartyg inte heller utanför Finlands territorialvatten eller ekonomiska zon.
Vidare kan genom förordning utfärdas bestämmelser om försöksanvändning för utsläppsminskande teknologi, om verksamhetsidkarens skyldighet att lämna ut uppgifter till myndigheterna om bränslemängd och kvalitet, svavelhalt och resultat av den utsläppsminskande teknologins försöksanvändning, om närmare grunder för tidsbundna undantag från kvalitetskraven på bränsle, om mottagningsanordningar för fartygsavfall i hamnar och reparationshamnar, hamnens avfallshanteringsplan, möjligheten att låta bli att avlämna små mängder avfall för undvikande av fördröjningar, om risken för oljeskador och skadliga flytande ämnen och om sättet att anmäla om farliga ämnen, om inspektion och om storleken på arvodet för utsedda inspektörer.
Genom Trafiksäkerhetsverkets bestämmelser kan tekniska bestämmelser utfärdas om detaljerna kring undantag, dispens och likvärdigheter vid transport av olja och skadliga flytande ämnen, om beredskapsplaner för oljeskador och marina miljöskador, om formuläret för oljedagboken och IOPP-certifikatet, om lasthanteringsmanualen för kemikalietankfartyg, om lastdagböcker och certifikat för fartyg som transporterar skadliga flytande ämnen i bulk, om typgodkännanden för uppsamlingskärl och behandlingsanordningar för toalettavfallsvatten, om typgodkännanden för finfördelningsanordningar som behövs för att fast avfall ska uppnå utsläppsgränsen, om formuläret för fartygets avfallsdagbok, om likvärdigheter utifrån effekten hos vissa anordningar, ämnen, medel eller apparater som medges för kravenligheten hos motorer och deras reningsanordningar och reningsmetoder för avgaser, om hur fartygsavfall ska anmälas, om formuläret för anmälningsblanketten för fartygsavfall och om formuläret för anmälan om farliga ämnen.
I den föreslagna lagen om bekämpning av oljeskador ges ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om en samarbetsplan för skador från fartygsolja och fartygskemikalier och om en plan för stora oljelager och om bekämpningsutrustning för oljeolyckor samt om hamnens och verkets plan och bekämp-

ningsutrustning för olje- eller fartygskemikalieolyckor.
I de andra föreslagna lagarna ingår inga bemyndiganden att utfärda närmare bestämmelser.

4 Ikraftträdande

De reviderade bilagorna I och II till MARPOL 73/78 –konventionen trädde i kraft internationellt den 1 januari 2007. Finland har meddelat IMO att ändringarna kommer att träda i kraft för Finlands del först efter ett uttryckligt samtycke. Lagarna om sättande i kraft av de bestämmelser i bilagorna som hör till området för lagstiftningen avses träda i kraft genom förordning av republikens president så snart som möjligt efter lagarnas godkännande.
AFS-konventionen trädde internationellt i kraft den 17 september 2008. Finland undertecknade konventionen i juni 2002 med förbehåll för godkännande. Enligt artikel 8.3 träder konventionen för Finlands del i kraft tre månader efter deponeringen av Finlands godkännandeinstrument. Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i AFS-konventionen som hör till området för lagstiftningen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president samtidigt som konventionen för Finlands del träder i kraft internationellt.
Lagen om miljöskydd för sjöfarten och lagen om bekämpning av oljeskador samt lagarna innehållande följdändringar föreslås träda i kraft den 1 januari 2010 samtidigt med lagstiftningen som gäller trafikförvaltningens omorganisation. Åtgärder som verkställigheten av lagarna kräver kan vidtas innan lagarna träder i kraft.
Lagförslagen i anslutning till miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås inbegripa en övergångsbestämmelse. Enligt övergångsbestämmelsen i miljöskyddslagen för sjöfarten ska besiktningar som utförts, likvärdigheter, undantagstillstånd och övriga tillstånd som beviljats i enlighet med den nuvarande fartygsavfallslagen gälla till slutet av den tidsfrist de beviljats för. Därigenom blir det inte aktuellt att förnya certifikaten för alla fartyg samtidigt. Däremot ska handlingar som beviljats tills vidare förnyas när den nya lagen träder i kraft och på anhängiga ansökningar ska den nya lagen tillämpas när den har trätt i kraft.

5 Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande bland annat för sådana fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis omfattar den godkännandebefogenhet som riksdagen enligt grundlagen har alla bestämmelser i anknytning till en internationell förpliktelse som i materiellt hänseende hör till området för lag. En bestämmelse i ett fördrag ska anses höra till området för lagstiftningen om: 1) den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, 2) den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, 3) den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska regleras i lag, 4) det finns lagbestämmelser om den sak lagen gäller eller 5) det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Detta är fallet oavsett om bestämmelsen strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11/2000 rd, GrUU 12/2000 rd och GrUU 45/2000 rd). Grundlagsutskottet har vidare fastställt att om begrepp som definieras i ett fördrag gäller frågor som hör till området för lagstiftningen, påverkar definitionerna indirekt innehållet och tillämpningen av dessa materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och hör därför också i sig till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd).

De förnyade bilagorna I och II till MARPOL 73/78-konventionen

Ur gemenskapsrättens synvinkel hör de förnyade bilagorna I och II till MARPOL 73/78 –konventionen till området för delad behörighet, dock så att huvuddelen av bestämmelserna hör till medlemsstaternas behörighet. De bestämmelser som hör till gemenskapens behörighet gäller konstruktion av oljetankfartyg, lämnande av oljehaltigt avfall i hamn och hamnens mottagningsanordningar.

I MARPOL 73/78-konventionens förnyade bilaga I definieras i regel 1 de begrepp som används, i regel 2 tillämpningsområdet, regel 3—5 grunderna för dispens och befrielse, undantag och likvärdighet, i regel 6–11 olika slag av förpliktelser och övervakning som gäller besiktning och certifikat, i regel 12–17 kraven för maskinutrymmen i alla fartyg, i regel 18–36 konstruktions- och kvalitetskraven gällande lastområde i oljetankfartyg samt kraven gällande övervakning av operativa oljeutsläpp, i regel 37 fartygsplanen vid oljeförorening, i regel 38 kraven gällande mottagningsanordningar och i regel 39 särskilda bestämmelser för fasta och flytande plattformar. I bihangen till bilagan föreskrivs om en förteckning över oljor, om formuläret för IOPP-certifikat med bilagor och om formuläret för oljedagboken.
De nämnda bestämmelserna i konventionen innehåller föreskrifter som centralt påverkar fartygens ägare och därmed individens rättigheter och skyldigheter och hör till området för lagstiftningen. Därmed hör bestämmelserna i den förnyade bilagan 1 till MARPOL 73/78-konventionen jämte bihang till bilagan till området för lagstiftningen och kräver riksdagens godkännande till den del bestämmelserna omfattas av Finlands behörighet.
I MARPOL 73/78-konventionens förnyade bilaga II definieras i regel 1 de begrepp som används, i regel 2 tillämpningsområdet, i regel 3–5 grunderna för undantag, dispens och likvärdighet, i regel 6 grunderna för klassificering och uppräkning av skadliga flytande ämne, i regel 7–10 förpliktelser som gäller besiktning och certifiering, i regel 11–12 grunderna för krav på utformning, konstruktion, utrustning, drift, pumpning, rörledningar, lossningsarrangemang och sloptankar i kemikalietankfartyg, i regel 13–15 operativa utsläpp av skadliga flytande ämnen, lasthanteringsmanualen och lastdagboken, i regel 16 övervakningsåtgärder, i regel 17 fartygsplanen för nödåtgärder vid marin förorening med skadliga flytande ämnen och i regel 18 mottagningsanordningarna och terminalarrangemangen för lossning. I bihangen till bilaga II föreskrivs om riktlinjer för kategoriindelning av skadliga flytande ämnen, formuläret för lastdagbok, formuläret för internationellt föroreningsskyddscertifikat för fartyg som transporterar skadliga flytande ämnen i bulk, standardformatet för lasthanteringsmanualen, bedömningen av restmängder i lasttankar och pumpar med tillhörande rörledningar, metoderna för tankspolning och ventilationsmetoderna.
De ovan nämnda bestämmelserna i konventionen innehåller föreskrifter som centralt påverkar fartygens ägare och därmed individens rättigheter och skyldigheter och hör till området för lagstiftningen. Därmed hör bestämmelserna i den förnyade bilagan II till MARPOL 73/78-konventionen jämte bihang till området för lagstiftningen och kräver riksdagens godkännande till den del bestämmelserna omfattas av Finlands behörighet.

AFS-konventionen

AFS-konventionen är en överenskommelse med delad behörighet, dvs. bestämmelserna i överenskommelsen hör dels till medlemsstaternas och dels till gemenskapens behörighet. För AFS-konventionens vidkommande baserar sig gemenskapens behörighet på TBT-förordningen och direktivet 2002/62/EG.
I det följande behandlas konventionens artiklar till den del de enligt regeringens uppfattning hör till gemenskapens behörighet och i Finland till området för lagstiftningen.
I artikel 2 i AFS-konventionen definieras de centrala begreppen i konventionen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis hör också de bestämmelserna till området för lagstiftningen som indirekt påverkar innehållet i eller tillämpningen av de materiella bestämmelserna i överenskommelsen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). I TBT-förordningen finns AFS-konventionens definitioner på påväxthindrande system, bruttotonnage, längd och fartyg. För dessa definitioners vidkommande kan behörigheten anses ha övergått på gemenskapen.
I artikel 3 i konventionen definieras konventionens tillämpningsområde. Till den del bestämmelsen i artikel 3.1, enligt vilken konventionen tillämpas på fartyg som har rätt att föra en parts flagg, gäller fartyg som seglar under gemenskapsflagg kan behörigheten anses ha övergått på gemenskapen. På motsvarande sätt kan behörigheten anses ha övergått på gemenskapen till den del som bestämmelsen i konventionens artikel att konventionen tillämpas på fartyg som inte har rätt att föra någon parts flagg, men som seglar under en parts befäl, gäller ett fartyg som seglar under en medlemsstats befäl. Vidare finns i artikeln en bestämmelse enligt vilken konventionen tillämpas på fartyg som varken för en parts flagg eller seglar under en parts befäl då de

anlöper en hamn, ett skeppsvarv eller en off-shore-terminal som tillhör en part. Till den del det gäller ett fartyg som anlöper en medlemsstats hamn eller off-shore-terminal kan behörigheten anses ha övergått på gemenskapen. I artikel 3.2 finns en bestämmelse enligt vilken konventionen inte gäller krigsfartyg eller andra statsägda fartyg som används för icke-kommersiella ändamål. En motsvarande begränsning ingår i TBT-förordningen, varför behörigheten kan anses ha övergått på gemenskapen till denna del.

I artikel 4.1 i konventionen krävs att medlemsstaterna förbjuder påföring, återpåföring, installation och/eller användning av skadliga påväxthindrande system på fartyg i enlighet med bilaga 1. I TBT-förordningen finns motsvarande bestämmelser. Till denna del kan behörigheten anses ha övergått på gemenskapen. Bestämmelserna i artikel 4.2 gällande förbud mot nya påväxthindrande system hör fortfarande till medlemsstaternas behörighet.

AFS-konventionen innehåller flera bestämmelser som gäller frågor om vilka det finns bestämmelser i gällande lag i Finland. Dessa hör således till området för lagstiftningen och kräver riksdagens samtycke.

I artikel 5 i konventionen finns bestämmelser om kontroll av avfall som uppstått till följd av tillämpningen av bilaga 1. Bestämmelser om kontroll av avfall finns i avfallslagen och kemikalielagen.

I artikel 10 i konventionen finns bestämmelser om besiktning och certifiering av fartyg. I TBT-förordningen ingår bestämmelser om medlemsstaternas skyldighet att förrätta besiktning av fartyg som för en medlemsstats flagg. I besiktningsförordningen ingår vidare bestämmelser om besiktning och utfärdande av certifikat. I samband med totalreformen av fartygssäkerhetslagstiftningen kommer dessa frågor att regleras på lagnivå enligt grundlagens krav. För TBT-förordningens och AFS-konventionens del hör utfärdande av certifikat till gemenskapens behörighet. Däremot hör utnämnandet av den myndighet som svarar för utfärdande av certifikat till medlemsstaternas behörighet.

I artikel 11 i konventionen finns bestämmelser om sådan inspektion av fartyg och sådant uppdagande av överträdelser som görs av hamnstaterna. I Finland finns bestämmelser på lagnivå om inspektioner och uppdagande av överträdelser. Till den del inspektioner och uppdagande av överträdelser regleras i hamnstatsdirektivet hör frågan till gemenskapens behörighet.

I artikel 12 i konventionen ingår bestämmelser om påföljder för överträdelser. Fartygssäkerhetslagens bestämmelser om påföljder kan tillämpas i fall av överträdelse av konventionen. Även kemikalielagens straffbestämmelser kan bli tillämpliga.

Enligt artikel 13 i konventionen ska alla möjliga ansträngningar göras för att undvika att ett fartyg otillbörligen kvarhålls eller försenas och skada som därigenom föranleds ska gottgöras. Motsvarande bestämmelser finns i den gällande fartygssäkerhetslagen.

Artikel 14 i konventionen innehåller bestämmelser om fredlig lösning av tvister. Åtminstone en del av de uppräknade tvistlösningsmetoderna kan leda till beslut som är bindande för en stat. I ett sådant fall kan tvistlösningen ha en inverkan på tillämpningen av en bestämmelse i en fråga som i Finland har bestämts på lagnivå. Bestämmelsen hör således till området för lagstiftningen (GrUU 31/2001 rd).

Grundlagen och förslagen till lag om miljöskydd för sjöfarten och lag om bekämpning av oljeskador

Avsikten med förslaget till revisionen av den gällande lagstiftningen angående förhindrande av miljöförorening från fartyg och bekämpning av oljeskador är att bestämmelserna revideras så att de uppfyller grundlagens krav och modern lagstiftningsteknik. I lagen ska föreskrivas om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och om myndigheternas befogenheter. I enlighet med praxis i grundlagsutskottets utlåtanden ska framför allt bestämmelser som är förpliktande för fartygets ägare och dess befälhavare inbegripas i lagen (GrUU 18/2002 rd, 16/2004 rd och 48/2004 rd).

Förpliktelserna för förhindrande av miljöföroreningar från fartygsavfall kan med stöd av bestämmelserna i MARPOL 73/78-konventionen indelas i bestämmelser om utsläppsförbud och utsläppsbegränsningar och andra operativa bestämmelser och i bestämmelser som rör fartygets konstruktion och utrustning. MARPOL 73/78-konventionen förpliktar till att iaktta utsläppsbegränsningarna och till att föra olika slag av dagböcker eller till att skaffa certifikat. Det föreslås nu att bestämmelser om alla här nämnda grunder

för individens rättigheter och skyldigheter ska inbegripas i lagen om miljöskydd för sjöfarten.
Det här innebär framför allt att grunderna för individens rättigheter och skyldigheter som ingår i de snabbt växlande internationella miljöskyddskraven för sjöfarten och frågor som annars enligt grundlagen hör till området för lagstiftningen ska regleras på lagnivå. Det gäller definitionen av de centrala begreppen, grunderna för utsläppsförbud och utsläppsbegränsningar, för skyldigheter beträffande handlingar, för krav som rör fartygens konstruktion och anordningar samt grunderna för krav som rör fartygens utrustning och användning, för avgifter, undantag och andra tillstånd. Rättigheterna och skyldigheterna som rör fartygets ägare och dess befälhavare räknas till individuella rättigheter och skyldigheter som ska regleras i lag. På lagnivå ska det också regleras om grunderna för myndigheternas befogenheter, både när det gäller förvaltningsbeslut och övervaknings- och kontrollbemyndiganden. Lagen ska också ge tillräckligt exakta och klart avgränsade bemyndiganden för utfärdande av förordningar och bestämmelser.
Det ska också regleras i lag hur myndigheternas ansvar fördelas när det gäller bekämpning av olja och kemikalier, bekämpningsuppdrag, myndigheternas rätt att få uppgifter och rätten att använda andras egendom i bekämpningsuppdrag.
Den föreslagna lagen innefattar också bestämmelser om myndigheternas befogenheter. Vidare ingår det bestämmelser i lagförslaget som grundar sig på rent nationella överväganden, såsom förbud mot transport av tungt bränsle på insjöområdet och förbud mot separering av slagvatten på finskt territorialvatten, under fyra sjömil från närmaste land.
Eftersom bilagorna till MARPOL 73/78-konventionen är mycket tekniska till sin natur och de ständigt ändras, innehåller förslaget till miljöskyddslag för sjöfarten ett flertal bemyndiganden i enlighet 80 § i grundlagen om utfärdande av förordningar och närmare tekniska bestämmelser. I lagen om bekämpning av oljeskador är huvudparten av bestämmelserna på lagnivå, medan bemyndigandena att utfärda förordningar är få.
För att miljöskyddslagstiftningen för sjöfarten ska fungera lagtekniskt korrekt utgörs dess grundval av bemyndiganden att utfärda förordningar och bestämmelser som uppfyller grundlagens krav, för att bestämmelserna i förekommande fall ska kunna revideras i takt med de tekniska kravens utveckling. Det föreslås att den huvudsakliga nivån för bestämmelser under lagnivå ska vara förordning av statsrådet, varigenom det kan säkerställas att beslutsfattandet sker på hela statsrådets nivå och med beaktande av trafik- och miljöskyddsaspekter. Avsikten är dessutom att Trafiksäkerhetsverket har befogenhet att utfärda tekniska bestämmelser på grundval lagen om miljöskydd som är baserad på internationella förpliktelser.
För att bemyndiganden att utfärda förordning ska uppfylla kraven i 80 § i grundlagen ska de vara tillräckligt exakt och klart avgränsat formulerade. När det gäller bemyndigande att utfärda tekniska bestämmelser accentueras kravet på exakthet och klar avgränsning och kravet på särskilda skäl för bemyndigandet ytterligare. Vid beredningen av miljöskyddslagen för sjöfarten byggdes avgörandena om bemyndigande att utfärda förordningar och bestämmelser till centrala delar på tidigare ställningstaganden av riksdagens grundlagsutskott. Den viktigaste riktlinjen har varit utskottets ställningstagande (GrUU 48/2004 rd) vid infogandet genom lag (238/2005) av ett nytt 3 a kap. om förhindrande av luftförorening från fartyg i den nuvarande lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979). I den lagens 21 § infördes en bemyndigandebestämmelse om utfärdande av förordning som grundar sig på riksdagens grundlagsutskotts ställningstagande, enligt vilken förutsättningen för kravet på exakthet och klar avgränsning för bemyndigandet att utfärda förordning är att bemyndigandet i bestämmelsen binds till MARPOL-konventionen och motsvarande förpliktande, internationella bestämmelser som är bindande för Finland och som ska specificeras i bestämmelsen och att bemyndigandet är formulerat så att det avser utfärdande av närmare bestämmelser än lag. Andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland är bland andra Helsing-forskonventionen, AFS-konventionen samt Europeiska gemenskapens rättsakter.
Med stöd av det tidigare anförda har det i miljöskyddslagen för sjöfarten kapitelvis inbegripits en bestämmelse om utfärdande av förordningar och bestämmelser, där bemyndigandet grundar sig på verkställande av förpliktelserna i en angiven bilaga till MARPOL 73/78-konventionen, Helsingforskonventio-

nen och andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland samt Europeiska gemenskapens rättsakter. Bemyndigandet är också bundet till utfärdande av närmare bestämmelser om vissa specificerade rättigheter och skyldigheter. Också bemyndigandets regionala dimension anges. De beskrivna bestämmelserna finns i 2 kap. 10 §, 4 kap. 10 §, 5 kap. 7 §, 6 kap. 6 §, 7 kap. 15 §, 9 kap. 8 §, 10 kap. 5 § och 11 kap. 3 § i den föreslagna lagen om miljöskydd för sjöfarten.

Bemyndigandet för Trafiksäkerhetsverket att utfärda bestämmelser är uppbyggt på motsvarande sätt och grundar sig på utfärdande av tekniska bestämmelser för verkställande av de nämnda internationella förpliktelserna. Utan tekniska krav på certifikat och anordningar öppnar sig inte de operativa normernas innehåll tillräckligt detaljerat för dem som har ansvaret för fartygen. De närmare tekniska bestämmelserna är således nödvändiga element för en fungerande lagstiftningshelhet kring sjöfartens miljöskydd och för dem föreligger särskilda skäl, såsom är fallet också beträffande en del andra statliga förvaltningsämbeten såsom Kommunikationsverket och Läkemedelsverket. Trafiksäkerhetsverket är ett sakkunnigverk för sjöfartskompetens med expertis kring fartygsteknik, fartygskonstruktion, fartygsanvändning och miljöskydd. Således föreligger de särskilda skäl som hänför sig till regleringsobjektet som grundlagsutskottet i sina utlåtanden förutsätter för bemyndiganden om utfärdande av bestämmelser, liksom även avgränsningen av bemyndigandena till faktorer av teknisk natur och smärre detaljer (RP 1/1998 rd, GrUU 48/2001 rd och GrUU 52/2001 rd, GrUU 16/2002 rd, GrUU 19/2002 rd, GrUU 37/2005 rd, GrUU 48/2005 rd). Bestämmelserna innehåller inte någon användning av prövningsrätt som inte är bunden till bestämmelser av högre grad.

I bemyndigandena att utfärda förordning finns vissa ställen, exempelvis i 9 kap. 8 §, där det innehåll i myndighetens befogenheter som hör till området för lagstiftningen ska regleras genom förordning av statsrådet. När grunderna för befogenheterna har reglerats på lagnivå och befogenheterna har bundits till internationella förpliktelser, så som kravet på exakthet och klar avgränsning förutsätter, och till utfärdande av närmare bestämmelser, kvarstår ingen självständig prövningsrätt för den som utfärdar förordningen (GrUU 50/2001 rd).

Till den del ovan nämnda internationella förpliktelser inte direkt gäller för insjöområdena och i inrikes fart, ges även bemyndigandet att utsträcka tillämpningen av förordningarna och bestämmelserna till fartyg som färdas på dessa områden. Grunderna för bestämmelsernas rättigheter och skyldigheter med internationell grund finns i lagen. En allmän grund i lagen att iaktta dessa lagnormer grundar sig på 1 kap. 4 § i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfarten, enligt vilken den nämnda lagen och bestämmelser som har utfärdats med stöd av den ska tillämpas också i det finska insjöområdet och i inrikes fart, om inget annat föreskrivs i lagen. Enligt 1 kap. 4 § i miljöskyddslagen för sjöfart ska vidare samma bestämmelser tillämpas i det finska insjöområdet och i inrikes fart som i internationell trafik tillämpas för att verkställa MARPOL 73/78-konventionen, Helsingforskonventionen och andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller Europeiska gemenskapens rättsakter.

Utöver det som nämnts tidigare finns det en bestämmelse i 12 kap. 18 § i den föreslagna miljöskyddslagen för sjöfart, enligt vilken närmare bestämmelser om tillsynsmyndigheternas uppgifter och arbetsfördelning som avses i 12 kap. 2–8 § kan utfärdas genom förordning av statsrådet. De tillsynsmyndigheter som anges i bestämmelsen är Trafiksäkerhetsverket, Finlands miljöcentral, närings-, trafik- och miljöcentralerna, gränsbevakningsväsendet, tullverket och polisen. Bestämmelsen är nödvändig för att tillsynen ska fungera och kräver samverkan mellan olika förvaltningsområden. Därför föreslås en förordning av statsrådet som regleringsnivå. Bestämmelsen grundar sig beträffande tillsynsmyndigheternas inbördes befogenhetsfördelning på nationell lagstiftning, men i de beskrivna internationella förpliktelserna är det bestämt att tillsynsuppgifterna ska skötas av medlemsstaternas förvaltning.

I den föreslagna lagen om bekämpning av oljeskador anknyter bemyndigandena att utfärda förordning till uppgörandet av planerna för bekämpning av oljeskador och av samarbetsplanerna för bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor samt till beredskapsplanerna för stora oljelager, hamnar och anläggningar. I 12 § 3 mom. och 13 § 3 mom. i lagen ges ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet närmare föreskriva om innehållet i och behandlingsprocessen för bekämpnings- och samarbetspla-

nerna. Genom förordning ska också föreskrivas om samarbetsplanernas regionala indelning och om ansvarig regional miljöcentral för utarbetande av planen. Om bekämpningsplanen för stora oljelager och om nödvändig utrustning för att förhindra och begränsa oljeskador ska enligt 15 § 2 mom. i lagen närmare bestämmelser utfärdas genom förordning av statsrådet. Om hamnarnas och verkens bekämpningsplaner och nödvändiga bekämpningsutrustning ska enligt 16 § 2 mom. också föreskrivas genom förordning. Också gällande bekämpningsförordning innehåller bestämmelser om innehållet i de regionala räddningsverkens bekämpningsplaner för oljeskador och i samarbetsplanerna för bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor och om beredskapsplaneringen för oljelager på land. Om internationell handräckning och om användningen av oljebekämpningskemikalier föreskrivs i dagsläget i bekämpningsförordningen, men i denna regeringsproposition föreslås att bestämmelserna inkluderas i den föreslagna lagen om bekämpning av oljeskador. Om att lämna och begära internationell handräckning föreskrivs i 26 § och om användningen av bekämpningskemikalier i 40 § i lagen.

Till sådana grunder för individens rättigheter och skyldigheter i lagen om bekämpning av oljeskador som det enligt förslaget ska föreskrivas om på lagnivå hör skyldigheten att överlåta områden och egendom för bekämpningsändamål, skyldigheten att delta i bekämpningen och rätten till ersättning.

Jämlikheten enligt 6 § grundlagen uppfylls genom att miljöskyddslagen för sjöfarten gälla alla fartyg på finskt territorialvatten och i Finlands ekonomiska zon och finska fartyg även utanför dessa områden. Även MARPOL 73/78-konventionen som är den centrala utgångspunkten för miljöskyddslagen för sjöfarten gäller alla fartyg, om inte dess bestämmelser särskilt har begränsats till vissa bestämda fartyg, såsom fartyg som överskrider en bestämd bruttodräktighet. IMO:s grundprincip är att alla fartyg ska behandlas lika oberoende av flagg eller registreringsland.

Om internationella eller EU-förpliktelser föranleder att en bestämmelse i lagen om miljöskydd för sjöfarten endast ska tillämpas på en del av alla fartyg, föreligger det ett särskilt skäl för detta utifrån tekniska lösningar eller miljöskyddsarrangemang i bestämmelserna i bilagorna till MARPOL 73/78-konventionen, Helsingforsavtalet, Europeiska unionens rättsakter eller i internationella förpliktelser som är bindande för Finland. De större begränsningarna inom Finlands ekonomiska zon än på finskt territorialvatten för att ingripa i sådana fartygs rättigheter som är på oskyldig genomfart grundar sig för sin del på FN:s internationella havsrättskonvention. Analogt tillämpas för medlemsstaternas del inom Europeiska gemenskapens område med stöd i Europeiska gemenskapens rättsakter ofta avvikande och i allmänhet ur miljöskyddsperspektiv strängare bestämmelser än utanför medlemsstaternas territorium. Begränsningar som gäller främmande staters fartyg och fartyg som hör till försvarsmakten eller gränsbevakningsväsendet grundar sig likaså på internationella förpliktelser.

I miljöskyddslagen för sjöfarten finns det några bestämmelser som har nationell grund. Det gäller bland annat utvidgandet av bestämmelserna som är förpliktande på havsområdet och som i huvudsak utgår från bestämmelserna i MARPOL 73/78-konventionen till att också omfatta insjöområdet samt förbudet att transportera tjockolja på insjöområdet. Också dessa bestämmelser ska gälla i lika mån för alla fartyg.

Huvudregeln är att all reglering hänför sig jämlikt och icke-diskriminerande till alla fartyg, oavsett om de hör till handelssjöfarten eller är fritidsbåtar. I lagen ställs fartyg till exempel inte efter storlek eller flaggstat i olika position utan sådana tidigare beskrivna godtagbara skäl som utgår från internationella förpliktelser.

Rätten till personlig integritet enligt 7 § i grundlagen och rörelsefrihet enligt 9 § grundlagen aktualiseras vid stoppning av fartyg. I lagens 13 kap. har strävan varit en klar avgränsning av myndighetens rätt att stoppa fartyg som grundar sig på internationella förpliktelser som är bindande för Finland. Vidare gäller för myndighetsåtgärder kravet på icke-fördröjning såväl vid inspektionsåtgärder som vid mottagande av fartygsavfall. Det föreligger alltså tillräckliga skäl för ett begränsat ingripande i den personliga integriteten och rörelsefriheten på grund av miljöskyddshänsyn.

I 20 § i lagen om bekämpning av oljeskador föreslås för bekämpningsmyndigheterna rätt att bestämma om användning av utomstående personal för bekämpningsuppgifter. Denna rätt är dock exceptionell till sin natur, temporär och bunden till villkor i lag. Bestämmel-

sen uppfyller grundlagens krav när styrkan i intresset att skydda den marina miljön och bestämmelsen i 36 § om ersättning för deltagande i bekämpning beaktas (GrUU 24/2001 rd).

Den straffrättsliga legalitetsprincipen enligt 8 § i grundlagen ligger till grund för de bestämmelser i 13 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten och i 39 § i lagen om bekämpning av oljeskador i vilka föreskrivs straffrättslig påföljd, där påföljden för överträdelser dock endast är bötesstraff. För allvarligare gärningsformer tillämpas strafflagens bestämmelser. Avsikten med bestämmelserna är att fylla kraven i den straffrättsliga legalitetsprincipen, i enlighet med vilken straffbelagda gärningar i bestämmelsen har specificerats med klarare avgränsning än tidigare, för att eventuell straffbarhet i verksamhet som hör till området för miljöskyddslagen för sjöfarten och lagen om bekämpning av oljeskador ska vara förutsebar.

Skyddet för privatlivet i 10 § i grundlagen anses vara av mera betydande intresse avseende utrymmen som hör till området för hemfriden än en utvidgning av myndighetens inspektionsrätt på fartyg till att också omfatta sådana utrymmen, när det är fråga om sådana intressen till skydd för den marina miljön som avses i lagen om miljöskydd för sjöfarten och lagen om bekämpning av oljeskador. Därmed utsträcker sig inspektionsrätten inte enligt miljöskyddslagen för sjöfarten till utrymmen som skyddas av hemfriden. Polisen kan dock med stöd av andra lagar ha inspektionsrätt också i utrymmen som skyddas av hemfriden. Om inskränkningen i myndighetens inspektionsrätt som skyddet för privatlivet förutsätter, när det gäller utrymmen på fartyg som enbart används för boende, finns det ett motsvarande tidigare ställningstagande av grundlagsutskottet (GrUU 16/2004 rd).

I 31–34 § i lagen om bekämpning av oljeskador föreskrivs om myndigheternas rätt att få tillgång till uppgifter i personregister och om sekretessplikt. I lagens 34 § finns också en bestämmelse om hur länge uppgifterna ska sparas. Avsikten med bestämmelserna är att korrekt beakta skyddet för privatlivet som en grundläggande rättighet.

Kraven enligt miljöskyddslagen för sjöfarten grundar sig på internationella förpliktelser och de utgör en grund för inskränkning av egendomsskyddet i samband med miljöskydd. Förpliktelserna är i rätt proportion mellan intresset för egendomsskydd i 15 § grundlagen och intresset för miljöskydd i 20 § i grundlagen.

I lagen om bekämpning av oljeskador har egendomsskyddet som en grundläggande rättighet beaktats i 35–36 § i lagen.

Rätt till eget språk och egen kultur (17 § i grundlagen)

De föreslagna kraven i miljöskyddslagen för sjöfarten om att certifikaten ska stämma överens med kraven i MARPOL, dvs. vara på engelska, franska eller spanska, och kravet på att informera om hamnens avfallsserviceplan på ett språk som används av alla betydande användargrupper i hamnen, inskränker inte på de i 17 § i grundlagen om rätt till eget språk och egen kultur, utan språkkraven i miljöskyddslagen för sjöfarten säkerställer för sin del att miljöskyddet förverkligas utöver den nivå som grundlagen kräver.

Avsikten är att med miljöskyddslagen för sjöfarten och lagen om bekämpning av oljeskador inom området för miljöskyddet för sjöfarten trygga målen i 20 § i grundlagen om naturen, dess mångfald och en sund miljö. Miljöskyddsintresset utgör det centrala intresse, på grund av vilket det föreslås att andra i grundlagen skyddade rättigheter till vissa delar inskränks.

Om överklagande föreskrivs i 13 kap. 8 och 9 § i lagen om miljöskydd för sjöfarten och i 29–30 § i lagen om bekämpning av oljeskador. Vidare ingår det i 3 och 13 kap. i lagen om miljöskydd för sjöfarten andra bestämmelser som har betydelse för hur rättsskyddet förverkligas. Dessa bestämmelser aktualiserar bestämmelserna i 21 § grundlagen om rättsskydd. Huvudregeln i båda lagarna är överklagande i linje med förvaltningsprocesslagen, där parterna enligt huvudregeln har rätt att överklaga. Det ska dock kunna krävas att allvarliga brister i miljöskyddet omedelbart åtgärdas. Därför föreslås det att det både i lagen om miljöskydd för sjöfarten och i lagen om bekämpning av oljeskador skrivs in en princip om omedelbart verkställande av beslut, medan behandlingen av ett rättelseyrkande eller av ett överklagande inte ska hindra verkställigheten av beslutet, om inte myndigheten som behandlar rättelseyrkandet eller besvärsmyndigheten bestämmer annat.

Avseende föreläggande av vite är rätten att överklaga tryggad i enlighet med viteslagen.

I beslut som till beskaffenheten är tekniska och talrika och som gäller inspektion eller certifikat, liksom när förvaltningsuppgifter

har överförts på andra än myndigheter, ska ett överklagande till domstolen föregås av ett omprövningsförfarande. Också i dessa fall ska det vara möjligt att överklaga till domstolen efter omprövningsförfarandet. Också de krav om god förvaltning som har skrivits in i 13 kap. i lagen om miljöskydd för sjöfarten ska garantera rättsskyddet när förvaltningsuppgifter förs över på andra än myndigheter.
I 3 kap. i lagen om miljöskydd för sjöfarten ska för oljeutsläppsavgiften överklagandebestämmelserna enligt den tidigare regleringen till Helsingfors tingsrätt gälla. Till dessa bestämmelser föreslås en bestämmelse om gränsbevakningsväsendets rätt till vidare överklagande över ett beslut med vilket gränsbevakningsväsendets beslut har upphävts eller ändrats. Denna bestämmelse behövs för att upprätthålla enhetligheten i rättspraxis, eftersom vägledande avgöranden från högre rättsinstanser nu endast fås när den som ålagts en oljeutsläppsavgift överklagar till hovrätten om ett beslut som vidmakthåller avgiften. Under dessa omständigheter har det inte bildats någon rättspraxis i ärenden som gäller oljeutsläppsavgifter och gränsbevakningsväsendets möjligheter att påföra sådana avgifter har blivit begränsade och betydligt osäkrare och gränsbevakningsväsendet kan inte effektivt övervaka det allmänna intresset. Ett motsvarande skäl om enhetlig rättspraxis och övervakande av det allmänna intresset har godkänts i vissa av grundlagsutskottets ställningstaganden (GrUU 4/2004 rd, GrUU 4/2005 rd och GrUU 45/2006 rd).
I lagen om miljöskydd för sjöfarten ska rätten att överklaga inte begränsas, medan den i lagen om bekämpning av oljeskador begränsas i separat specificerade frågor relaterade till oljebekämpningens verkställande, såsom tillsättandet av ledaren för bekämpningsarbetet, begäran om internationell handräckning, avslutande av bekämpningsarbetet och åtgärder under bekämpningen som gäller fartyget och dess last samt nödvändiga åtgärder för att förhindra skador och begränsa följderna.
Ser man på begränsningen av rätten att överklaga ur grundlagsperspektiv kan lagen om bekämpning av oljeskador jämföras med lagen om försvarsmakten, eftersom omständigheterna och uppgifterna inom försvarsmakten och i oljebekämpningen påminner om varandra. Av grundlagsutskottets utlåtande om lagen om försvarsmakten (GrUU 51/2006 rd) framgår att det överlag inte föreligger någon rätt att överklaga vid tillfällig användning av fastighet och den alltså inte behöver begränsas. Beslut som gäller faktisk användning av fastigheter under militära övningar anses utgöra faktiska förvaltningsåtgärder som inte heller annars kan överklagas. När det däremot handlar om planerings- och beredningsskedet av militära övningar ska fastighetsägarna höras när det fattas besluts om användning av fastigheter, och det föreligger i normala förhållanden ingen orsak att begränsa rätten att söka ändring.
Under själva bekämpningen av oljeskador fattas beslut som gäller användning av fartyg och fastigheter under exceptionella omständigheter och till en del som faktiska förvaltningsåtgärder och till en del som beslut under exceptionella omständigheter om användning av fastigheter och fartyg. Rätten att överklaga kan alltså begränsas under själva bekämpningen när det är fråga om åtgärder som gäller ett fartyg och dess last eller nödvändiga åtgärder för att förhindra skador eller begränsa följderna såsom användning av vattenområdet och stranden för bekämpningsåtgärder. Åtgärder som avses i begränsningen att söka ändring gäller framför allt användning av fastigheters områden för brådskande transport av bekämpningsutrustning för sjösättning på ställen dit oljan under oförutsedda omständigheter driver vid olyckor. När det däremot gäller planeringen av sådana åtgärder före åtgärderna vidtas ska markägarna höras och ha rätt att överklaga beslutet. I lagen om bekämpning av oljeskador föreskrivs det om begränsning av rätten att överklaga endast avseende åtgärder under själva bekämpningen. Begränsningen i rätten att överklaga hindrar inte en rättegång i ett mål för att fastställa ersättning, utan endast avseende själva bekämpningsbeslutet.
Viktiga ur rättsskyddsperspektiv är också de bestämmelser som grundar sig på internationella åtaganden som är bindande för Finland i 13 kap. i utkastet till lagen om miljöskydd för sjöfarten om skyldigheten att underrätta ett fartygs flaggstat om kontrollåtgärder mot fartyget och definitionen av gränserna för de straffrättsliga befogenheterna när det gäller utländska fartyg. Som behörig domstol för ärenden som gäller miljöförstöring föreslås de sjörättsdomstolar som avses i 21 kap. 1 § i sjölagen. Genom denna lösning tryggas både sakkunskapen i domstolarna och en regional spridning av målen, för att undvika rusning till några få domstolar som fungerar som sjörättsdomstolar i Finland. Denna lösning är i

linje med grundlagsutskottets tidigare ställningstagande (GrUU 13/2004 rd).

Ålands ställning

Redogörelse om fördelningen av lagstiftningsbehörigheten mellan riket och landskapet Åland ingår i den allmänna motiveringen i avsnitt 3.2.

Behandlingsordning

De förnyade bilagorna I och II till MARPOL 73/78-konventionen och AFS-konventionen innehåller inga bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. i grundlagen. De förnyade bilagorna I och II till MARPOL 73/78-konventionen och AFS-konventionen kan enligt regeringens uppfattning godkännas med enkel majoritet och förslagen till ikraftträdandelagar godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av det som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås att

Riksdagen godkänner de förnyade bilagorna I och II som har fogats till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg till den del de hör till Finlands behörighet, och den i London den 5 oktober 2001 ingångna internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg till den del den hör till Finlands behörighet.

Samtidigt föreläggs riksdagen följande lagförslag:

Lagförslagen

1.

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilaga I till 1978 års protokoll till internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg som ingicks 1973

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i bilaga I, antagen i London den 15 oktober 2004, till 1978 års protokoll (FördrS 51/1983) till internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg som ingicks 1973 gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

2.

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilaga II till 1978 års protokoll till internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg som ingicks 1973

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i bilaga II, antagen i London den 15 oktober 2004, till 1978 års protokoll (FördrS 51/1983) till internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg som ingicks 1973 gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

———

3.

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg, vilken ingicks i London den 5 oktober 2001, gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president.

4.

Miljöskyddslag för sjöfarten

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Syfte

Syftet med denna lag är att förhindra miljöförstöring som orsakas av normal drift av fartyg. Det sker genom förbud av utsläpp av skadliga ämnen till luft och vatten eller begränsningar av utsläpp av sådana ämnen. Dessutom reglerar lagen hur avfall från normal drift av fartyg ska tas emot i hamn.
Lagen innehåller dels bestämmelser om det nationella verkställandet av de bestämmelser om förhindrande av miljöförstöring orsakad av normal drift av fartyg som följer av de internationella förpliktelser som är bindande för Finland och Europeiska gemenskapens rättsakter, dels andra bestämmelser om förhindrande av miljöförstöring som normal drift av fartyg ger upphov till.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med:
1) *MARPOL 73/78 –konventionen* protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar,
2) *Helsingforskonventionen* 1992 års konvention om skydd av Östersjöområdets marina miljö (FördrS 2/2000) jämte ändringar,
3) *SOLAS-konventionen* 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) jämte ändringar,
4) *AFS-konventionen* internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg, ingånget i London den 5 oktober 2001, jämte ändringar,
5) *TBT-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg,
6) *territorialvatten, inre territorialvatten och territorialhav* de områden som definieras i lagen om gränserna för Finlands territorialvatten (463/1956),
7) *insjöområdet* sjöar, älvar, åar och kanaler,
8) *finskt vattenområde* territorialvattnen och insjöområdet,
9) *ekonomisk zon* det havsområde som anges i lagen om Finlands ekonomiska zon (1058/2004),
10) *Östersjöområdet* egentliga Östersjön, Bottniska viken och Finska viken samt inloppet till Östersjön, vilket begränsas av breddgraden 57°44,8'N genom Skagen i Skagerrak, inbegripet de av staterna angivna inre territorialvattnen,
11) *närmaste land* den yttre gränsen för de inre territorialvattnen eller de områden som avgränsas i MARPOL 73/78,
12) *internationell fart* trafik mellan utländska hamnar eller mellan Finland och utländska hamnar och även en resa till sjöss från en hamn i Finland till en plats utanför Finlands territorialvatten, med undantag av den trafik som avses i 13 punkten,
13) *inrikes fart* avser trafik mellan finländska hamnar; med inrikes fart jämställs trafik till Viborg via Saima kanal och därtill direkt anslutna vattenområden som tillhör Ryssland och trafik mellan Vihrevoj och Viborg,
14) *fartyg* varje sjöburet färdmedel, inklusive bärplansbåtar, luftkuddefarkoster, undervattensbåtar och flytande farkoster samt fasta och flytande plattformar,
15) *oljetankfartyg* ett fartyg vars lastrum är byggda eller ombyggda huvudsakligen för transport av olja i bulk, inklusive kombinationsfartyg samt kemikalietankfartyg, då de transporterar olja i bulk,
16) *kemikalietankfartyg* ett fartyg vars lastrum är byggda eller ombyggda huvudsakligen för transport av skadliga flytande ämnen i bulk, inklusive oljetankfartyg, då de transporterar skadliga flytande ämnen i bulk,

17) *passagerarfartyg* ett fartyg som får ta fler än 12 passagerare och där man med passagerare avser alla personer med undantag av befälhavaren, medlemmarna i besättningen eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord för fartygets behov, och barn som inte fyllt ett år,
18) *fritidsbåt* ett fartyg avsett för sport eller rekreation, oavsett fartygets typ eller drivkraft,
19) *fiskefartyg* ett fartyg som utrustats eller kommersiellt används för fiske eller fångst av andra organiska resurser i havet,
20) *insjöfartyg* ett fartyg som särskilt är avsett att användas på en inre vattenväg i enlighet med rådets direktiv 82/714/EEG av den 4 oktober 1982 om tekniska föreskrifter för fartyg i insjöfart, inbegripet alla fartyg som medför ett fartcertifikat för gemenskapens inre vattenvägar i enlighet med nämnda direktiv,
21) *försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg* ett fartyg som är försett med tydliga nationalitetsbeteckningar och som är under befäl av en av försvarsmakten eller gränsbevakningsväsendet på behörigt sätt utsedd person vars namn är upptaget i en sakenlig rulla eller dess motsvarighet,
22) *bruttodräktighet* bruttodräktigheten fastställd enligt formeln i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmätningskonvention (FördrS 31/1982),
23) *fartygsavfall* allt avfall som uppstår vid ett fartygs normala drift, inklusive oljigt avfall från maskinrummet, toalettavfall och fast avfall; fartygsavfall omfattar dock inte lastrester,
24) *skadligt ämne* olja, skadliga flytande ämnen, toalettavfall och fast avfall; om ett skadligt ämne blandas med ett ämne som inte är skadligt, anses även blandningen vara ett skadligt ämne,
25) *lastrester* sådana rester av lastmaterial i fartygets lastrum som ska avlägsnas som avfall efter att lasten har lossats,
26) *utsläpp* i enlighet med artikel 2 i MARPOL 73/78 -konventionen varje utsläpp av skadliga ämnen från fartyg, oavsett om de genererats obemärkt eller orsakats av undanröjande av avfall, läckage, utpumpning eller uttömning; med utsläpp avses inte i denna lag dumpning av avfall från land, ämnen som uppkommer i samband med utvinning av mineraler från havsbottnen eller utsläpp av skadliga ämnen i samband med behörig vetenskaplig forskning i syfte att minska eller kontrollera förorening,
27) *miljöförstöring* att vattnets tillstånd förändras så att detta äventyrar människans hälsa, skadar de levande naturtillgångarna och livet i vattnen, ställer hinder för fisket eller annat berättigat nyttjande av vattenområdena, försämrar vattnets bruksegenskaper, minskar trivsamheten eller orsakar därmed jämförbara olägenheter, eller skada på luftkvaliteten eller klimatet till följd av normal drift av fartyg, exempelvis den skada som kväve och svavel från motoravgaser eller den skada som ozonnedbrytande ämnen orsakar,
28) *olja* mineralolja i alla dess former inklusive råolja, brännolja, oljeslam, oljeavfall och raffinerade produkter,
29) *oljehaltig blandning* en blandning som innehåller olja,
30) *flytande ämne* ett ämne med ett ångtryck som vid en temperatur av 37,8 °C inte överstiger 0,28 megapascal (absolut tryck),
31) *skadligt flytande ämne* ämnen som enligt kemikalieförteckningen i MARPOL 73/78 – konventionen hör till klasserna X, Y och Z,
32) *ämne* grundämnen och kemiska föreningar av dessa, sådana de förekommer i naturen eller industriellt producerade,
33) *preparat* blandningar av ett eller flera ämnen,
34) *toalettavfall*
a) avloppsvatten och annat avfall från toaletter, pissoarer och golvbrunnar i toalettrum,
b) avloppsvatten från sjukvårdsutrymmen via tvättställ, badkar och golvbrunnar,
c) uttömningar från utrymmen där det finns levande djur, och
d) annat avloppsvatten som är blandat med sådant avfall,
35) *behandlat toalettavfall* sådant toalettavfall som har behandlats i en behandlingsanläggning som godkänts på behörigt sätt,
36) *fast avfall* sådant mat-, och hushållsavfall och annat motsvarande avfall, utom färsk fisk och delar av färsk fisk, som uppkommer vid fartygs normala drift och som fortgående eller periodiskt måste avlägsnas från fartyget,
37) *luftförorenande ämne* avser sådana ämnen som regleras i bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen i syfte att förhindra luftförorening och som har skadlig effekt på luft, vatten och annan miljö,
38) *bränsle* brännolja som används i fartygets huvudmotorer eller hjälpmotorer,
39) *utsläppande på marknaden* att var som helst inom områden som omfattas av Fin-

lands jurisdiktion mot betalning eller gratis leverera marina bränslen för distribution eller till användare av bränslen eller göra bränslena tillgängliga för dem för förbränning ombord, dock inte att tillhandahålla marina bränslen eller göra dem tillgängliga för export i ett fartygs lasttankar,
40) *marina bränslen* alla på råolja baserade flytande bränslen som används eller som är avsedda att användas ombord på ett fartyg, inbegripet de bränslen som definieras i standarden ISO 8217,
41) *marin dieselolja* alla marina bränslen vars viskositet eller densitet faller inom ramen för de gränsvärden för viskositet eller densitet som fastställs för DMB- och DMC-typer i tabell I i standarden ISO 8217,
42) *marin gasolja* alla marina bränslen vars viskositet eller densitet faller inom ramen för de gränsvärden för viskositet eller densitet som fastställs för DMX- och DMA-typer i tabell I i ISO 8217,
43) *svavelkontrollområde* de havsområden som definieras som sådana av IMO enligt bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen,
44) *fartyg i hamn* ett fartyg som är vederbörligt förtöjt eller ligger för ankar i en finsk hamn medan det lastar eller lossar eller väntar i hamn,
45) *reningsmetod* ett avgasreningssystem eller någon annan teknisk metod som går att genomföra och kontrollera eller verifiera,
46) *påväxthindrande system* beläggning, målarfärg, ytbehandling, yta eller anordning som används på ett fartyg för att minska eller förebygga påväxt av oönskade organismer,
47) *VTS-myndighet* den i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) avsedda enhet vid Trafikverket som upprätthåller fartygstrafikservicen,
48) *reguljär trafik* att ett fartyg upprepat går i trafik enligt en tidtabell eller på en på förhand bestämd rutt mellan angivna hamnar och minst en gång varannan vecka anlöper en finsk hamn som ligger vid den rutt för vilken det ansöks om undantag avseende den obligatoriska avlämningen,
49) *hamn* en plats eller ett geografiskt område med sådan utrustning att där huvudsakligen kan tas emot fartyg, inklusive fiskefartyg och fritidsbåtar, dock inte en plats eller ett område vars för fartyg avsedda konstruktioner och tjänster, besökarantal och avfallsmängder är små, och
50) *hamninnehavare* den som har det övergripande ansvaret för hamnens drift eller tar ut hamnavgift eller en därmed jämförbar allmän avgift för användning av hamnen.

3 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på fartyg som färdas på finskt vattenområde eller Finlands ekonomiska zon. Om undantag från lagens tillämpning på insjöområdet och i inrikes fart föreskrivs nedan i denna lag.
Denna lag tillämpas på finska fartyg också utanför finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon.
Denna lag tillämpas på mottagning av avfall som genereras vid normal drift av fartyg. Efter det att sådant avfall överförts från fartyget till land tillämpas avfallsslagen (1072/1993) på avfallet.
Denna lag tillämpas inte på sådant utsläpp av skadliga ämnen enligt artikel 2.3 b ii i MARPOL 73/78 –konventionen som direkt orsakas av utforskning, utvinning och därmed förenad, icke landbaserad bearbetning av havsbottnens mineraltillgångar.

4 §

Tillämpning på försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg

Denna lag tillämpas på försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg, om inget annat följer av deras särskilda konstruktion eller funktion.
Denna lag tillämpas dock i sin helhet på försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg, om de regelbundet används i allmän trafik för transport av passagerare eller last.

5 §

Lagens tillämpning på främmande staters fartyg

Oavsett vad som föreskrivs i denna lag ska bestämmelserna i internationella avtal om den rättsliga ställningen för fartyg eller krigsfartyg som tillhör främmande stat följas.

6 §

Förbud mot utsläpp av skadliga och luftförorenande ämnen

Utsläpp av skadliga ämnen och luftförorenande ämnen från fartyg i luften och vattnet är förbjudet enligt vad som föreskrivs eller bestäms i denna lag eller med stöd av den samt i Europeiska gemenskapens rättsakter.
Om skadliga ämnen, på vilka olika bestämmelser om utsläpp ska tillämpas, blandas med varandra gäller de strängaste bestämmelserna.

7 §

Flytande plattformar med permanent fast förbindelse till stranden

På förhindrande av miljöförstöring från flytande plattformar med permanent fast förbindelse till stranden tillämpas bestämmelserna i miljöskyddslagen (86/2000) och avfallslagen.
Med flytande plattform med permanent fast förbindelse till stranden avses sådan farkost som är avsedd för boende, restaurangverksamhet, rekreation eller arbete som har fast förbindelse av bestående karaktär till stranden, såsom vattenledning, avlopp, elkabel eller fast landgång och en fast förankrad flytande plattform avsedd för rekreation.

2 kap.

Förhindrande av oljeutsläpp från fartyg

1 §

Förbud mot utsläpp av olja och utsläppsbegränsningar

Utsläpp i vattnet av olja eller oljehaltig blandning från fartyg är förbjudet på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon och från finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon i enlighet med vad som föreskrivs i bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen eller andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller i Europeiska gemenskapens rättsakter.
Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. är det förbjudet att i vattnet släppa ut oljehaltig blandning från fartygets maskinrum via filtreringsanläggningen för slagvatten på insjöområdet eller i Finlands territorialvatten inom en zon på högst fyra sjömils avstånd från närmaste land.
Inga tillsatser av vatten, kemikalier eller andra ämnen får göras i oljeutsläpp i syfte att kringgå utsläppsbegränsningar.

2 §

Utsläpp av olja i undantagsfall

Bestämmelserna i 1 § i detta kapitel gäller emellertid inte utsläpp av olja eller oljehaltig blandning i vatten om
1) utsläppet är nödvändigt för att trygga fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv,
2) oljeutsläppet beror på skada på fartyget eller dess utrustning och alla skäliga åtgärder har vidtagits efter det att skadan uppkommit, eller
3) det är fråga om utsläpp i vattnet av sådana oljehaltiga ämnen som används för att minska skadan av förorening och berörda myndighet för skadebekämpning har fattat beslutet om att använda ämnet i varje enskilt fall.
Bestämmelserna i 1 mom. 2 punkten gäller inte när det har varit redarens eller fartygsbefälhavarens avsikt att orsaka skada eller denne handlat vårdslöst och medveten om att skada sannolikt skulle följa.

3 §

Konstruktions- och anordningskrav på fartygens maskinutrymmen

Varje fartyg med en bruttodräktighet av 400 eller mera ska i maskinrummet ha sådana anordningar, konstruktioner och arrangemang för förhindrande av oljeutsläpp som uppfyller kraven i bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen. Trafiksäkerhetsverket får på skriftlig ansökan bevilja undantag från kraven i detta moment, förutsatt att anordningen, arrangemanget eller konstruktionen uppfyller kraven i bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen.
Finska fartyg vars längd är minst 24 meter och bruttodräktighet mindre än 400 ska ha antingen en tank för insamling av slagvatten eller anordningar som motsvarar de modeller Trafiksäkerhetsverket har godkänt och som garanterar att utflödet har ett oljeinnehåll

som utan utspädning inte överskrider 15 miljontedel.
Trafiksäkerhetsverket kan på de villkor som anges i bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen besluta om anordningars, konstruktioners eller arrangemangs likvärdighet med de anordningar som krävs enligt 1 och 2 mom., om de är lika effektiva som de anordningar, konstruktioner eller arrangemang som krävs i 1 och 2 mom.
Det är förbjudet att på finska fartyg föra olja i tankar för om kollisionsskottet.

4 §

Konstruktions- och anordningskrav på lastutrymmena i oljetankfartyg

Oljetankfartygens konstruktion och anordningar ska motsvara kraven i bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/94 jämte ändringar.
Trafiksäkerhetsverket får utfärda föreskrifter om likvärdighet och på skriftlig ansökan bevilja undantag från kraven enligt 1 mom. i enlighet med bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen.

5 §

Fartygs beredskapsplaner för oljeförorening

Finska oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 och andra finska fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha en av Trafiksäkerhetsverket godkänd beredskapsplan för oljeförorening i enlighet med bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen.

6 §

Oljedagbok

På oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 ska fartygets befälhavare eller, under hans eller hennes tillsyn, någon annan person som hör till befälet föra oljedagbok.
Utöver vad som bestäms i 1 mom. ska fartygets befälhavare eller, under hans eller hennes tillsyn, någon annan person som hör till befälet föra oljedagbok över maskinutrymmena på oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 och på andra fartyg vars bruttodräktighet är minst 400.
Trafiksäkerhetsverket ska fastställa formuläret för oljedagboken i enlighet med bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen. Trafiksäkerhetsverket ska utarbeta ett formulär för oljedagboken för oljetankfartyg med en bruttodräktighet under 150 i enlighet med bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen.
Trafiksäkerhetsverket och, när fartyget ligger i utländsk hamn, en behörig myndighet i utlandet har rätt att granska oljedagboken och på begäran få ett av befälhavaren styrkt utdrag ur den. Åtgärder som Trafiksäkerhetsverket vidtar med stöd av detta moment ska genomföras så snabbt som möjligt och utan att fartyget fördröjs i onödan.
Oljedagboken ska hållas på en plats där den är lätt tillgänglig för granskning, och den ska sparas i tre år efter det att den sista anteckningen har gjorts i den.

7 §

IOPP-certifikat

Oljetankfartyg i internationell trafik vars bruttodräktighet är minst 150 och andra fartyg i internationell trafik vars bruttodräktighet är minst 400 ska uppfylla bestämmelserna om konstruktion och anordningar i bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen. Som ett bevis på detta ska fartyget beviljas ett internationellt oljeskyddscertifikat (*IOPP-certifikat*).
Trafiksäkerhetsverket ska på skriftlig ansökan utfärda IOPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen. Trafiksäkerhetsverket får utfärda IOPP-certifikat för utländska fartyg på begäran av respektive fartygs flaggstat. Certifikatet utfärdas för viss tid, högst för fem år i taget.

8 §

Transport av olja på insjöområde

Det är förbjudet att på ett oljetankfartyg som trafikerar insjöområdet transportera
1) tung brännolja i lasttankar, och
2) olja av något slag i lasttankar som gränsar till fartygets botten eller bordläggning.

9 §

Borrplattformar och andra plattformar

På de i bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen avsedda fasta och flytande plattformar som används för utforskning och utvinning av havsbottnens mineraltillgångar och för därmed förknippad bearbetning utanför kusten och på andra plattformar ska följande tillämpas:
1) 1 kap. 6 § 2 mom., som gäller blandning av skadliga ämnen,
2) 1–4 § i detta kapitel, vilka gäller oljeutsläpp och förhindrande av sådana, och
3) 6 § 2–4 mom. i detta kapitel, som gäller maskinutrymmen och oljedagbok.

10 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen och andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig, samt Europeiska gemenskapens rättsakter, i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa utfärdas närmare bestämmelser om de utsläppsbegränsningar som gäller oljehaltiga blandningars hantering, egenskaper och ursprung samt användningen av fartyg, borrplattformar och andra plattformar.
Trafiksäkerhetsverket får i syfte att verkställa bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen och Europeiska gemenskapens rättsakter utfärda tekniska föreskrifter i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa om följande:
1) undantag, likvärdighet och modellerna för anordningar för behandling av utflödets oljeinnehåll och förflyttning av vätskor när det gäller de krav som i 3 och 4 § ställs på fartyg, borrplattformar och andra plattformar,
2) innehåll och uppställning i fråga om beredskapsplaner enligt 5 §,
3) formuläret för oljedagboken enligt 6 §, och
4) formuläret för IOPP-certifikatet enligt 7 §.
De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. och de tekniska föreskrifter som avses i 2 mom. får utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet och i inrikes fart.

3 kap.

Oljeutsläppsavgift

1 §

Skyldighet att betala oljeutsläppsavgift

För brott mot förbudet i 2 kap. 1 § mot utsläpp av olja eller oljehaltig blandning i territorialvattnen eller i Finlands ekonomiska zon påförs en påföljdsavgift (*oljeutsläppsavgift*), om inte omfattningen och verkningarna av utsläppet ska betraktas som ringa. För brott mot utsläppsförbudet som begås av utländska fartyg i genomfart i Finlands ekonomiska zon påförs dock oljeutsläppsavgift endast om utsläppet medför omfattande skada eller risk för omfattande skada på den finska kusten eller därmed sammanhängande intressen eller på naturtillgångar i Finlands territorialhav eller ekonomiska zon.
Oljeutsläppsavgiften påförs den fysiska eller juridiska person som vid tidpunkten för överträdelsen är fartygets ägare eller redare (*avgiftsskyldig*). Oljeutsläppsavgiften kan inte påföras fartygets ägare, om denne påvisar att en redare har använt fartyget i ägarens ställe.
I ett partrederi ansvarar redarna solidariskt för oljeutsläppsavgiften.
Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte på polisens, tullens, försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg.
Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte på insjöområdet.

2 §

Avgiftens storlek

Oljeutsläppsavgiften bestäms utifrån utsläppets omfattning och fartygets bruttodräktighet enligt den avgiftstabell som utgör bilaga till lagen.

3 §

Befrielse från oljeutsläppsavgiften

Oljeutsläppsavgift behöver inte påföras eller avgiften kan nedsättas, om den avgiftsskyldige visar att det skulle vara uppenbart oskäligt att påföra avgiften med hänvisning till en sådan nöd- eller olyckssituation där undantagsbestämmelserna i 2 kap. 2 § inte är tillämpliga, eller till någon annan orsak som kan jämställas med en sådan.

4 §

Avgiftens subsidiaritet

Oljeutsläppsavgift kan inte påföras den som genom en lagakraftvunnen dom har dömts till straff för oljeutsläppet i fråga.
Den myndighet som påfört oljeutsläppsavgiften ska på ansökan undanröja avgiften, om den som har påförts avgiften senare döms till straff för samma oljeutsläpp.

5 §

Påförande av oljeutsläppsavgift

Oljeutsläppsavgiften påförs av gränsbevakningsväsendet. Vid gränsbevakningsväsendet fattas beslut om saken av kommendören eller biträdande kommendören för en sjöbevakningssektion eller av chefen för sjöbyrån vid sektionen.
Oljeutsläppsavgiften ska betalas till staten.

6 §

Åtgärder för att säkerställa påförande av oljeutsläppsavgift

För påförande av oljeutsläppsavgift kan behövliga åtgärder enligt detta kapitel och 12 kap. 9—11 § vidtas för att utreda saken.
Gränsbevakningsväsendet får stoppa ett fartyg på de villkor som anges i 12 kap. 9 och 10 § också om detta är motiverat för att säkra en avgiftsfordran. Beslutet om att stoppa fartyget får av grundad anledning fattas före avgiftsbeslutet. Som villkor för att fartyget ska få fortsätta sin färd kan uppställas att det hos gränsbevakningsväsendet ställs en tillräcklig penningsäkerhet för fullgörandet av en eventuell avgiftsskyldighet. I fråga om deponering av säkerheten gäller lagen om deponering av pengar, värdeandelar, värdepapper eller handlingar som betalning eller till befrielse från annan fullgörelseskyldighet (281/1931). Säkerheten ska återställas till den som ställt säkerheten när det inte längre finns skäl att hålla kvar den.
Ett beslut om att stoppa ett fartyg och ett beslut om ställande av säkerhet ska iakttas även om det överklagats. Om säkerhet har ställts för betalning av oljeutsläppsavgiften eller om det annars inte längre finns några skäl att hålla kvar fartyget, ska föreläggandet att stoppa fartyget omedelbart återtas. Ett beslut om att stoppa ett fartyg gäller i högst fjorton dagar från det att beslutet meddelades.
Ett utländskt fartygs flaggstat ska utan dröjsmål underrättas om villkor som ställts för att fartyget ska få fortsätta sin färd.

7 §

Tillfälle att bli hörd

Fartygets ägare eller redare ska ges tillfälle att avge sin förklaring inom en med hänsyn till ärendets art tillräckligt lång tid före avgiftsbeslutet.
Om det annars finns risk för att syftet med ett beslut enligt 6 § 2 mom. äventyras, får ärendet avgöras utan att den berörda parten hörs.
Fartygets befälhavare företräder den avgiftsskyldige i ärenden som gäller oljeutsläppsavgiften.

8 §

Handräckning i ärenden som gäller oljeutsläppsavgift

En myndighet ska ge gränsbevakningsväsendet sådan handräckning som behövs för utförandet av en uppgift avseende oljeutsläppsavgiften som myndigheten är behörig att ge.

9 §

Rätt att få uppgifter

Om utlämnandet av uppgifter inte skadar utredningen av ärendet, har förundersökningsmyndigheten utan hinder av sekretessbestämmelserna i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) rätt att till gränsbevakningsväsendet lämna ut sådana uppgifter som kommit fram i samband med förundersökningen av ett olagligt oljeutsläpp och som kan vara av betydelse för ett beslut om att påföra oljeutsläppsavgift för samma oljeutsläpp.

10 §

Rätt att söka ändring

Den avgiftsskyldige har rätt att överklaga ett beslut om oljeutsläppsavgift och ett beslut enligt 6 § 2 mom. genom besvär hos sjörättsdomstolen vid Helsingfors tingsrätt.
Sjörättsdomstolen är beslutför i den sammansättning som avses i 21 kap. 1 § 3 mom. i sjölagen (674/1994).

11 §

Anförande av besvär

Besvär ska anföras skriftligen inom 30 dagar efter det att beslutet med besvärsanvisning har delgetts den avgiftsskyldige. Besvärsskriften tillställs gränsbevakningsväsendet.
Gränsbevakningsväsendet ska utan dröjsmål sända besvärsskriften till Helsingfors tingsrätts kansli och bifoga kopior av handlingarna i ärendet och sitt eget utlåtande. När handlingarna sänds till tingsrätten ska det uppges när besvärsskriften har anlänt.
Besvären blir anhängiga vid sjörättsdomstolen när de handlingar som avses i 2 mom. anländer till domstolens kansli. Domstolen ska utan dröjsmål informera den ändringssökande och gränsbevakningsväsendet om tid och plats för behandlingen och om följderna av den ändringssökandes utevaro.
En ändringssökande som inom föreskriven tid har gett in besvärsskriften direkt till den behöriga domstolen förlorar inte sin talan.

12 §

Förfarande i sjörättsdomstolen

Sjörättsdomstolen ska på grundval av besvären och annan utredning i ärendet pröva om det har funnits förutsättningar för att påföra oljeutsläppsavgiften. I fråga om behandlingen av ärendet gäller i tillämpliga delar vad som bestäms om rättegång i brottmål.
När ärendet behandlas i sjörättsdomstolen ska gränsbevakningsväsendet bevisa de nödvändiga omständigheter som har legat till grund för påförandet av oljeutsläppsavgiften. Sjörättsdomstolen ska se till att ärendet blir grundligt behandlat.
Den som har fattat beslutet eller en tjänsteman som företräder denne ska närvara i sjörättsdomstolen när besvären behandlas. Den som söker ändring har rätt att närvara i sjörättsdomstolen. Ärendet kan prövas och avgöras trots den ändringssökandes utevaro
1) om inte sjörättsdomstolen anser det nödvändigt att höra den ändringssökande personligen, och
2) om han eller hon har kallats till domstolen vid äventyr av att ärendet kan prövas och avgöras trots den ändringssökandes utevaro.

13 §

Fortsatta besvär

Ändring i sjörättsdomstolens avgörande får sökas hos hovrätten genom besvär i enlighet med vad som föreskrivs i rättegångsbalken. I sådana beslut av sjörättsdomstolen som gäller stoppande av fartyg och ställande av säkerhet får ändring inte sökas genom besvär.
I fråga om behandlingen av besvärsärendet i hovrätten och sökande av ändring hos högsta domstolen gäller i tillämpliga delar 26 och 30 kap. i rättegångsbalken. När hovrätten behandlar ett besvärsärende ska gränsbevakningsväsendet ges tillfälle att bli hört och vid behov lägga fram utredning.
Gränsbevakningsväsendet har rätt i syfte att upprätthålla en enhetlig rättspraxis att överklaga avgöranden som sjörättsdomstolen och hovrätten träffar enligt denna lag, om domstolen eller rätten har ändrat eller upphävt dess beslut.

14 §

Tid inom vilken avgiften ska påföras

Oljeutsläppsavgift får inte längre påföras när tre år har förflutit från utsläppet.

15 §

Verkställighet av oljeutsläppsavgiften

Ett avgiftsbeslut verkställs efter det att det har vunnit laga kraft.

16 §

Tidsfrist för betalning och ränta

Oljeutsläppsavgiften ska betalas inom 30 dagar från delfåendet av beslutet.
På en oljeutsläppsavgift som har förfallit till betalning och som inte har betalats senast på

förfallodagen uppbärs dröjsmålsränta enligt den räntesats som avses i 4 § 1 mom. i räntelagen (633/1982).

17 §

Ansvarig myndighet för verkställighet av oljeutsläppsavgiften

Rättsregistercentralen sköter verkställigheten av beslut om oljeutsläppsavgift.
Gränsbevakningsväsendet och domstolen ska underrätta rättsregistercentralen om sina beslut. Rättsregistercentralen ska också underrättas om ett beslut genom vilket en oljeutsläppsavgift har nedsatts eller undanröjts.

4 kap.

Förhindrande av utsläpp av skadliga flytande ämnen från fartyg

1 §

Klassificeringen av skadliga flytande ämnen

I enlighet med regel 6 i bilaga II till MARPOL 73/78 –konventionen ska bestämmelserna i bilagan tillämpas på transport av skadliga flytande ämnen i klasserna X, Y och Z.
Om ett flytande ämne inte hör till klass X, Y eller Z, ska det klassificeras i enlighet med bilaga II så att förfarandena vid dess transport kan bedömas.
Trafiksäkerhetsverket kan i enskilda fall på skriftlig ansökan bevilja undantag angående skadliga flytande ämnen när ämnet i fråga transporteras i inrikestrafik förutsatt att ett iakttagande av klassificeringsbestämmelserna skulle leda till oskälig svårighet eller oskäliga kostnader och dessutom skulle vara obefogat med hänsyn till den risk för miljöskada det orsakar.

2 §

Förbud mot utsläpp av skadliga flytande ämnen och utsläppsbegränsningar

Utsläpp i vattnet av skadliga flytande ämnen från fartyg är förbjudet på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon och från finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon i enlighet med vad som föreskrivs i bilaga II till MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller Europeiska gemenskapens rättsakter.
Det är förbjudet att i Antarktis från finska fartyg släppa ut skadliga flytande ämnen eller blandningar som innehåller sådana.

3 §

Utsläpp av skadliga flytande ämnen i undantagsfall

Bestämmelserna i 2 § i detta kapitel gäller emellertid inte utsläpp av skadliga flytande ämnen i vattnet om
1) utsläppet är nödvändigt för att trygga fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv,
2) utsläppet av det skadliga flytande ämnet beror på skada på fartyget eller dess utrustning och alla skäliga åtgärder har vidtagits efter det att skadan uppkommit, eller
3) det är fråga om utsläpp i vattnet av sådana skadliga flytande ämnen som används för att minska skadan av förorening och berörda myndighet för skadebekämpning har fattat beslutet om att använda ämnet i varje enskilt fall.
Bestämmelserna i 1 mom. 2 punkten gäller inte när det har varit redarens eller fartygsbefälhavarens avsikt att orsaka skada eller denne handlat vårdslöst och medveten om att skada sannolikt skulle följa.

4 §

Konstruktions- och anordningskrav på kemikalietankfartyg

Kemikalietankfartyg som transporterar skadliga flytande ämnen i klasserna X, Y och Z ska uppfylla kraven på kemikalietankfartyg enligt bilaga II till MARPOL 73/78 -konventionen.
Trafiksäkerhetsverket godkänner effektivitetstest av kemikalietankfartygs pump- och rörledningsanordningar i enlighet med bilaga II till MARPOL 73/78 -konventionen.
Trafiksäkerhetsverket får bevilja dispens och på skriftlig ansökan bevilja undantag när det gäller kraven enligt 1 mom. samt bestämma om likvärdighet på det sätt som föreskrivs i bilaga II till MARPOL 73/78 -konventionen.

5 §

Beredskapsplaner för marina föroreningar

Fartyg som transporterar skadliga flytande ämnen och som har en bruttodräktighet på minst 150 ska ha en beredskapsplan för marin förorening med skadliga flytande ämnen i enlighet med bilaga II till MARPOL 73/78 -konventionen.
En plan enligt 1 mom. får kombineras med den beredskapsplan för oljeförorening som avses i 2 kap. 5 § till en fartygsplan för nödåtgärder vid förorening av den marina miljön.
Trafiksäkerhetsverket är den myndighet som ska godkänna planerna enligt 1 och 2 mom.

6 §

Lasthanteringsmanual

Befälhavaren eller, under hans eller hennes tillsyn, någon annan person som hör till befälet ska på ett kemikalietankfartyg föra en lasthanteringsmanual om länsning och rengöring av fartyget på det sätt som föreskrivs i bilaga II till MARPOL 73/78 -konventionen.
Trafiksäkerhetsverket godkänner manualen på skriftlig ansökan, förutsatt att den uppfyller kraven i bilaga II till MARPOL 73/78 -konventionen.

7 §

Lastdagbok

Befälhavaren eller, under hans eller hennes tillsyn, någon annan person som hör till befälet ska på ett kemikalietankfartyg föra lastdagbok över driftsåtgärder som gäller lasten och misstag som sker vid utsläpp av lasten på det sätt som föreskrivs i bilaga II till MARPOL 73/78 -konventionen.
Trafiksäkerhetsverket och, när fartyget ligger i utländsk hamn, en behörig myndighet i utlandet har rätt att granska lastdagboken och på begäran få ett av befälhavaren styrkt utdrag ur den. Åtgärder som Trafiksäkerhetsverket vidtar med stöd av detta moment ska genomföras så snabbt som möjligt och utan att fartyget fördröjs i onödan.
Lastdagboken ska hållas på en plats där den är lätt tillgänglig för granskning, och den ska sparas i tre år efter det att den sista anteckningen har gjorts i den.
Trafiksäkerhetsverket ska fastställa formuläret för lastdagboken.

8 §

Andra certifikat som gäller transport av skadliga flytande ämnen

Ett kemikalietankfartyg ska ha certifikat på att det uppfyller kraven enligt Internationella sjöfartsorganisationens regler för sjötransport av farliga flytande kemikalier (IBC-koden) eller enligt Internationella sjöfartsorganisationens regler för transport av kemikalier i bulk (BCH-koden).
Ett fartyg som transporterar skadliga flytande ämnen ska ha certifikat på att det uppfyller alla krav på fartyg av typ 3 enligt Internationella sjöfartsorganisationens internationella kemikaliebulkkod, med undantag av kravet på lasttankarnas placering, på det sätt som föreskrivs i bilaga II till MARPOL 73/78 -konventionen.
Trafiksäkerhetsverket ska på skriftlig ansökan utfärda certifikat som avses i 1 och 2 mom., förutsatt att fartyget i fråga uppfyller kraven i bilaga II. Trafiksäkerhetsverket får utfärda certifikat också till utländska fartyg på begäran av respektive fartygs flaggstat. Certifikatet utfärdas för viss tid, högst för fem år i taget.

9 §

Lossning av last och övervakning av rengöring av tankar

Ett kemikalietankfartygs befälhavare ansvarar för att skadliga flytande ämnen lossas, tankar och rörledningar rengörs, tvättvatten töms och anteckningar i lastdagboken görs i enlighet med bestämmelserna i bilaga II till MARPOL 73/78 –konventionen och Helsingforskonventionen.
I hamnar där skadliga flytande ämnen lastas eller lossas ska det finnas av Trafiksäkerhetsverket bemyndigade inspektörer som kontrollerar att lastningen och lossningen av last som hör till olika klasser, rengöringen av tankarna och rörledningarna, anteckningarna i lastdagboken och övriga därmed jämförbara åtgärder utförs i enlighet med denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den och i enlighet med bilaga II till MARPOL 73/78 -konventionen och Helsingforskonventionen. Fartyget ska

stå för kostnaderna av kontroller som avses i detta moment.
Fartygets agent ska underrätta Trafiksäkerhetsverket om lossning i hamn av ett skadligt flytande ämne som hör till klass X eller Y. Anmälan ska göras i god tid, om möjligt minst 48 timmar före den avsedda lossningen.
På tankspolning och ventilation av lastrummen tillämpas bestämmelserna i bilaga II till MARPOL 73/78 -konventionen. Trafiksäkerhetsverket kan bevilja dispens från tankspolning och utfärda bestämmelser om ventilation av lastrester i enlighet med bilaga II.

10 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga II till MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen och andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig, samt Europeiska gemenskapens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa om följande:
1) klassificeringen av skadliga flytande ämnen enligt 1 §,
2) utsläppsbegränsningar enligt 2 och 9 § när det gäller lossning av last, krav på tankspolning, koncentrationer i spolvatten, övervakning av tankrengöring, ventilation av lastutrymmen och förhållanden vid utsläpp av spolvatten, och
3) krav enligt 4 § på kemikalietankfartygens konstruktion.
Trafiksäkerhetsverket får i syfte att verkställa bilaga II till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen eller Europeiska gemenskapens rättsakter utfärda tekniska föreskrifter i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa om följande bestämmelser:
1) 4 §, i fråga om undantag, dispens och likvärdighet,
2) 5 §, i fråga om beredskaps- och fartygsplaner,
3) 6 §, i fråga om lasthanteringsmanualer,
4) 7 §, i fråga om lastdagboken, och
5) 8 §, i fråga om certifikat.
De bestämmelser som avses i 1 mom. och de närmare tekniska föreskrifter som avses i 2 mom. får utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet och i inrikes fart.

5 kap.

Förhindrande av utsläpp av toalettavfall från fartyg

1 §

Förbud mot utsläpp av toalettavfall och utsläppsbegränsningar

Utsläpp i vattnet av obehandlat eller behandlat toalettavfall från fartyg är förbjudet på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon och från finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon i enlighet med vad som föreskrivs i bilaga IV till MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller Europeiska gemenskapens rättsakter.

2 §

Utsläpp av toalettavfall i undantagsfall

Bestämmelserna i 1 § gäller emellertid inte utsläpp i vattnet av toalettavfall, om
1) utsläppet är nödvändigt för att trygga fartygets och de ombordvarandes säkerhet eller för att rädda människoliv, eller
2) utsläppet av toalettavfallet beror på skada på fartyget eller dess utrustning och alla skäliga försiktighetsåtgärder har vidtagits för att förhindra eller minska utsläppet före och efter det att skadan uppkommit.

3 §

Krav på fartyg

Fartyg som har en bruttodräktighet på minst 400 eller som tar fler än 15 personer ska uppfylla kraven i bilaga IV till MARPOL 73/78 –konventionen.
De finska fartyg med toalett som inte uppfyller villkoren i 1 mom. och som inte är fritidsbåtar ska uppfylla kraven i bilaga IV till MARPOL 73/78 -konventionen.

4 §

Krav som gäller fritidsbåtar

Fritidsbåtar med toalett ska utrustas med toalettanordningar för toalettavfall i enighet med regel 5 i bilaga IV till Helsingforskonventionen så att fartyget i funktion har en uppsamlingstank eller behandlingsanläggning för toalettavfall i enlighet med MARPOL 73/78 -konventionen. Vattenklosetter på fritidsbåtar ska vara kopplade till uppsamlingstanken eller behandlingsanläggningen för toalettavfall.

5 §

ISPP-certifikat

Fartyg i internationell trafik vars bruttodräktighet är minst 400 eller som tar fler än 15 personer ska uppfylla kraven i bilaga IV till MARPOL 73/78 -konventionen. Som ett bevis på detta ska fartyget beviljas ett internationellt föroreningsskyddscertifikat för avloppsvatten (*ISPP-certifikat*).
Trafiksäkerhetsverket ska på skriftlig ansökan utfärda ISPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga IV till MARPOL 73/78 -konventionen, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i bilaga IV till konventionen. Trafiksäkerhetsverket får utfärda ISPP-certifikat för utländska fartyg på begäran av respektive fartygs flaggstat. Certifikatet utfärdas för viss tid, högst för fem år i taget.

6 §

Undantag från förbudet mot utsläpp av toalettavfall

Trafiksäkerhetsverket får på skriftlig ansökan i fråga om finskt vattenområde bevilja undantag under de förutsättningar som nämns i bilaga IV till Helsingforskonventionen från sådant förbud och sådan begränsning som gäller utsläpp i vattnet av obehandlat toalettavfall och toalettanordningars i överensstämmelse med kraven. Undantaget får inte strida mot Finlands internationella förpliktelser eller Europeiska gemenskapens rättsakter och dessutom ska undantaget vara av ringa betydelse för vattenskyddet.
Utöver vad som krävs i 1 mom. krävs det för beviljande av undantag att
1) det rör sig om en fritidsbåt eller något annat fartyg vars bruttodräktighet är mindre än 400 eller ett fartyg som tar högst 15 passagerare,
2) fartyget har byggts före den 1 januari 2000, och
3) det är tekniskt svårt att installera den utrustning som behövs för att följa utsläppsförbudet eller de kostnader som installeringen medför är oskäligt stora sett till fartygets värde.
Trafiksäkerhetsverket ska informera kommissionen för skydd av Östersjöns marina miljö om beslut enligt denna paragraf.

7 §

Närmare bestämmelser

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga IV till MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen och andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig, samt Europeiska gemenskapens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa om följande:
1) utsläppsförbud och utsläppsbegränsning för toalettavfall enligt 1 §,
2) vilket slag av toalettavfall som ska anses ha behandlats på det sätt som avses i 1 §,
3) vilka krav som ska ställas på toalettanordningar enligt 3 och 4 §, och
4) undantag från utsläppsförbud enligt 6 §.
De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. får utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet eller i inrikes fart.

6 kap.

Förhindrande av utsläpp av fast avfall från fartyg

1 §

Förbud mot utsläpp av fast avfall och utsläppsbegränsningar

Utsläpp i vattnet av fast avfall från fartyg är förbjudet på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon och från finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon i enlighet med vad som föreskrivs i bilaga V till MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller Europeiska gemenskapens rättsakter.

Utsläpp av fast avfall i vattnet från finska fartyg eller från fasta eller flytande plattformar som används för utforskning eller utvinning av havsbottnens mineraltillgångar eller för därmed förknippad verksamhet utanför kusten är förbjudet på det sätt som föreskrivs i bilaga V till MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller Europeiska gemenskapens rättsakter.

Trafiksäkerhetsverket får i enlighet med bilaga V till MARPOL 73/78 –konventionen typgodkänna sådana anordningar för sönderdelning av fast avfall vars användning medger tillämpning av de lindrigare bestämmelser om kvittblivning av fast avfall i vattnet som avses i bilaga V till MARPOL 73/78 -konventionen.

2 §

Utsläpp av fast avfall i undantagsfall

Bestämmelserna i 1 § gäller emellertid inte utsläpp i vattnet av fast avfall, om

1) utsläppet är nödvändigt för att trygga fartygets och de ombordvarandes säkerhet eller för att rädda människoliv,

2) utsläppet av avfallet beror på skada på fartyget eller dess utrustning, förutsatt att alla skäliga försiktighetsåtgärder har vidtagits för att förhindra eller minska utsläppet före och efter det att skadan uppkommit, eller

3) utsläppet beror på oavsiktlig förlust av syntetiska fiskenät, förutsatt att alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits för att förhindra sådan förlust.

3 §

Skyltning som anger förbud och begränsningar som gäller utsläpp av fast avfall i vattnet

Ett fartyg med en längd av minst 12 meter ska på synligt ställe ha en sådan i bilaga V till MARPOL 73/78 -konventionen avsedd skylt som anger att fartyget följer kraven enligt reglerna 3 och 5 i bilaga V i fråga om behandling av fast avfall. Skylten ska vara på fartygets arbetsspråk och när det gäller internationella resor även på engelska, franska eller spanska.

4 §

Fartygs avfallshanteringsplan

Fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 och fartyg registrerade för transport av minst 15 personer ska ha en sådan avfallshanteringsplan som avses i bilaga V till MARPOL 73/78 -konventionen. Planen ska vara avfattad på fartygets arbetsspråk och gälla hanteringen av fast avfall. Besättningen ska följa planen.

5 §

Fartygs avfallsdagbok

När ett finskt fartyg eller ett fartyg i internationell trafik som anlöper en hamn i Finland har en bruttodräktighet på minst 400 eller registrerats för transport av minst 15 personer ska antingen befälhavaren eller under befälhavarens tillsyn någon annan i befälet föra avfallsdagbok över det fasta avfallet. Detsamma gäller fasta eller flytande plattformar. Avfallsdagboken ska bevaras på ett sådant ställe att den är lätt tillgänglig för inspektion. Dagboken ska förvaras två år efter den sista anteckningen i dagboken.

Trafiksäkerhetsverket och, när fartyget ligger i utländsk hamn, en behörig myndighet i utlandet har rätt att granska avfallsdagboken och på begäran få ett av befälhavaren styrkt utdrag ur den. Åtgärder som Trafiksäkerhetsverket vidtar med stöd av detta moment ska utföras så snabbt som möjligt och utan att fartyget fördröjs i onödan.

Trafiksäkerhetsverket ska fastställa formuläret för avfallsdagboken i enlighet med bilaga V till MARPOL 73/78 -konventionen.

Trafiksäkerhetsverket får på skriftlig ansökan, i enlighet med bilaga V till MARPOL 73/78 –konventionen i enskilda fall bevilja undantag från kravet att föra avfallsdagbok.

6 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga V till MARPOL 73/78 –konventionen, Helsingforskonventionen och andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig, samt Europeiska gemenskapens rättsakter, utfärdas närmare bestämmelser om de utsläppsförbud och utsläppsbegränsningar som avses i 1 § i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon

och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa.
Trafiksäkerhetsverket får i syfte att verkställa bilaga V till MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen eller Europeiska gemenskapens rättsakter utfärda tekniska föreskrifter i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa om följande:
1) typgodkännanden som gäller sådana sönderdelningsanordningar som behövs för att uppfylla kraven enligt 1 § som gäller utsläpp av fast avfall, och
2) formuläret för fartygets avfallsdagbok enligt 5 §.
De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. och de tekniska föreskrifter som avses i 2 mom. kan utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet och i inrikes fart.

7 kap.

Förhindrande av luftförorening från fartyg

1 §

Förhindrande och begränsning av utsläpp av luftförorenande ämnen

Utsläpp av luftförorenande ämnen från fartyg är förbjudet på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon och från finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon på det sätt som föreskrivs i bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller Europeiska gemenskapens rättsakter.

2 §

Förbud och begränsning av utsläpp av flyktiga organiska föreningar från olje- och kemikalietankfartyg

Utsläpp av flyktiga organiska föreningar från olje- och kemikalietankfartyg får i enlighet med vad som stadgas i 15 § förbjudas eller begränsas i hamnar inom finskt territorium enligt bilaga VI till MARPOL 73/78 – konventionen eller andra internationella förpliktelser som Finland har åtagit sig eller Europeiska gemenskapens rättsakter.

3 §

Begränsning av och förbud mot ozonnedbrytande ämnen

I fråga om begränsningar och förbud som gäller ozonnedbrytande ämnen som används på fartyg föreskrivs i miljöskyddslagen och i bestämmelser och föreskrifter som utfärdas med stöd av den, till den del det inte finns bestämmelser om saken i Europeiska gemenskapens rättsakter.

4 §

Utsläpp av luftförorenande ämnen i undantagsfall

De utsläppsförbud och utsläppsbegränsningar som stadgas i detta kapitel tillämpas inte på
1) verksamhet som krävs för tryggande av fartygs säkerhet eller räddande av människoliv,
2) utsläpp som föranletts av att ett fartyg eller dess utrustning skadats, om alla skäliga åtgärder för förhindrande eller minimerande av utsläppet har vidtagits efter skadan och redaren eller fartygsbefälhavaren inte uppsåtligen har förorsakat skadan eller handlat vårdslöst och medveten om att skada sannolikt skulle följa.

5 §

Krav på fartygens anordningar

Fartygets dieselmotor och dess avgasreningssystem och avgasreningsmetoder ska uppfylla kraven i Europeiska gemenskapens rättsakter. Om dieselmotorns uteffekt överstiger 130 kilowatt, ska avgasrensningssystemet och avgasrensningsmetoderna också uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen.
Trafiksäkerhetsverket och ett godkänt klassificeringssällskap som verket bemyndigat ska på skriftlig ansökan godkänna finska fartygs dieselmotorer och deras avgasreningssystem och avgasreningsmetoder, förutsatt att de uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen.
Trafiksäkerhetsverket får bestämma om likvärdighet utifrån vissa anordningars, materials, utrustningars eller apparaters effekt och på skriftlig ansökan i enskilda fall bevilja

undantag i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen och Europeiska gemenskapens rättsakter.

6 §

IAPP-certifikat

Fartyg i internationell trafik med en bruttodräktighet på minst 400 ska ha ett internationellt luftskyddscertifikat (*IAPP-certifikat*) som anger att fartyget uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen.
Trafiksäkerhetsverket ska på skriftlig ansökan utfärda IAPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i bilaga VI till konventionen. Trafiksäkerhetsverket får utfärda IAPP-certifikat för utländska fartyg på begäran av respektive fartygs flaggstat. Certifikatet utfärdas för viss tid, högst för fem år i taget.

7 §

Kvalitetskrav på bränsle

Bränslen som används på fartyg ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen och i Europeiska gemenskapens rättsakter.
De krav som avses i 1 mom. ska emellertid inte tillämpas på bränslen avsedda för forskning och testning eller på bränslen som används ombord på fartyg som använder ett godkänt reningssystem eller någon annan godkänd teknisk metod som uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen.

8 §

Bestämningsmetoder för bränslen

Marina bränslens överensstämmelse med kraven ska bestämmas med metoder som uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen och andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland, samt Europeiska gemenskapens rättsakter.

9 §

Överlåtelsebevis för bränsle och prov över bränsle

Fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha ett sådant överlåtelsebevis för bränsle utfärdat av en bränsleleverantör som överensstämmer med bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen. Överlåtelsebeviset ska åtföljas av ett prov över bränsle. Beviset och provet ska förvaras på fartyget i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen.

10 §

Försök med nya reningsmetoder

Försök med nya reningsmetoder ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 –konventionen och i Europeiska gemenskapens rättsakter.
Trafiksäkerhetsverket ska på skriftlig ansökan bevilja tillstånd att göra försök förutsatt att kraven enligt 1 mom. är uppfyllda. Tillståndet får beviljas för högst 18 månader.
Resultaten av försöken ska lämnas till Trafiksäkerhetsverket, som ska lägga fram dem offentligt inom sex månader efter det att försöken avslutats.

11 §

Avfallsförbränning på fartyg

Förbränning av avfall som uppstår vid fartygs normala drift är förbjuden på finskt vattenområde.
Förbränning av avfall som uppstår vid fartygs normala drift är i Finlands ekonomiska zon och på finska fartyg också utanför den zonen tillåten endast i fartygets avfallsförbränningsugn. Bestämmelser om de ämnen vars förbränning är förbjuden i Finlands ekonomiska zon och på finska fartyg även utanför den zonen finns i bilaga VI till MARPOL 73/78 –konventionen och i Europeiska gemenskapens rättsakter.
Ett fartygs avfallsförbränningsugn ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen.

12 §

Övervakning som gäller marina bränslen

Tullverket ska övervaka att marina bränslen som från Finland levereras till fartyg uppfyl-

ler kraven i fråga om svavelhalt. Övervakningen ska genomföras genom att ett representativt antal prover tas på lager och distributionsstationer för bränsle, proverna analyseras och resultatet rapporteras till Finlands miljöcentral.
Trafiksäkerhetsverket ska sköta övervakningen av att bränslen på fartyg uppfyller de krav som uppställts.

13 §

Rapportering om marina bränslen

Tillverkare, försäljare och importörer av marina bränslen ska ge Trafiksäkerhetsverket och Finlands miljöcentral information om kvantiteten och kvaliteten på de marina bränslen som släppts ut på marknaden i Finland. Den rapporteringen ska ske i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78 – konventionen och Europeiska gemenskapens rättsakter.
Trafiksäkerhetsverket och Finlands miljöcentral ska rapportera om marina bränslen till Europeiska gemenskapernas kommission i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen och Europeiska gemenskapens rättsakter.

14 §

Temporärt undantag från kvalitetskraven på bränsle

Miljöministeriet får på skriftlig ansökan bevilja ett temporärt undantag från de krav på bränslekvalitet som följer av detta kapitel. Undantagen ska då beviljas i enlighet med de grunder som anges i bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen och i Europeiska gemenskapens rättsakter. Ett undantag får gälla i högst sex månader åt gången.

15 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen och andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig, samt Europeiska gemenskapens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon om följande:
1) förbud och begränsning av utsläpp av luftförorenande ämnen från fartyg enligt 1 §,
2) förbud och begränsning enligt 2 §,
3) utsläppskrav i fråga om fartygsmotorer och motorernas avgasreningssystem och avgasreningsmetoder och utsläpp i vattnet från avgasreningssystemen enligt 5 §,
4) undantag som får beviljas från kraven på överensstämmelse när det gäller fartygsmotorer och motorernas avgasreningssystem och avgasreningsmetoder enligt 5 §,
5) IAPP-certifikatet enligt 6 §,
6) kvalitetskrav på fartygsbränsle, bestämningsmetoder för bränslen, överlåtelsebevis för bränsle och dess beviljande samt tillhörande observation och övervakning enligt 7–9 §,
7) försök med nya reningsmetoder enligt 10 §,
8) i 11 § avsedda ämnen vars förbränning är förbjuden i Finlands ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon,
9) verksamhetsidkares skyldighet enligt 10 och 13 § att lämna uppgifter om bränslekvantiteter och bränslekvalitet, svavelhalt och resultatet av försök med nya reningsmetoder till i förordning angiven myndighet i syfte att fullgöra skyldigheter enligt detta kapitel, och
10) närmare villkor för temporärt undantag från kvalitetskraven på bränsle enligt 14 §.
Trafiksäkerhetsverket får i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen eller Europeiska gemenskapens rättsakter utfärda tekniska föreskrifter i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa om sådana i 5 § 3 mom. avsedda likvärdigheter utifrån vissa anordningars, materials, utrustningars eller apparaters effekt som beviljas i fråga om motorers och deras avgasreningssystems och avgasreningsmetoders överensstämmelse med kraven.
De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. och de tekniska föreskrifter som avses i 2 mom. kan utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet och i inrikes fart.

8 kap.

Andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland och som gäller förhindrande av miljöförstöring som orsakas av normal drift av fartyg

1 §

Förbud mot användning av skadliga påväxthindrande system som används för att skydda fartyg

Om förbud att använda skadliga påväxthindrande system (*antifoulingsystem*) som används för att skydda fartyg föreskrivs i TBT-förordningen. Förbudet gäller fartyg som för en EG-medlemsstats flagg och fartyg som för annan flagg och som anlöper en hamn eller offshore-terminal i en EG-medlemsstat.

Det är förbjudet att använda skadliga påväxthindrande system som används för att skydda fartyg på fartyg som för en annan AFS-konventionsparts flagg. Förbudet gäller inom insjöområdet, Finlands territorialvatten och Finlands ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också utanför dessa områden på det sätt som föreskrivs i AFS-konventionen.

2 §

AFS-försäkran

Trafiksäkerhetsverket är mottagande myndighet när det gäller AFS-försäkran i fråga om ett finskt fartyg.

3 §

Sändande av information

Trafiksäkerhetsverket ansvarar för att Internationella sjöfartsorganisationen tillställs de uppgifter som AFS-konventionen kräver. Finlands miljöcentral ska se till att Trafiksäkerhetsverket får uppgifter som påväxthindrande system som godkänts eller förbjudits eller vars användning begränsats genom nationell lagstiftning.

9 kap.

Mottagning av avfall i hamn

1 §

Hur avfall tas emot i hamn

Hamninnehavaren ska se till att det i hamn finnas anordningar som är tillräckliga för att av de fartyg som anlöper hamnen ta emot följande avfall som lämnas till innehavaren för omhändertagande:

1) oljehaltigt avfall,
2) avfall som innehåller skadliga flytande ämnen,
3) toalettavfall,
4) fast avfall,
5) sådant avfall från avgasrening vars utsläpp i miljön är förbjudet enligt bilaga VI till MARPOL 73/78 -konventionen, och
6) lastrester.

I oljehamnar ska det dessutom finnas anordningar som är tillräckliga för att ta emot oljehaltigt barlast- och tankrengöringsvatten från tankfartyg som anlöper dessa hamnar.

För anskaffning och användning av mottagningsanordningarna för sådana skadliga flytande ämnen som avses i 1 mom. 2 punkten samt för transport och behandling av avfall och blandningar svarar importören eller annan mottagare eller exportören eller annan avsändare av det ämne som ska transporteras.

För innehavare av hamnar som huvudsakligen är avsedda för fritidsbåtar (*småbåtshamnar*) gäller skyldigheten att ta emot avfall hamnar som har minst 50 båtplatser eller i anslutning till vilka det finns plats för vinterförvaring av minst 50 fritidsbåtar, om det tas ut en avgift eller annan ersättning för båtplatserna. Innehavaren av en småbåtshamn kan komma överens med en annan hamninnehavare om en gemensam mottagningsplats, varvid hamnarna i detta avseende anses vara en (1) hamn.

2 §

Hur avfall tas emot i reparationshamnar

Hamninnehavaren ska se till att det i hamnar där det utförs fartygsreparationer (*reparationshamn*) utöver de mottagningsanordningar som avses i 1 § finns tillräckliga mottagningsanordningar för ozonnedbrytande ämnen som härrör från fartyg som använder hamnen och för utrustning som innehåller sådana ämnen då utrustningarna lossas från fartyg.

I en reparationshamn för tankfartyg ska det i förekommande fall finnas anordningar som dessutom är tillräckliga för att ta emot olje-

haltigt barlast- och tankrengöringsvatten från tankfartyg som anlöper dessa hamnar.
Innehavaren av en reparationshamn ska dessutom se till att det finns tillräckliga mottagningsanordningar för kemikalietankfartyg som anländer för reparation.

3 §

Avfallshanteringsplan för hamn

Hamninnehavaren ska göra upp en avfallshanteringsplan för hamnen för att ordna hanteringen av fartygsgenererat avfall från fartyg som avses i 1 §. En småbåtshamn får göra upp en gemensam avfallshanteringsplan tillsammans med en annan småbåtshamn. Den planen kan gälla en eller flera typer av avfall.
Vid planeringen av de åtgärder som ingår i planen, såsom mottagning, insamling, lagring, hantering och återvinning av avfallet ska hamnens storlek och beskaffenhet samt de typer av fartyg som anlöper hamnen beaktas. I planen ska det dessutom krävas att de åtgärder som behövs för avfallshanteringen ska övervakas, observerade brister avhjälpas utan dröjsmål och avfallshanteringsverksamheten kontinuerligt utvecklas.
Hamnen ska följa avfallshanteringsplanen efter det att den har godkänts.

4 §

Godkännande av avfallshanteringsplanen

Avfallshanteringsplanen för en hamn ska läggas fram för godkännande för den närings-, trafik- och miljöcentral inom vars verksamhetsområde hamnen är belägen. Småbåtshamnar ska dock presentera sina planer för godkännande hos miljövårdsmyndigheten i den kommun där hamnen är belägen.
En avfallshanteringsplan ska ändras, om det sker en betydande förändring i fråga om kvalitet, kvantitet eller hantering av det avfall som avlämnas i en hamn. Om det inte finns något behov att ändra planen inom tre från dess godkännande ska hamninnehavaren till den berörda tillsynsmyndigheten skicka en anmälan om att planen fortsatt gäller. Planen ska ändras på tillsynsmyndighetens uppmaning. Det ska av uppmaningen framgå vilka delar av planen som ska ändras.
En hamns avfallshanteringsplan ska godkännas om avfallsmottagningen och mottagningsanordningarna uppfyller kraven i 9 och 10 kap. och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av dem.
När en hamns avfallshanteringsplan har godkänts ska närings-, trafik- och miljöcentralen och den kommunala miljövårdsmyndigheten registrera planen i datasystemet för miljövårdsinformation enligt miljöskyddslagen. Ett registerutdrag ska sändas till hamninnehavaren.

5 §

Tillfälle att bli hörd och informering om en hamns avfallshanteringsplan

Innan hamninnehavaren lägger fram avfallshanteringsplanen för närings-, trafik- och miljöcentralen för godkännande ska denne bereda de fartygsinnehavare som använder hamnen, deras företrädare och andra som kan beröras av planen tillfälle att uttrycka sin åsikt om avfallshanteringsplanen eller om en ändring av den. Utkastet till avfallshanteringsplan ska under minst 14 dagar under den tid hamnen är i funktion finnas till påseende där hamninnehavaren bedriver verksamhet eller på något annat ändamålsenligt sätt. De som använder hamnen och andra berörda ska på anslagstavla informeras om att utkastet finns till påseende. Dessutom ska information om att utkastet finns till påseende finnas på en webbplats eller meddelas elektroniskt, per brev eller på något annat ändamålsenligt sätt.
Hamninnehavaren ska tillställa dem som företräder fartyg som använder hamnen uppgifter om avfallshanteringsarrangemangen i hamnen och om avfallshanteringsavgifterna. Detta ska ske så att hamnens samtliga viktiga användargrupper får denna information. Närings-, trafik- och miljöcentralen får i samband med att den godkänner en avfallshanteringsplan vid behov bestämma vilka språk informationen ska lämnas på till företrädarna för hamnanvändarna.

6 §

Onödigt dröjsmål ska undvikas

Mottagningen av sådant fartygsgenererat avfall som avses i 1 § i detta kapitel ska ordnas så att fartygen inte orsakas onödigt dröjsmål.

7 §

Rapportering

Närings-, trafik- och miljöcentralerna, Trafiksäkerhetsverket och hamnarna ska sända den information som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester, nedan fartygsavfallsdirektivet, till Finlands miljöcentral, som har i uppgift att sammanställa en rapport som ska skickas till Europeiska gemenskapernas kommission.

8 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen och andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig, samt Europeiska gemenskapens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser om följande:
1) arrangemang för mottagning av avfall enligt 1 §,
2) arrangemang för mottagning av avfall i reparationshamnar enligt 2 §, och
3) struktur och innehåll i hamnens avfallshanteringsplan enligt 3 §.
De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. kan utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet eller i inrikes fart.

Om det inte finns någon mottagningsanordning i en småbåtshamn ska avfallet från en fritidsbåt avlämnas till någon annan lämplig mottagningsanordning i land, om inte avfallet med stöd av denna lag kan lämnas ombord.
Skyldigheten att avlämna avfall enligt 1 mom. gäller emellertid inte
1) små mängder avfall enligt definition i förordning av statsrådet,
2) om det av orsaker som inte beror på fartyget skulle medföra onödigt dröjsmål för fartyget att avlämna avfallet i hamnen, förutsatt att fartyget har tillräckligt med separata upplagringsutrymmen för allt det avfall från fartyget som har uppstått och allt det avfall från fartyget som kommer att uppstå under den kommande färden plus lastresterna, eller
3) avlämnande av toalettavfall om fartygets tankar för detta avfall räcker till för färden till nästa hamn.
Oavsett vad som föreskrivs i 3 mom. får Trafiksäkerhetsverket i förekommande fall kräva att allt avfall ombord på fartyget ska avlämnas i hamn innan fartyget lämnar hamnen, om följande kriterier är uppfyllda:
1) det föreligger risk för att avfallet släpps ut i vattnet, och
2) det är motiverat att anta att den hamn där avfallet är tänkt att avlämnas inte har ändamålsenliga mottagningsanordningar och det är inte känt i vilken hamn avfallet ska avlämnas.
Fartygets befälhavare ansvarar för att man på fartyget iakttar de skyldigheter som föreskrivs i detta kapitel eller i enlighet med det.

10 kap.

Avlämning av avfall i hamn

1 §

Obligatorisk avlämning av fartygsavfall och lastrester

Ett finskt fartyg som anlöper en hamn i Östersjöområdet och inom Europeiska gemenskapen eller ett fartyg som inte är finskt och som anlöper en hamn inom finskt territorium ska, innan det lämnar hamnen, till de mottagningsanordningar för avfall som finns i hamnen avlämna allt fartygsavfall och sina lastrester.

2 §

Avgifter för fartygsavfall och lastrester

Hamninnehavaren ska ta ut en avgift för att täcka kostnaderna för avfallshanteringen av alla fartyg som anlöper hamnen, oavsett om fartyget lämnar avfall i hamnen eller inte. Avgifterna ska innefatta kostnaderna för hanteringen av följande fartygsavfall:
1) oljehaltigt avfall,
2) fast avfall, exklusive lastrester, och
3) toalettavfall.
Hamninnehavaren ska i syfte att täcka kostnaderna för avfallshanteringen ta ut en avgift av de fartyg som anlöper hamnen och som avlämnar lastrester till hamnens mottagningsanordningar.

Avgifterna kan ingå i den hamnavgift som tas ut för fartygen. Hamnen ska uppge avgiftsbeloppet och avgiftskriterierna. Avgifterna kan graderas exempelvis efter fartygstyp, fartygsklass eller fartygets storleksklass, men avgifterna får inte vara beroende av hur mycket avfall fartyget lämnar i hamnen. Nedsättning på avgifterna kan beviljas, om fartyget använder anordningar eller metoder eller sådant högklassigt bränsle som gör att den avfallsmängd som fartyget avlämnar i land är mindre än vanligt eller kan återvinnas.

Avgift enligt 1 mom. för mottagning av fartygsgenererat avfall tas dock inte ut för fiskefartyg eller för fritidsbåtar som får transportera högst 12 passagerare. Någon avgift tas heller inte ut för sådana fartyg som Trafiksäkerhetsverket med stöd av 4 § i detta kapitel har befriat från obligatorisk avlämning av fartygsavfall och lastrester.

3 §

Anmälan om fartygsavfall och lastrester

När ett fartyg anlöper en hamn inom finskt territorium ska befälhavaren eller någon som denne befullmäktigat avge en anmälan om fartygsavfall och lastrester från fartyget till innehavaren av anlöpshamnen. Anmälan ska avges minst 24 timmar före ankomsten eller omedelbart vid avfärden från den föregående hamnen, om färdtiden understiger 24 timmar. Om fartygets slutliga anlöpshamn blir klar först när mindre än 24 timmar återstår före ankomsten till hamnen, ska anmälan avges omedelbart då den slutliga anlöpshamnen är känd. Informationen ska förvaras ombord åtminstone till nästa anlöpshamn och ska på begäran uppvisas för myndigheterna i en EG-medlemsstat.

Vad som föreskrivs i 1 mom. gäller inte fiskefartyg och inte heller fritidsbåtar som tar högst 12 passagerare.

Trafiksäkerhetsverket ska kontrollera efterlevnaden av fartygsavfallsdirektivet och därvid granska anmälningar och inspektera fartyg i enlighet med direktivet. Hamnarna ska se till att Trafikverket för kontrollen har tillgång till anmälningarna om fartygsavfall. Anmälningarna kan kommuniceras från fartyget till hamnen och från hamnen till Trafiksäkerhetsverket med hjälp av en elektronisk anslutning.

4 §

Undantag från anmälningsskyldigheten och den obligatoriska avlämningen av avfall

Trafiksäkerhetsverket kan på skriftlig ansökan medge undantag från den obligatoriska avlämning av fartygsavfall och lastrester som avses i 1 § och skyldigheten att anmäla sådant avfall enligt 3 § i fråga om ett fartyg som är i reguljär trafik så att det upprepat går i trafik enligt en tidtabell eller på en på förhand bestämd rutt mellan angivna hamnar och minst en gång varannan vecka anlöper en angiven finsk hamn som ligger vid denna rutt. Undantag kan också beviljas för fartyg som är i kryssningstrafik eller annan trafik så att det avgår från och anlöper en och samma finska hamn utan att anlöpa mellanliggande hamnar. För att undantag ska kunna medges krävs det dessutom att fartyget har ingått ett avfallshanteringsavtal med ett seriöst företag i avfallshanteringsbranschen eller med hamnen. Trafiksäkerhetsverket ska på det sätt som närmare framgår av beslutet om undantag tillställas en utredning om att fartyget i huvudsak använder tjänster enligt avfallshanteringsavtalet. Undantaget beviljas för viss tid, högst för fem år i taget.

Trafiksäkerhetsverket ska underrätta de berörda hamnarna som sitt beslut.

Trafiksäkerhetsverket ska regelbundet och åtminstone en gång om året underrätta Europeiska gemenskapernas kommission om dispens som beviljats.

5 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen och andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig, samt Europeiska gemenskapens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser om förutsättningarna enligt 1 § 3 mom. 2 punkten att låta bli att avlämna avfall i hamnen.

Trafiksäkerhetsverket får i syfte att verkställa MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen och Europeiska gemenskapens rättsakter utfärda tekniska föreskrifter

om det sätt att anmäla avfall på som avses i 3 §.
De närmare bestämmelser och tekniska föreskrifter som avses i 1 och 2 mom. kan utsträckas att också gälla fartyg som färdas i insjöområdet eller i inrikes fart.

11 kap.

Fartygsbefälhavarens skyldigheter vid tillbud om fara

1 §

Anmälan av oljeskada och fara för oljeskada och vidtagande av omedelbara bekämpningsåtgärder

Om olja har kommit ut i vattnet från ett fartyg eller om fara för oljeläckage hotar då ett fartyg stöter på grund eller kolliderar, får maskinfel eller något annat haveri inträffar, ska fartygets befälhavare omedelbart anmäla oljeskadan eller faran för en sådan till den behöriga sjöräddningscentralen, sjöräddningsundercentralen, nödcentralen eller VTS-myndigheten. Befälhavare för finska fartyg ska underrätta den närmaste kuststatens myndigheter om oljeskador och fara för oljeskada utanför finskt vattenområde och Finland ekonomiska zon. Befälhavaren ska dessutom vidta sådana omedelbara bekämpningsåtgärder som han eller hon skäligen kan förutsättas vidta.
Observerar befälhavaren på ett finskt fartyg i Finlands territorialvatten eller ekonomiska zon olja på vattnet i en så stor mängd att det med hänsyn till väderleken och andra förhållanden föreligger risk för oljeskada, ska han eller hon anmäla sin iakttagelse till den behöriga sjöräddningscentralen, sjöräddningsundercentralen, nödcentralen eller VTS-myndigheten eller, utanför finskt vattenområde och Finland ekonomiska zon, till myndigheterna i den närmaste kuststaten. Gör någon som hör till fartygets besättning eller befäl motsvarande iakttagelse, är han eller hon skyldig att anmäla saken till fartygets befälhavare.
Fartygets befälhavare behöver ändå inte göra en anmälan enligt 2 mom., om det är uppenbart att de myndigheter som nämns i det momentet redan har fått information om det inträffade.

2 §

Anmälan av utsläpp av andra skadliga ämnen eller fara för sådana utsläpp och vidtagande av omedelbara bekämpningsåtgärder

Om ett fartyg på finskt vattenområde eller i Finlands ekonomiska zon orsakar utsläpp i vattnet av ett annat skadligt ämne än olja, ska fartygets befälhavare utan dröjsmål underrätta den behöriga sjöräddningscentralen, sjöräddningsundercentralen, nödcentralen eller VTS-myndigheten om fartyget, dess tillstånd, position och last och om händelsens art och vidare vidta sådana omedelbara bekämpningsåtgärder som han eller hon skäligen kan förutsättas vidta.
I fråga om ett fartyg vars längd är minst 15 meter är befälhavaren skyldig att underrätta den behöriga sjöräddningscentralen, sjöräddningsundercentralen, nödcentralen eller VTS-myndigheten om de omständigheter som avses i 1 mom. även i situationer där utsläpp inte har ägt rum, men risk för utsläpp föreligger, såsom situationer där fartyget har lidit skada, fartygets last har förskjutits eller fartygets maskineri eller utrustning har skadats på ett sätt som försämrar förutsättningarna för en säker navigering.
Utanför finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon ska befälhavaren på ett finskt fartyg göra anmälan som avses i 1 och 2 mom. till myndigheterna i närmaste kuststat.
Om fartygets befälhavare är förhindrad att göra en anmälan som avses i denna pragraf, ska fartygets ägare, befraktare, användare eller trafikidkare eller deras ombud ta på sig ansvaret för befälhavarens anmälningsskyldighet.

3 §

Närmare bestämmelser

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa MARPOL 73/78 -konventionen, Helsingforskonventionen och andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig, samt Europeiska gemenskapens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också utanför dess områden om följande:
1) sättet att anmäla oljeskador och fara för oljeskada enligt 1 §, och

2) sättet att anmäla utsläpp av andra skadliga ämnen och fara för sådana utsläpp enligt 2 §.
De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. kan utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet eller inrikes fart.

12 kap.

Tillsyn och förvaltningstvång

1 §

Tillsynsmyndigheter

Tillsynsmyndigheter enligt denna lag är Trafiksäkerhetsverket, Finlands miljöcentral, närings-, trafik- och miljöcentralerna, gränsbevakningsväsendet, tullverket och polisen.
Kommunikationsministeriet och miljöministeriet ska inom respektive förvaltningsområde sörja för den allmänna styrningen, uppföljningen och utvecklingen av verksamheten enligt denna lag.

2 §

Trafiksäkerhetsverkets tillsynsuppgifter

Trafiksäkerhetsverket ska utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter i den mån bestämmelserna och föreskrifterna gäller
1) fartyg, dess konstruktion och last,
2) fartygsbränsle och dess kvalitet,
3) utsläpp från fartyg i luften och vattnet,
4) skadliga påväxthindrande system som används för att skydda fartyg,
5) fartygens utrustning,
6) användningen av fartyg,
7) fartygets certifikat och andra handlingar,
8) fartygsbefälhavarens och den övriga besättningens anmälningsskyldighet, och
9) skyldigheten att avlämna avfall i hamn.
Trafiksäkerhetsverket ska även utöva annan tillsyn över iakttagande av denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter, om inte annat bestäms någon annanstans i denna lag.
Trafiksäkerhetsverket är ledande tillsynsmyndighet när det gäller tillsynen över efterlevnaden på insjöområdet av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter om utsläpp till vatten från fartyg.

3 §

Finlands miljöcentrals tillsynsuppgifter

Finlands miljöcentral är ledande tillsynsmyndighet när det gäller tillsynen över efterlevnaden i Finlands territorialvatten och ekonomiska zon av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter om utsläpp till vatten från fartyg.

4 §

Närings-, trafik- och miljöcentralernas tillsynsuppgifter

Närings-, trafik- och miljöcentralerna ska inom sina verksamhetsområden utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter till den del de gäller:
1) hamnarnas planering av avfallshanteringen,
2) anordningar för mottagning av fartygsgenererat avfall i hamn, och
3) hamnarnas avgifter för avfallshanteringen.
Tillsynen gäller särskilt sådana hamnar som huvudsakligen är avsedda för handelssjöfart och som måste ha miljötillstånd enligt miljöskyddslagen.

5 §

Den kommunala miljövårdsmyndighetens tillsynsuppgifter

Den kommunala miljövårdsmyndigheten ska särskilt utöva tillsyn över småbåtshamnarnas avfallshantering och mottagningen i dessa hamnar av avfall från fritidsbåtar.

6 §

Gränsbevakningsväsendets tillsynsuppgifter

Gränsbevakningsväsendet ska utöva tillsyn över efterlevnaden i Finlands territorialvatten

och ekonomiska zon av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter om utsläpp till vatten från fartyg.

7 §

Tullverkets tillsynsuppgifter

Tullverket ska utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter om kvaliteten på bränsle som släpps ut på marknaden i Finland.

8 §

Polisens tillsynsuppgifter

Polisen ska utöva tillsyn över efterlevnaden på insjöområdet och i Finlands territorialvatten av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter om utsläpp till vatten från fartyg.

9 §

Handräckning

När tillsynsmyndigheterna utför uppgifter enligt denna lag ska Meteorologiska institutet, Finlands miljöcentral, försvarsmakten, de regionala tillstånds- och tillsynsverken inom respektive behörighet ge dem den handräckning de behöver.
Om handräckning när det gäller oljeutsläppsavgift stadgas i 3 kap. 8 §.

10 §

Tillsynen över fartygens konstruktion, utrustning, anordningar, rutiner och arrangemang

Bestämmelser om tillsynen över fartygs konstruktion, utrustning, anordningar, rutiner och arrangemang ombord och därtill ansluten inspektion samt om andra åtgärder på finskt vattenområde och, när det gäller finska fartyg, också utanför finskt vattenområde finns i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995).

11 §

Utredning av inträffade utsläpp och åtgärder vid omedelbar risk för vattenförorening

Trafiksäkerhetsverket samt gränsbevakningsväsendet och polisen har rätt att i syfte att utreda utsläpp och förekomsten av skadliga påväxthindrande system förrätta inspektioner på finska fartyg och ta prover för att utreda ursprunget till olja eller något annat skadligt ämne som observerats i vattnet. Detsamma gäller ett utländskt fartyg då det ligger i hamn eller till ankars på finskt vattenområde eller framförs på finskt vattenområde. Om förutsättningarna för att vidta åtgärder mot ett utländskt fartyg som framförs på Finlands territorialhav föreskrivs i 12 §.
Trafiksäkerhetsverket samt gränsbevakningsväsendet och polisen får, när utredandet av utsläpp eller förekomsten av skadliga påväxthindrande system kräver det eller när det finns grundad anledning att anta att fartygets färd av någon annan orsak än en sådan som har samband med fartygets konstruktion, utrustning, anordningar, rutiner eller arrangemang ombord är förknippad med en omedelbar risk för vattenförorening, stoppa fartyget när det ligger i hamn eller till ankars på finskt vattenområde. Detsamma gäller ett finskt fartyg som framförs på finskt vattenområde eller utanför detta och ett utländskt fartyg som framförs på finskt vattenområde. Om förutsättningarna för att vidta åtgärder mot ett utländskt fartyg som framförs på Finlands territorialhav föreskrivs i 12 §.
De åtgärder som avses i 1 och 2 mom. gäller med beaktande av 1 kap. 4 § endast i tillämpliga delar försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg.
Rätten att inspektera gäller dock inte lokaler och utrymmen som används för varaktigt boende.

12 §

Rätt att utföra inspektioner, få uppgifter och stoppa fartyg på Finlands territorialhav och i Finlands ekonomiska zon

När det finns grundad anledning att anta att ett utländskt fartyg som framförs på Finlands territorialhav har förorsakat utsläpp eller använt ett skadligt påväxthindrande system när det befunnit sig där, får Trafiksäkerhetsverket samt gränsbevakningsväsendet och polisen vidta alla de åtgärder som avses i 11 § 1 och 2 mom.

När det finns grundad anledning att anta att denna lag eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den har överträtts i Finlands ekonomiska zon från ett utländskt fartyg som framförs på Finlands territorialhav eller i den ekonomiska zonen, har Trafiksäkerhetsverket samt gränsbevakningsväsendet och polisen rätt att avkräva fartyget information om dess identitet och registreringshamn, senaste och nästa anlöpshamn samt annan information för att fastställa om en överträdelse har ägt rum.

I de fall som avses i 2 mom. får Trafiksäkerhetsverket samt gränsbevakningsväsendet och polisen inspektera fartyget, om överträdelsen av de bestämmelser som avses i det momentet leder till omfattande utsläpp som medför eller riskerar medföra betydande förorening av den marina miljön, och fartyget har vägrat lämna information eller den information som lämnats av fartyget uppenbarligen inte överensstämmer med den faktiska situationen och inspektionen i övrigt är påkallad av omständigheterna.

Trafiksäkerhetsverket samt gränsbevakningsväsendet och polisen får stoppa ett utländskt fartyg som framförs på Finlands territorialhav eller i Finlands ekonomiska zon, om det är uppenbart att det från fartyget i den ekonomiska zonen har begåtts en överträdelse av denna lag eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den, så att det leder till ett utsläpp som medför omfattande skada eller risk för omfattande skada på den finska kusten eller därmed sammanhängande intressen eller på naturtillgångarna i territorialhavet eller den ekonomiska zonen.

På de villkor som anges i 2–4 mom. kan sådana åtgärder som avses i de momenten vidtas även mot ett sådant utländskt fartyg som framförs i Finlands ekonomiska zon från vilket man misstänker att det på Finlands territorialhav har begåtts överträdelse av denna lag eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

Rätten att inspektera gäller dock inte lokaler och utrymmen som används för varaktigt boende.

13 §

Skyldighet att undvika onödigt dröjsmål samt principen om minsta olägenhet

De åtgärder som avses i 11 och 12 § ska vidtas så att fartyget inte orsakas onödigt dröjsmål.

En inspektion av ett utländskt fartyg ska begränsas till en granskning av certifikat och andra handlingar som fartyget enligt internationella överenskommelser som är bindande för Finland ska medföra, eller av andra liknande handlingar som fartyget medför. En närmare inspektion av fartyget får äga rum först efter en sådan granskning och även då endast om det finns grundad anledning att anta att fartygets eller dess utrustnings skick väsentligt avviker från uppgifterna i handlingarna, eller innehållet i handlingarna inte är tillräckligt för att bekräfta eller verifiera en misstänkt överträdelse av bestämmelserna eller fartyget inte medför sådana giltiga certifikat eller handlingar som krävs.

Även om undersökningarna i enlighet med 11 och 12 § visar att det från ett utländskt fartyg har begåtts överträdelse av denna lag eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den ska fartyget utan dröjsmål tillåtas fortsätta sin färd.

Om den marina miljön utsätts för oskäligt stor skaderisk av att ett fartyg som enligt 12 § 4 mom. stoppats i Finlands ekonomiska zon tillåts fortsätta sin färd, får Trafiksäkerhetsverket förbjuda fartygets fortsatta färd eller som villkor för den fortsatta färden ställa att fartyget anlöper närmaste lämpliga reparationsvarv. Fartygets flaggstat ska utan dröjsmål underrättas om beslut som fartygets fortsatta färd förbjudits med eller gjorts beroende av villkor.

Vid inspektion och stoppande av ett utländskt fartyg och vid driftsinskränkningar för ett sådant fartyg gäller dessutom bestämmelserna i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

14 §

Ställande av säkerhet

Om det är uppenbart att det från ett fartyg inom Finlands territorialvatten eller ekonomiska zon har begåtts en överträdelse av denna lag eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den så att den finska kusten eller därmed sammanhängande intressen eller naturtillgångarna i territorialhavet eller den ekonomiska zonen orsakas omfattande skada eller risk för omfattande skada, kan det som villkor för fartygets fortsatta färd uppställas att det ska ställas tillräcklig säkerhet för far-

tyget när det gäller att uppfylla eventuell ersättningsskyldighet.
Beslut om säkerheten och om säkerhetens storlek fattas av Finlands miljöcentral. Beslutet får överklagas genom besvär hos Helsingfors förvaltningsdomstol så som bestäms i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Beslutet ska följas även om det överklagats. Förvaltningsdomstolens beslut får inte överklagas genom besvär. I fråga om deponering av säkerheten gäller vad som bestäms i lagen om deponering av pengar, värdeandelar, värdepapper eller handlingar som betalning eller till befrielse från annan fullgörelseskyldighet. Säkerheten ska återställas till den som ställt den när det inte längre finns skäl att kvarhålla den.
Ett utländskt fartygs flaggstat ska utan dröjsmål underrättas om villkor som ställts för fartygets fortsatta färd.

15 §

Administrativt tvång

Trafiksäkerhetsverket och närings-, trafik- och miljöcentralerna får i ärenden inom sin respektive behörighet enligt denna lag
1) förbjuda den som bryter mot denna lag eller en med stöd av den utfärdad förordning eller föreskrift att fortsätta med eller upprepa ett förfarande som bryter mot bestämmelserna eller föreskrifterna,
2) ålägga den som bryter mot denna lag eller en med stöd av den utfärdad förordning eller föreskrift att fullgöra sin skyldighet på något annat sätt,
3) bestämma att den som förfarit på ett sådant sätt som avses 1 eller 2 punkten ska återställa miljön i ursprungligt skick eller att undanröja den olägenhet som överträdelsen orsakat miljön.

16 §

Vite, hot om utförande och hot om avbrytande

Trafiksäkerhetsverket och närings-, trafik- och miljöcentralerna får förena ett förbud eller en föreskrift som de utfärdat med stöd av denna lag med vite, hot om utförande eller hot om avbrytande i enlighet med viteslagen (1113/1990).

17 §

Tillsynsmyndighetens skyldighet att vidta åtgärder när ett fartyg bryter mot sin skyldighet att avlämna avfall i hamn eller släpper ut miljöförstörande ämnen

Om det finns tydliga bevis på att ett fartyg inte fullgjort sin skyldighet att avlämna fartygsavfall eller lastrester i hamn, ska Trafiksäkerhetsverket stoppa fartyget eller, om fartygets nästa anlöpshamn finns i en annan stat, göra en anmälan till den behöriga tillsynsmyndigheten i enlighet fartygsavfallsdirektivet.
Om det har observerats att ett fartyg släppt ut olja eller skadliga flytande ämnen inom finskt vattenområde, inom Finlands ekonomiska zon eller på öppet hav, ska Finlands miljöcentral, gränsbevakningsväsendet eller Trafiksäkerhetsverket anmäla utsläppet till fartygets nästa anlöpshamn och fartygets flaggstat och framföra begäran om att åtgärder inleds i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser jämte ändringar.

18 §

Närmare bestämmelser

Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om Trafiksäkerhetsverkets, Finlands miljöcentrals, närings-, trafik- och miljöcentralernas, gränsbevakningsväsendets, tullverkets och polisens uppgifter som tillsynsmyndigheter och om arbetsfördelningen mellan dessa myndigheter.

13 kap.

Särskilda bestämmelser

1 §

Avgifter, arvoden och kostnadsersättningar

På avgifter för myndighetsbeslut och myndigheters kontrollåtgärder enligt denna lag tillämpas lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Närmare bestämmelser om avgifterna utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Den som beställer en inspektion ska betala en utsedd inspektör ett arvode för åtgärder som grundar sig på denna lag eller de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den eller för handlingar som utfärdas på basis av åtgärderna. Arvodets storlek bestäms enligt de grunder som föreskrivs i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (/) om arvodet för en utsedd besiktningsman och skeppsmätare. Närmare bestämmelser om arvodets storlek utfärdas genom förordning av statsrådet.
Utsedda inspektörer har rätt att av beställaren få ersättning för sina resekostnader och dagtraktamente enligt statens gällande resereglemente. Om fartyget inte är förtöjt i hamn ska inspektören transporteras till fartyget. Alternativt har inspektören rätt till ersättning för transportkostnaderna.
De avgifter, arvoden och kostnader som avses i denna paragraf får tas ut hos den betalningsskyldige i den ordning som i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007) föreskrivs.

2 §

Behörighetsvillkor och utnämning av inspektör samt kraven på god förvaltning

Trafiksäkerhetsverket ska vid utseende av en inspektör följa de bestämmelser om behörighetsvillkor samt godkännande och återkallande av utnämning som föreskrivs om utsedd besiktningsman i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.
Vid fullgörandet av sådana offentliga förvaltningsuppgifter som avses i denna lag ska inspektörer utsedda av Trafiksäkerhetsverket följa bestämmelserna i förvaltningslagen (434/2003), språklagen (423/2003), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003) och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Fartygets tekniska dokumentation ska dock på fartyget ges på det språk som denna dokumentation utarbetas på.
På inspektörer utsedda av Trafiksäkerhetsverket tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar vid utförandet av uppgifter som avses i denna lag. Om skadeståndsansvar föreskrivs i skadeståndslagen (412/1974).

3 §

Straffbestämmelser

Bestämmelser om straff för miljöförstöring som har begåtts i strid med denna lag eller med stadganden eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av den stadgas i 48 kap. 1—4 § strafflagen (39/1889), såvida det inte har skett från utländskt fartyg genom oaktsamhet.
Den som på något annat sätt än det som avses i 1 mom. uppsåtligen eller av oaktsamhet handlar i strid med
1) utsläppsförbud och utsläppsbegränsning enligt 2 kap. 1 §,
2) krav på oljetankfartyg enligt 2 kap. 3 § 1 och 2 mom. och 4 §,
3) förbud mot oljetransport enligt 2 kap. 3 § 4 mom. och 8 §,
4) utsläppsförbud och utsläppsbegränsning som gäller skadliga flytande ämnen enligt 4 kap. 2 §,
5) konstruktions- och anordningskrav på kemikalietankfartyg enligt 4 kap. 4 §,
6) utsläppsförbud och utsläppsbegränsning som gäller toalettavfall enligt 5 kap. 1 §,
7) utsläppsförbud och utsläppsbegränsning som gäller fast avfall enligt 6 kap. 1 §,
8) krav på anordningar för att begränsa utsläpp i luften enligt 7 kap. 5 och 7 § samt 11 § 3 mom., såsom kraven på dieselmotorer och avfallsförbränningsugnar eller kraven på bränsle,
9) förbud mot avfallsförbränning och utsläppsbegränsning enligt 7 kap. 11 § 1 och 2 mom.,
10) förbud mot användning av skadliga påväxthindrande system enligt 8 kap. 1 §,
11) skyldighet att sörja för mottagningsanordningar i hamn enligt 9 kap. 1 och 2 §,
12) skyldighet att avlämna avfall i hamn enligt 10 kap. 1 §,
13) skyldighet att anmäla fartygsavfall enligt 10 kap. 3 §,
14) skyldighet att anmäla oljeskada eller fara för oljeskada enligt 11 kap. 1 §,
15) skyldighet att anmäla utsläpp av eller fara som gäller andra skadliga ämnen än olja enligt 11 kap. 2 §,
ska, om inte gärningen är ringa eller om strängare straff för gärningen inte föreskrivs någon annanstans i lag, för *brott mot miljöskyddet för sjöfarten* dömas till böter.
Den som bryter mot en skyldighet eller ett förbud som utfärdats med stöd av denna lag och förenats med vite, hot om utförande eller

hot om avbrytande kan inte dömas till straff enligt 2 mom. för samma gärning.
Till straff för ett förfarande som är belagt med straff enligt 2 mom. döms den mot vars förpliktelser gärningen eller försummelsen strider. Vid bedömningen av detta ska man beakta dennes ställning, arten och omfattningen av hans eller hennes uppgifter och befogenheter samt även i övrigt hans eller hennes andel i att den lagstridiga situationen uppkommit eller fortgått.

4 §

Skyldighet att underrätta fartygets flaggstat

När ett förfarande enligt 12 kap. 11 och 12 § tillämpas i fråga om ett utländskt fartyg ska Trafiksäkerhetsverket utan dröjsmål underrätta fartygets flaggstat om detta. Är det fråga om en gärning som begåtts på finskt vattenområde, lämnas underrättelse endast om de omständigheter som har samband med rättegång.

5 §

Rätten att använda tvångsmedel mot utländskt fartyg i Finlands ekonomiska zon

Vid undersökning av en sådan i 3 § avsedd gärning som är straffbar enligt 48 kap. 1—4 § i strafflagen och för vilken det enligt strafflagens 48 kap. 10 § får dömas endast till böter, bestäms rätten att använda tvångsmedel enligt straffskalorna i 48 kap. 1–4 § i strafflagen.

6 §

Straffrättslig behörighet när det gäller utländska fartyg

Oavsett vad som föreskrivs i 1 kap. i strafflagen ska finsk lag tillämpas på överträdelser av de bestämmelser som avses i 3 § 2 mom. även när gärningen har begåtts från ett utländskt fartyg i Finlands ekonomiska zon.
Har en i 3 § avsedd gärning begåtts från ett utländskt fartyg medan det befinner sig i Finlands ekonomiska zon, får brottmålet inte prövas i Finland utan riksåklagarens åtalsförordnande, om det inte är fråga om något av de fall som avses i 1 kap. 12 § 2 mom. i strafflagen.
Om det utländska fartyget inte har anlöpt en finsk hamn frivilligt eller inte har ankrat frivilligt på finskt vattenområde, får åtal väckas för en gärning som avses i 2 mom. endast om utsläppet lett till omfattande skada eller risk för omfattande skada på den finska kusten eller därmed sammanhängande intressen eller på naturtillgångarna i Finlands territorialhav eller ekonomiska zon.
Åtal får inte väckas för en gärning som avses i 2 mom., om fartygets flaggstat vidtar rättsliga åtgärder för bestämmande av straff inom sex månader från det att förundersökningen har inletts i Finland. När de rättsliga förfaranden som inletts av flaggstaten har slutförts, ska förfarandet i Finland avslutas.
Åtal för en gärning som avses i 2 mom. får väckas oberoende av 4 mom., om gärningen inneburit omfattande skada för Finland som kuststat eller om fartygets flaggstat upprepade gånger har underlåtit att beakta sin skyldighet att effektivt verkställa sådana åliggan-den som gäller överträdelser av internationella överenskommelser om förhindrande av havsförorening som gjorts från fartyg under dess flagg.

7 §

Rättelseyrkande

En part får söka rättelse hos Trafiksäkerhetsverket, om beslutet gäller
1) inspektion av fartyg eller någon annan handling som gäller fartyg och som utfärdats med stöd av denna lag eller ett beslut som med anledning av en inspektion fattats av en inspektör utsedd av Trafiksäkerhetsverket, eller
2) avgift som en inspektör utsedd av Trafiksäkerhetsverket påfört för åtgärd, beslut eller certifikat enligt denna lag.
Ett beslut i vilket rättelse får sökas får inte överklagas genom besvär. Till beslutet ska fogas anvisningar om rättelseyrkande. Rättelse ska sökas inom 30 dagar från delfåendet av beslutet eller påförandet av avgiften.
Trafiksäkerhetsverket ska avgöra ett i denna paragraf avsett rättelseyrkande inom två månader från det att yrkandet blev anhängigt. Om beslutet utgör ett hinder för normal drift av fartyget ska beslut med anledning av ett rättelseyrkande emellertid meddelas inom fjorton dagar från det att yrkandet blev anhängigt.

8 §

Ändringssökande

Andra beslut än de som avses i 3 kap. 5 och 12 kap. 14 och 16 § och 13 kap. 7 § får överklagas genom besvär i enlighet med förvaltningsprocesslagen.
Om Trafiksäkerhetsverket inte har meddelat beslut med anledning av ett rättelseyrkande inom den tid som anges i 13 kap. 7 § 3 mom. ska tiden för anförande av besvär räknas från utgången av den tidsfrist som avses i 13 kap. 7 § 3 mom.
Om beslutet utgör ett hinder för fartygets reguljära trafik ska besvären behandlas som brådskande.

9 §

Verkställighet av beslut

Behandling av ett rättelseyrkande eller ett överklagande förhindrar inte verkställighet av ett beslut, om inte den myndighet som behandlar rättelseyrkandet eller besvärsmyndigheten bestämmer något annat.
På verkställighet av beslut om betalning av oljeutsläppsavgift tillämpas bestämmelserna i 3 kap. 15 §.

10 §

Behörig domstol

Behörig domstol i ett mål där denna lag ska tillämpas och som rör ett visst fartyg eller förorening av miljön som påstås vara orsakad av fartyget är den tingsrätt (*sjörättsdomstol*) som avses i 21 kap. 1 § i sjölagen (674/1994) och inom vars domkrets den tilldragelse som orsakat rättegången har inträffat. Har tilldragelsen inträffat när fartyget varit på resa, kan målet anhängiggöras även vid den sjörättsdomstol inom vars domkrets fartygets första anlöpshamn finns.
Då en gärning som avses i 13 kap. 3 § har skett i Finland ekonomiska zon ska brottmål behandlas vid en sjörättsdomstol. Behörig sjörättsdomstol är den vars domkrets är närmast den ort där brottet med tillämpning av 4 kap. 1 § 1 och 2 mom. i lagen om rättegång i brottmål (689/1997) kan anses ha begåtts. Vid tillämpningen av denna paragraf anses gränserna för sjörättsdomstolarnas domkretsar fortsätta från territorialvattnets yttre gräns till den ekonomiska zonens yttre gräns utan att ändra riktning.
Då en gärning som avses i 13 kap. 3 § har skett utanför finskt territorium och någon annanstans än i Finlands ekonomiska zon ska brottmål handläggas vid Helsingfors tingsrätt.

11 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .
Genom denna lag upphävs lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) jämte ändringar.
Följande förordningar fortsätter att vara i kraft när denna lag träder i kraft:
1) förordningen om besiktning av fartyg (1123/1999),
2) förordningen om marin utrustning (925/1998), och
3) förordningen om kemikalie- och gastankfartyg (244/1982).
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

12 §

Övergångsbestämmelse

Beviljade certifikat, likvärdigheter, dispenser och andra tillstånd, som utfärdats med stöd av lagen som var i kraft när denna lag träder i kraft ska gälla som inspektioner och certifikat enligt denna lag fram till utgången av de giltighetstider som anges i dem.

Bilaga

Oljeutsläppsavgift enligt fartygets bruttodräktighet

Oljeutsläpp i liter	Fartygets bruttodräktighet			
	<3 001	3 001-15 000	>15 000-50 000	>50 000
mindre än 50	4 278 €	6 417 €	8 556 €	10 695 €
50-1 000	8 556 €	12 834 €	17 112 €	21 389 €
1 000	8 556 €	12 834 €	17 112 €	21 389 €
samt för varje påbörjad 1 000 liter som överstiger 1 000 liter	684 €	1 027 €	1 369 €	1 711 €
26 000	25 667 €	38 501 €	51 335 €	64 168 €
samt för varje påbörjad 1 000 liter som överstiger 26 000 liter	684 €	1 027 €	1 369 €	2 053 €
101 000	77 002 €	115 503 €	154 004 €	218 172 €
samt för varje påbörjad 1 000 liter som överstiger 101 000 liter	171 €	257 €	342 €	513 €
>501 000	145 448 €	218 172 €	290 896 €	423 510 €
samt för varje påbörjad 1 000 liter som överstiger 501 000 liter	86 €	128 €	171 €	257 €

5.

Lag

om bekämpning av oljeskador

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Lagens syfte

Syftet med denna lag är att
1) det ska finnas tillbörlig beredskap för att bekämpa oljeskador som uppkommer på land samt oljeskador och kemikalieolyckor orsakade av fartyg,
2) eventuella skador och olyckor ska bekämpas snabbt och effektivt, och att
3) konsekvenserna av skadorna och olyckorna avhjälps så att de olägenheter som förorsakas människor, egendom och miljön blir så små som möjligt.
Syftet med lagen är dessutom att tydliggöra uppgifterna, ansvarigheterna vid bekämpningsarbetet för de myndigheter som bekämpar oljeskador och fartygskemikalieolyckor och för övriga instanser.

2 §

Lagens tillämpningsområde

Lagen tillämpas på bekämpning av och beredskap för bekämpning av oljeskador som uppkommer på land samt oljeskador och kemikalieolyckor orsakade av fartyg på finskt vattenområde eller inom Finlands ekonomiska zon samt på avhjälpande av konsekvenserna av skadorna. I lagen finns dessutom bestämmelser om lämnande av och begäran om internationell handräckning.
På bekämpning av oljeskador och kemikalieolyckor förorsakade av fartyg tillämpas dessutom vad som har överenskommits om detta i de internationella avtal om bekämpning av olyckor i den marina miljön som är bindande för Finland.

Bestämmelserna om räddningsverksamhet i räddningslagen (468/2003) ska tillämpas i fråga om bekämpning av skador som andra farliga ämnen än olja förorsakar miljön på land.

3 §

Definitioner

I denna lag avses med
1) *olja* mineralolja i alla dess former inklusive råolja, brännolja, oljeslam, oljeavfall och raffinerade produkter, samt oljehaltiga blandningar och avfall,
2) *annat skadligt ämne* annat sådant ämne än olja, som kan förorsaka förorening om det hamnar i havet,
3) *fartyg* varje sjöburet färdmedel som avses 1 kap. 2 § 14 punkten i miljöskyddslagen för sjöfarten (/20),
4) *oljeskada på land* varje sådan skada eller olägenhet på land som olja som flödar ut på marken eller i vattnet förorsakar människor och natur genom att smutsa ned, fördärva eller förstöra marken, vattnen, växtligheten, djurvärlden, anläggningar eller konstruktioner,
5) *fartygsoljeskada* varje händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakas av ett fartyg och som medför eller kan medföra oljeutsläpp och som äventyrar eller kan äventyra vattendragets eller den marina miljöns eller kustens tillstånd eller därmed sammanhängande intressen och som kräver brådskande åtgärder,
6) *oljeskada* oljeskador på land och fartygsoljeskador,
7) *fartygskemikalieolycka* varje händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakas av ett fartyg på ett havsområde och som medför eller kan medföra utsläpp av ett annat skadligt ämne än olja och som äventyrar eller kan äventyra den marina miljöns eller kustens tillstånd eller därmed samman-

hängande intressen och som kräver brådskande åtgärder,
8) *efterbehandling* bekämpning av oljeskador för att rengöra och iståndsätta mark, grundvatten och kustområden som förorenats av olja, efter det att de nödvändiga bekämpningsåtgärderna för att begränsa skadan och samla upp oljan har genomförts, och
9) *VTS-myndighet* den i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) avsedda enhet vid Trafikverket som upprätthåller fartygstrafikservicen.

2 kap.

Myndigheterna och deras uppgifter

4 §

Miljöministeriets uppgifter

Miljöministeriet har hand om den allmänna ledningen, uppföljningen och utvecklingen av bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor.

5 §

Finlands miljöcentrals uppgifter

Finlands miljöcentral har på riksnivå hand om organiseringen och utvecklingen av bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor och den yrkesinriktade vidareutbildningen och fortbildningen inom branschen. Den ska också se till att det anskaffas och upprätthålls tillräcklig beredskap på riksnivå för att bekämpa fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor.
Finlands miljöcentral ansvarar för bekämpningen av fartygsoljeskador och tillsätter en ledare för bekämpningsarbetet, om en fartygsoljeskada har uppkommit eller är överhängande på öppen fjärd på finskt vattenområde eller inom Finlands ekonomiska zon.
Om en fartygsoljeskada har inträffat eller är överhängande inom flera räddningsområden eller om skadan eller risken för skada är så stor att det inte är skäligt att kräva att det lokala räddningsväsendet ensamt ska sörja för bekämpningsarbetet eller om bekämpningsåtgärderna blir långvariga eller om det annars finns särskild anledning till detta, kan Finlands miljöcentral åta sig ansvaret för bekämpningen och tillsätta en ledare för bekämpningsarbetet.
Finlands miljöcentral ansvarar för bekämpningen och tillsätter en ledare för bekämpningsarbetet, om en fartygskemikalieolycka har inträffat eller är överhängande på finskt vattenområde eller inom Finlands ekonomiska zon.

6 §

Närings-, trafik- och miljöcentralens uppgifter

Närings-, trafik- och miljöcentralens styr och övervakar organiseringen av bekämpningen av oljeskador inom sitt område och fastställer de planer för bekämpning av oljeskador som räddningsområdena inom dess verksamhetsområde har gjort upp. Vid behov lämnar den också andra bekämpningsmyndigheter experthjälp och i mån av sina möjligheter även annan assistans för att bekämpa oljeskador och fartygskemikalieolyckor.

7 §

Det lokala räddningsväsendets uppgifter vid bekämpning av oljeskador

Det lokala räddningsväsendet ansvarar inom sitt område för bekämpningen av oljeskador på land och fartygsoljeskador. Det styr också beredskapen för bekämpning inom sitt område så som föreskrivs nedan.
Det lokala räddningsväsendet ska på begäran delta i bekämpningen av fartygskemikalieolyckor, om inte utförandet av uppgiften avsevärt äventyrar dess möjligheter att utföra någon annan viktig lagstadgad uppgift.

8 §

De myndigheter som deltar i bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor

Trafiksäkerhetsverket, försvarsmakten och gränsbevakningsväsendet deltar i bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor så som anges närmare i denna lag eller i någon annan lag. Gränsbevakningsväsendet deltar dock bara i bekämp-

ningen av skador och olyckor på havsområden.
Efter det att de bekämpningsmyndigheter som avses i 1 mom. har upptäckt eller fått kännedom om en fartygsoljeskada eller fartygskemikalieolycka ska de snabbt vidta de bekämpningsåtgärder som förutsätts enligt deras beredskap, om inte utförandet av uppgiften avsevärt äventyrar myndighetens möjligheter att utföra någon annan viktig lagstadgad uppgift.

9 §

Kommunens uppgifter vid bekämpning av oljeskador

Kommunen ansvarar vid behov för efterbehandlingen inom sitt område. De kommunala myndigheterna och verken ska vid behov delta i bekämpningen av oljeskador.

10 §

Bekämpningsmyndigheterna

De bekämpningsmyndigheter som avses i denna lag är
1) Finlands miljöcentral och den av centralen tillsatta ledaren för bekämpningsarbetet i samband med bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor,
2) Trafiksäkerhetsverket, försvarsmakten och gränsbevakningsväsendet efter det att de har börjat bekämpa en fartygsoljeskada eller en fartygskemikalieolycka,
3) närings-, trafik- och miljöcentralen i samband med bekämpning av oljeskador,
4) räddningsmyndigheten inom det lokala räddningsväsendet och en annan i 44 § 1 mom. i räddningslagen avsedd räddningsledare som leder bekämpningsarbetet i samband med bekämpning av oljeskador, samt
5) kommunen ,i samband med efterbehandling.
På den som leder bekämpningsarbetet tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar vid utförandet av uppgifterna. Om skadeståndsansvar föreskrivs i skadeståndslagen (412/1974).

11 §

Myndigheter som är skyldiga att ge handräckning

De statliga myndigheterna är skyldiga att på begäran i mån av sina möjligheter ge bekämpningsmyndigheterna handräckning. Samma skyldighet gäller för det affärsverk som avses i lagen om Lotsverket (938/2003).

3 kap.

Planer för bekämpning av oljeskador

12 §

Det lokala räddningsväsendets plan för bekämpning av oljeskador

Det lokala räddningsväsendet ska ha en plan för bekämpning av oljeskador på land. Det ska också ha en plan för bekämpning av fartygsoljeskador, om planen behövs med hänsyn till de lokala förhållandena. Planerna ska sammanställas som en enhetlig bekämpningsplan. Närings-, trafik- och miljöcentralen fastställer den av det lokala räddningsväsendet godkända planen för bekämpning av oljeskador.
Planen för bekämpning av oljeskador ska innehålla uppgifter om de olika myndigheterna för bekämpning av oljeskador och om deras uppgifter, en utredning om bekämpningsberedskapens nivå och organiseringen av bekämpningen samt uppgifter om materielen för bekämpning av oljeskador.
Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om innehållet i samt föreskrivs om uppgörandet, godkännandet och justeringen av planen för bekämpning av oljeskador.

13 §

Samarbetsplan för bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor

De myndigheter som bekämpar fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor ska under ledning av närings-, trafik- och miljöcentralen göra upp en plan för samarbetet vid bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor. Planen fastställs av miljöministeriet.
Samarbetsplanen för bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor ska innehålla uppgifter om de olika myndigheterna för bekämpning av oljeskador och om deras uppgifter, en utredning om bekämpningens servicenivå och organiseringen av

bekämpningen samt uppgifter om materielen för bekämpning av oljeskador.
Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om innehållet i samarbetsplanen och föreskrivs om behandlingen av planen, den regionindelning som ska tillämpas i planeringen och om närings-, trafik- och miljöcentralen som ansvarar för uppgörandet av planen.

4 kap.

Skyldigheter för innehavare av oljelager och hamnar

14 §

Grundläggande bekämpningsberedskap vid oljelager

Var och en som inom ett och samma lagerområde lagrar minst 100 000 liter men dock inte mer än 1 miljon liter olja är skyldig att på lagerområdet hålla en av de lokala förhållandena påkallad mängd för bekämpning lämpat absorberande ämne eller annat motsvarande ämne och materiel som behövs vid bekämpningen samt att se till att personal som är förtrogen med användningen av dessa står till buds. Om lagerområdet är beläget så att olja vid läckage kan flöda ut i vattendrag, ska det på lagerområdet finnas så mycket oljebommar att man med hjälp av dem kan förhindra att olja sprider sig i vattendraget.
Den som har ett i 1 mom. avsett lager i sin besittning ska se till att lagerpersonalen är förtrogen med larmsystemet för oljeskador och att personalen känner till de platser som en myndighet har godkänt som uppsamlings- och destruktionsplatser för oljigt avfall.
I lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor (390/2005) finns bestämmelser om den bekämpningsberedskap som förutsätts vid distributionsstationer.

15 §

Bekämpningsberedskap vid stora oljelager

Om oljemängden på ett lagerområde som är beläget någon annanstans än vid kusten uppgår till 1 miljon liter eller mer, är upplagraren skyldig att göra upp en plan för eventuella oljeskador i området och i det sammanhanget höra det lokala räddningsväsendet. Upplagraren ska också anskaffa materiel som behövs för att förebygga och begränsa oljeskador och se till att personal som är förtrogen med användningen av materielen står till buds. Planen för bekämpningen ska utan dröjsmål delges närings-, trafik och miljöcentralen och det lokala räddningsväsendet.
Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om den plan och den behövliga bekämpningsmateriel som nämns i 1 mom.

16 §

Bekämpningsberedskap vid hamnar och inrättningar

Den som upprätthåller en hamn som i huvudsak är avsedd för handelssjöfart och verksamhetsutövaren vid en annan inrättning som i ett kustområde lagrar 1 miljon liter eller mer olja eller andra skadliga ämnen ska göra upp en plan för eventuella oljeskador och fartygskemikalieolyckor i området. När planen görs upp ska det lokala räddningsväsendet höras. Den som upprätthåller hamnen och verksamhetsutövaren ska anskaffa materiel som behövs för att förebygga och begränsa oljeskador och fartygskemikalieolyckor. Verksamhetsutövaren ska också se till att utbildad personal står till buds för att använda bekämpningsmaterielen. Planen för bekämpningen ska utan dröjsmål delges närings- trafik och miljöcentralen och det lokala räddningsväsendet.
Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om den plan och den behövliga bekämpningsmateriel som avses i 1 mom. När bestämmelserna utfärdas ska hänsyn tas till trafiken i hamnen och särskilt antalet tankfartyg som anlöper hamnen och övriga omständigheter som inverkar på risken för oljeskador och fartygskemikalieolyckor.

5 kap.

Bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor

17§

Anmälan om och första bekämpning av en skada eller olycka

I 11 kap. 1 och 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (/20) finns bestämmelser om fartygsbefälhavarens skyldighet att anmäla fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor och att vidta sådana omedelbara bekämpningsåtgärder som han eller hon skäligen kan förutsättas vidta.
Den i vars besittning den olja som orsakat skadan eller risken för sådan är ska anmäla skadan eller hotet om den till nödcentralen och vidta sådana bekämpningsåtgärder som han eller hon skäligen kan förutsättas vidta med hänsyn till omständigheterna.
I fråga om allmän skyldighet att anmäla och handla i samband med skador och olyckor förorsakade av olja eller något annat skadligt ämne eller vid risk för sådana gäller 28 § i räddningslagen.

18 §

Åtgärder som förutsätts i samband med mottagande av anmälan om skador och olyckor

Den nödcentral, sjöräddningscentral, sjöräddningsundercentral eller VTS-myndighet som informerats om en oljeskada eller fartygskemikalieolycka eller om risken för en sådan ska utan dröjsmål vidarebefordra informationen om oljeskadan på land till räddningsväsendet i det aktuella området och informationen om fartygsoljeskadan eller fartygskemikalieolyckan till Finlands miljöcentral och det lokala räddningsväsendet.

19 §

Organisering av bekämpningen

Bekämpningsmyndigheten ska i brådskande ordning vidta alla sådana nödvändiga åtgärder för att avvärja skadan eller olyckan eller begränsa den för vilka kostnaderna eller skadorna inte står i uppenbart missförhållande till de ekonomiska och andra värden som är hotade. Bekämpningsåtgärderna ska utföras så att möjligheterna att återställa naturen och miljön i det skick i vilket den var innan skadan eller olyckan inträffade inte försvåras i onödan.
Finlands miljöcentral ska på begäran av en annan bekämpningsmyndighet vid behov ställa sin oljebekämpningsmateriel och personal som behövs för användningen av den till förfogande för ledaren för bekämpningsarbetet.
Finlands miljöcentral ska ställa behövlig personal samt behövliga redskap och förnödenheter till förfogande för ledaren för bekämpningsarbetet då den med stöd av 5 § ansvarar för bekämpningen av en fartygsoljeskada eller fartygskemikalieolycka eller har åtagit sig ansvaret för bekämpningen. I dessa fall ska det lokala räddningsväsendet också utanför sitt område på begäran av ledaren för bekämpningsarbetet ställa sina bekämpningsredskap och sina bekämpningsförnödenheter samt den personal som behövs för att använda dem till förfogande för ledaren för bekämpningsarbetet.

20 §

Skyldighet att delta i bekämpningen

Om en oljeskada eller fartygskemikalieolycka, risken för en sådan eller risken för dess utbredning är så stor att den personal eller de redskap som bekämpningsmyndigheten har till sitt förfogande inte är tillräckliga för effektiv bekämpning eller effektivt förebyggande, har bekämpningsmyndigheten rätt att bestämma att innehavaren av hamnen, inrättningen eller oljelagret eller någon annan som har bekämpningsmateriel eller personal som är förtrogen med användningen av redskapen ska ställa dessa till bekämpningsmyndighetens förfogande, om detta inte medför oskäliga olägenheter för verksamhetsutövaren.

21 §

Ledning av bekämpningsarbetet

Arbetet för att bekämpa oljeskador leds av räddningsmyndigheten inom det räddningsområde där skadan, olyckan eller det kritiska läget har uppstått, om inte något annat följer av 2 mom. eller om det inte avtalas om något annat. Till dess att räddningsmyndigheten tar över ledningen av verksamheten kan bekämpningsarbetet ledas av någon annan räddningsledare som avses i 44 § 1 mom. i räddningslagen.

Bekämpningsarbetet i samband med fartygsoljeskador leds av den ledare för bekämpningsarbetet som tillsatts av Finlands miljöcentral, om Finlands miljöcentral med stöd av 5 § ansvarar för bekämpningen eller har åtagit sig ansvaret för den. Bekämpningsarbetet i samband med fartygskemikalieolyckor leds av den ledare för bekämpningsarbetet som tillsatts av Finlands miljöcentral. Bekämpningsarbeten som avses i detta moment kan dock ledas av en person som anlänt till olycksplatsen och som är anställd hos det lokala räddningsväsendet eller hos någon annan bekämpningsmyndighet, till dess att den ledare för bekämpningsarbetet som tillsatts av Finlands miljöcentral tar över ledningen av verksamheten.
Efterbehandlingen leds av den myndighet som den berörda kommunen bestämt. Närings-, trafik- och miljöcentralen styr och samordnar efterbehandlingsarbetet, om bekämpningen omfattar flera kommuner.

22 §

Samarbete i bekämpningssituationer

Om myndigheter från fler verksamhetsområden än ett deltar i bekämpningsåtgärderna vid en oljeskada eller fartygskemikalieolycka, är ledaren för bekämpningsarbetet allmän ledare och ansvarar för att lägesbilden är aktuell samt för att de olika verksamhetsområdena tilldelas uppgifter och för att verksamheten samordnas. Enheterna utför uppgifterna under en egen ledning så att de åtgärder som de vidtar bildar en helhet som främjar en effektiv bekämpning av skadan eller olyckan.
Ledaren för bekämpningsarbetet kan till sin hjälp bilda en ledningsgrupp bestående av företrädare för olika myndigheter, om myndigheter från fler verksamhetsområden än ett deltar i bekämpningen av en fartygsoljeskada eller fartygskemikalieolycka. Gruppen kan utökas med företrädare för föreningar och andra organisationer som frivilligt deltar i bekämpningsåtgärderna. Ledaren för bekämpningsarbetet kan också tillkalla experter.

23 §

Bekämpningsmyndigheternas befogenheter

Om det är nödvändigt för att bekämpa oljeskador eller fartygskemikalieolyckor och för att begränsa konsekvenserna av skadorna eller olyckorna har bekämpningsmyndigheterna rätt att
1) tillfälligt ta i bruk anordningar och förnödenheter som lämpar sig för bekämpningen, behövliga kommunikations- och transportmedel, arbetsmaskiner och arbetsredskap samt lokaliteter och platser som behövs för lastning, lossning eller tillfällig lagring,
2) stiga i land och röra sig på annans område,
3) bestämma om mark- och vattenbyggnadsåtgärder på annans område,
4) begränsa sjötrafiken, samt
5) vidta andra åtgärder som behövs för att bekämpa oljeskadan eller fartygskemikalieolyckan.

24 §

Överföring av ledningsansvaret och avslutande av bekämpningsarbetet

Ledaren för bekämpningsarbetet meddelar när han eller hon övertar ledningsansvaret. Ledaren för bekämpningsarbetet fattar också beslut om när ledningsansvaret ska överföras på den kommunala myndigheten vid efterbehandlingen.
Efter att vid behov ha hört närings-, trafik- och miljöcentralen fattar ledaren för bekämpningsarbetet beslut om när bekämpningsmyndigheternas åtgärder inte längre krävs för att bekämpa en oljeskada eller fartygskemikalieolycka.

25 §

Åtgärder som gäller ett fartyg och dess last

Om ett fartyg på finskt vattenområde eller inom Finlands ekonomiska zon sjunker, stöter på grund, blir part i en sammanstötning, springer läck, får maskinfel eller annars råkar i en situation där risken för läckage av olja eller något annat skadligt ämne är uppenbar, kan Finlands miljöcentral beträffande fartyget eller dess last bestämma att det ska vidtas sådana räddningsåtgärder eller andra åtgärder som den anser nödvändiga för att förebygga eller begränsa föroreningen av vattnet. Innan åtgärder vidtas ska Finlands miljöcentral diskutera läget med Trafiksäkerhetsverket. Dessutom ska Finlands miljöcentral diskutera med fartygets ägare, det bärgningsbolag som

mottagit bärgningsuppdraget och med representanter för försäkringsgivarna, om det kan ske utan onödigt dröjsmål.
Befälhavaren på det fartyg som orsakat vattenföroreningen eller risken för den är skyldig att för förhindrande av de ovan nämnda skadliga konsekvenserna lämna myndigheterna all assistans som kan krävas med hänsyn till omständigheterna.

26 §

Lämnande av och begäran om internationell handräckning

Finlands miljöcentral fattar utifrån ett mellanstatligt avtal eller på begäran av en främmande stat beslut om att ge hjälp till utlandet i ett ärende som hör till bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor. Finlands miljöcentral fattar också beslut om att begära hjälp från utlandet, om det behövs för att bekämpa fartygsoljeskador eller fartygskemikalieolyckor.
Vid mottagande av hjälp som avses i 1 mom. ska Finlands miljöcentral bistå utländska bekämpningsenheter i tillstånds- och anmälningsärenden samt i motsvarande ärenden i anslutning till deras inresa i landet och utresa i enlighet med vad som särskilt föreskrivs om villkoren för inresa i landet eller vad som bestäms i internationella avtal som är bindande för Finland.

6 kap.

Tillsyn, administrativt tvång och ändringssökande

27 §

Tillsyn

Närings-, trafik- och miljöcentralen övervakar att de bekämpningsplaner som avses i 12, 15 och 16 § görs upp, att det anskaffas materiel enligt planerna och att det finns tillgång till personal som behövs för användningen av bekämpningsmaterielen. Det lokala räddningsväsendet ska kontrollera att den som utövar verksamhet enligt 14-16 § har materiel och bekämpningsberedskap enligt planen samt underrätta närings-, trafik- och miljöcentralen om de brister det eventuellt upptäcker.

28 §

Administrativt tvång

Närings-, trafik- och miljöcentralen kan förelägga den som försummar sin skyldighet enligt 12-16 § eller de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av dem, att inom utsatt tid fullgöra sin skyldighet. Myndighetens föreläggande kan förenas med vite eller hot om att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad.
I ett ärende som gäller vite och hot om tvångsutförande tillämpas viteslagen (1113/1990).

29 §

Ändringssökande

I ett beslut som en myndighet har fattat med stöd av denna lag får ändring sökas genom besvär i enlighet med förvaltningsprocesslagen (586/1996). I samma ordning får ändring sökas också i det lokala räddningsväsendets beslut om godkännande av planen för bekämpning av oljeskador.
Sökande av ändring hindrar inte att de beslut som avses i 28 § verkställs, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat.

30 §

Begränsning i fråga om rätten att söka ändring

Ändring i ett beslut av en bekämpningsmyndighet får inte sökas genom besvär, om beslutet gäller
1) tillsättande av en ledare för bekämpningsarbetet enligt 5 § 2—4 mom.,
2) ställande av materiel och personal till bekämpningsmyndighetens förfogande enligt 20 §,
3) åtgärder som avses i 23 § och som behövs för att bekämpa skadan eller olyckan och begränsa konsekvenserna,
4) överföring av ledningsansvaret och avslutande av bekämpningsåtgärderna enligt 24 §,
5) åtgärder beträffande ett fartyg och dess last enligt 25 § 1 mom.,
6) lämnande av och begäran om internationell handräckning enligt 26 §, eller

7) användning av bekämpningskemikalier enligt 40 §.

7 kap.

Myndigheternas rätt att få information och sekretessplikt

31 §

Bekämpningsmyndigheternas rätt till information

De myndigheter som bekämpar oljeskador och fartygskemikalieolyckor har rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna avgiftsfritt av övriga myndigheter som deltar i bekämpningsverksamheten få uppgifter som behövs för planeringen av bekämpningsåtgärderna och som gäller den nämnda myndighetens aktionsberedskap samt beredskaps-, identifierings- och kontaktuppgifter i fråga om personalen.
I kritiska lägen har de myndigheter som bekämpar fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna avgiftsfritt få uppgifter som behövs för bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor enligt följande:
1) uppgifter om nödmeddelanden om skadan eller olyckan och uppgifter om kritiska lägen ur nödcentralsdatasystemet,
2) uppgifter om fartyg samt fartygs- och godstrafik ur hamnverkens datasystem,
3) uppgifter om fiskefartyg, fartygens ägare och innehavare samt fartygens verksamhet av fiskerimyndigheterna,
4) uppgifter om båtar samt båtarnas ägare och innehavare ur magistraternas och landskapet Ålands farkostregister,
5) uppgifter om fartyg och deras ägare och innehavare ur Trafiksäkerhetsverkets och länsstyrelsen i landskapet Ålands fartygsregister samt ur andra register som Trafiksäkerhetsverket för,
6) uppgifter om fartygstrafiken och VTS- och AIS-lägesbilden ur Trafikverkets fartygstrafikservicesystem och uppgifter om övervakningen av havsområdet av försvarsmakten,
7) uppgifter om fartygs- och godstrafiken ur Tullverkets datasystem,
8) uppgifter om nödmeddelanden och kritiska lägen ur Gränsbevakningsväsendets sjöräddningsregister, samt
9) uppgifter om ägare och innehavare av fastigheter samt uppgifter om fastighetsindelningen ur Läntmäteriverkets fastighetsdatasystem.
I kritiska lägen har de myndigheter som bekämpar oljeskador på land rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna avgiftsfritt få uppgifter som behövs för bekämpningen av oljeskador enligt följande:
1) uppgifter om nödmeddelanden och kritiska lägen ur nödcentralsdatasystemet,
2) uppgifter om fartygs- och godstrafiken ur Tullverkets datasystem,
3) uppgifter om arten av företagens verksamhet och mängderna farliga kemikalier och explosiva varor ur det register som avses i 130 § i lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor och förs av Säkerhetsteknikcentralen, samt
4) uppgifter om ägare och innehavare av fastigheter samt uppgifter om fastighetsindelningen ur Lantmäteriverkets fastighetsdatasystem.
Uppgifterna får också lämnas ut genom teknisk anslutning eller annars elektroniskt.

32 §

Bekämpningsmyndigheternas rätt att få uppgifter av företag och organisationer

I kritiska lägen har de myndigheter som bekämpar oljeskador och fartygskemikalieolyckor rätt att få uppgifter som behövs för bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor enligt följande:
1) av upplagrare och distributörer av olja och andra skadliga ämnen uppgifter om de produkter som använts i företaget och uppgifter om upplagringen av dem,
2) av rederier, organisationer i båtbranschen och företag som tillhandahåller rese-, frakt-, hamn-, varvs- och räddningstjänster uppgifter om ett fartygs besättning, passagerare och last,
3) av industri- och affärsföretag uppgifter om kommunikations- och transportmedel, arbetsmaskiner och arbetsredskap samt lokaliteter och platser som behövs för lastning, lossning eller tillfällig lagring,
4) uppgifter av andra motsvarande instanser som förfogar över uppgifter som behövs för att bekämpa och förebygga oljeskador och fartygskemikalieolyckor samt avvärja personskador.

33 §

Rätt att få uppgifter ur åtgärdsregistret

Finlands miljöcentral och närings-, trafik- och miljöcentralerna har utan hinder av sekretessbestämmelserna rätt att ur det åtgärdsregister som avses i 69 § i räddningslagen få uppgifter om prestationerna för bekämpning av oljeskador. Uppgifterna får vid behov lämnas ut genom teknisk anslutning.

34 §

Sekretessplikt

Lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) ska tillämpas på tystnadsplikten för dem som är anställda hos myndigheter som bekämpar oljeskador och fartygskemikalieolyckor och hos de myndigheter som är skyldiga att ge handräckning och för andra som deltar i bekämpningen.
Myndigheternas tystnadsplikt hindrar dock inte bekämpningsmyndigheterna från att röja sådana uppgifter som i enskilda fall behövs för att skydda liv eller hälsa eller för att avvärja en betydande skada på miljön eller betydande egendomsskada.

8 kap.

Särskilda bestämmelser

35 §

Betalning av bekämpningskostnaderna

I lagen om ersättning för miljöskador (737/1994), sjölagen (674/1994), trafikförsäkringslagen (279/1959), lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999) eller i någon annan lag föreskrivs särskilt om rätten för den bekämpningsmyndighet som ansvarar för bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieskador att av den som ansvarar för skadan eller olyckan eller av dennes försäkringsgivare att få ersättning för de kostnader som bekämpningen medfört.
Det föreskrivs särskilt om bekämpningsmyndigheternas rätt att ur oljeskyddsfonden få ersättning för kostnaderna för oljebekämpning.
I fråga om bekämpningsmyndigheternas rätt att få ersättning ur internationella oljeskadefonden gäller vad som avtalats om detta på ett för Finland bindande sätt.

Det lokala räddningsväsende som ansvarar för bekämpningen av oljeskadorna, Finlands miljöcentral eller kommunen betalar dock kostnaderna för bekämpningsåtgärderna till dess att den ersättning som nämns i 1 eller 2 mom. har fåtts. Finlands miljöcentral betalar på motsvarande sätt kostnaderna för bekämpningen av fartygskemikalieolyckor.

36 §

Ersättning för deltagandet i bekämpningen

Av medel som tillhör det lokala räddningsväsende som ansvarar för bekämpningen av oljeskadorna, av Finlands miljöcentrals medel eller av kommunens medel betalas skäligt arvode till den som
1) med stöd av 20 § har förordnats att assistera vid bekämpningsarbetet, eller
2) så som av bekämpningsmyndigheten godkänd för uppdraget frivilligt har deltagit bekämpningen av oljeskadan.
Av de medel som tillhör den ovan nämnda bekämpningsmyndighet betalas full ersättning till dem som deltagit i bekämpningsarbetet för de extra kostnaderna på grund av bekämpningen och värdet eller värdeminskningen av de förnödenheter, anläggningar, utrustningar och andra motsvarande bruksföremål som förbrukats eller fördärvats under bekämpningsarbetet. Bekämpningsmyndigheten betalar ersättning också för egendom som tagits i bruk enligt 20 och 23 § samt för eventuella olägenheter för utomstående på grund av bekämpningsuppgifterna i enlighet med vad som stadgas i skadeståndslagen.
I enlighet med de principer som nämns i 1 och 2 mom. betalas av Finlands miljöcentrals medel arvoden för hjälp för att bekämpa fartygskemikalieolyckor och ersättning för eventuella olägenheter för utomstående på grund av bekämpningsuppgifterna.
Ersättning och arvode som avses i denna paragraf ska sökas skriftligen hos bekämpningsmyndigheten inom tre månader efter det att grunden för ersättningen uppkom eller i fall som avses i 23 § tre månader efter det att de skadelidande fått vetskap om skadan. Ett villkor för betalning av ersättning för kläder, utrustningar och arbetsredskap som fördärvats eller förkommit är att skadan utan dröjsmål har anmälts till bekämpningsledaren.

I fråga om den som har fått ersättning av bekämpningsmyndighetens medel går dennes rätt att få ersättning av den som är ansvarig för skadan över till bekämpningsmyndigheten till den del ersättning har betalts till honom eller henne.

37 §

Ersättning för olycksfall i samband med bekämpningsåtgärder

För olycksfall eller yrkessjukdom som drabbat en person vid bekämpning av oljeskador eller fartygskemikalieolyckor betalas ersättning av statens medel enligt samma grunder som för olycksfall i arbetet eller yrkessjukdom, till den del som den skadade inte har rätt till en minst lika stor ersättning enligt någon annan lag. Rätt att få ersättning har den som
1) med stöd av 20 § har förordnats att assistera vid bekämpningen, eller
2) så som av bekämpningsmyndigheten godkänd för uppdraget frivilligt har deltagit i bekämpningen av oljeskador eller fartygskemikalieolyckor.
Ett ärende som gäller betalning av ersättning av statens medel med stöd av denna paragraf behandlas av Statskontoret.
I fråga om den som har fått ersättning av staten går dennes rätt att få ersättning av den som är ansvarig för skadan över till staten till den del ersättning har betalts till honom eller henne.

38 §

Ersättning för skador i samband med räddningsarbete

Om ett fartyg, dess last eller annan egendom ombord i de fall som avses i 25 § har orsakats mer skada än vad som kunde ha väntats i samband med sedvanligt räddningsarbete och om ingen annan kan anses vara ersättningsskyldig, ska staten ersätta den överskjutande delen.

39 §

Oljebekämpningsförseelse

Den som försummar
1) att fullgöra den skyldighet att göra upp en plan som anges i 12 §,
2) att göra upp den plan eller att anskaffa de redskap och förnödenheter som avses i 14-16 §, eller
3) att fullgöra den anmälningsskyldighet som anges i 17 § 2 mom.,
ska, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *oljebekämpningsförseelse* dömas till böter.
Den som bryter mot ett åläggande som har meddelats med stöd av denna lag och förenats med vite kan lämnas obestraffad för samma gärning.

40 §

Hänvisning till strafflagen

Bestämmelser om straff för miljöförstöring som har begåtts i strid med denna lag eller med stadganden eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av den stadgas i 48 kap. 1—4 § strafflagen (39/1889).
Till straff för brott mot tystnadsplikten enligt 34 § döms enligt 38 kap. 1 eller 2 § i strafflagen (39/1889), om inte gärningen utgör brott enligt 40 kap. 5 § i strafflagen.

41 §

Användning av bekämpningskemikalier

Finlands miljöcentral kan i undantagsfall fatta besluta om att ett sådant oljehaltigt ämne som avses i 2 kap. 2 § 1 mom. 3 punkten i miljöskyddslagen för sjöfarten eller ett sådant skadligt flytande ämne som avses i 4 kap. 3 § 1 mom. 3 punkten i nämnda lag (*bekämpningskemikalie*) ska användas vid bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor.
Före beslutet ska Finlands miljöcentral försäkra sig om att bekämpningskemikalien är betydligt bättre än andra bekämpningsmetoder vid bekämpning av den aktuella skadan eller olyckan och att användningen av bekämpningskemikalien inte medför uppenbar fara för vattenförorening och inte heller har några andra negativa effekter för människans hälsa eller miljön.

42 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .

Genom lagen upphävs lagen om bekämpande av oljeskador som uppkommer på land (378/1974) jämte ändringar. Om upphävande av lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) föreskrivs i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

6.

Lag

om ändring av lagen om oljeskyddsfonden

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 30 december 2004 om oljeskyddsfonden (1406/2004) 13 § 1 mom. 2 punkten, 17 § 1 mom., 18 § 1 mom. och 19 § 2 punkten, som följer:

13 §

Kostnader för bekämpning och återställande

Sådana kostnader för bekämpning av och återställande efter en oljeskada som berättigar till i 10 § avsedd ersättning är
— — — — — — — — — — — — — — —
2) kostnader och skador orsakade av oljebekämpningsåtgärder enligt lagen om bekämpning av oljeskador (/20);
— — — — — — — — — — — — — — —

17 §

Ersättning för anskaffning av bekämpningsmateriel och för upprätthållande av bekämpningsberedskapen

Ur oljeskyddsfonden betalas ersättning till det lokala räddningsväsendet i enlighet med den fastställda plan för bekämpning av oljeskador som avses i lagen om bekämpning av oljeskador för:
1) kostnader för anskaffning av bekämpningsmateriel; en förutsättning för att en enskild anskaffning av bekämpningsmateriel för mer än 85 000 euro skall ersättas är att oljeskyddsfondens styrelse på förhand har godkänt anskaffningen;
2) kostnader för upprätthållande av bekämpningsberedskapen.
— — — — — — — — — — — — — — —

18 §

Av prövning beroende ersättning för anskaffning av bekämpningsmateriel och för upprätthållande av bekämpningsberedskap

Ur oljeskyddsfonden kan staten beviljas ersättning för sådana kostnader för anskaffning av materiel för bekämpning av fartygsoljeskador och för upprätthållande av bekämpningsberedskap som avses i lagen om bekämpning av oljeskador.
— — — — — — — — — — — — — — —

19 §

Av prövning beroende bidrag

Ur oljeskyddsfonden kan bidrag beviljas
— — — — — — — — — — — — — — —
2) sådan ägare av en hamn, inrättning eller ett varv som avses i 16 § i lagen om bekämpning av oljeskador, för anskaffning av materiel för bekämpning av oljeskador,
— — — — — — — — — — — — — — —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

———

7.

Lag

om ändring av 2 och 13 § i havsskyddslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i havsskyddslagen av den 29 december 1994 (1415/1994) 2 § 3 mom. och 13 § 3 mom. som följer:

2 §

Tillämpningsområde

— — — — — — — — — — — — — — —

Denna lag tillämpas inte på förebyggande av miljöförorening som orsakas av ordinarie drift av fartyg eller på sådana åtgärder i samband med bekämpning av oljeskador eller fartygskemikalieolyckor om vilka särskilt stadgas i miljöskyddslagen för sjöfarten (/20) och lagen om bekämpning av oljeskador (/20).

13 §

Dataregister och överlåtande av uppgifter

— — — — — — — — — — — — — — —

Om dumpning som skett i en situation som avses i 7 § 3 mom. skall anmälan omedelbart göras till vederbörliga internationella organisation, och i övrigt skall förfaras så som miljöskyddslagen för sjöfarten eller lagen om bekämpning av oljeskador stadgar beträffande anmälan om förorening.

— — — — — — — — — — — — — — —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

———

8.

Lag

om ändring av miljöskyddslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i miljöskyddslagen av den 4 februari 2000 (86/2000) 2 § 2 mom., 41 § 3 mom., 45 § 1 mom. och 65 § 2 mom.,
av dem 41 § 3 mom., 45 § 1 mom. och 65 § 2 mom. sådana de lyder i lagen 934/2003, som följer:

2 §

Tillämpningsområde

— — — — — — — — — — — — — — —

Denna lag tillämpas inte på verksamhet som regleras i miljöskyddslagen för sjöfarten (/20) om inget annat bestäms i miljöskyddslagen för sjöfarten, eller på verksamhet som avses i havsskyddslagen (1415/1994). Denna lag tillämpas inte heller på förebyggande av skadeverkningar orsakade av strålning till den del det bestäms om detta i kärnenergilagen (990/1987) eller strålskyddslagen (592/1991) och inte heller på förebyggande av vattenförorening till den del det bestäms om detta i gränsälvsöverenskommelsen mellan Finland och Sverige (FördrS 54/1971).

— — — — — — — — — — — — — — —

41 §

Grunderna för tillståndsprövning

— — — — — — — — — — — — — — —

Vid avgörandet av ett tillståndsärende skall iakttas naturvårdslagen och vad som bestäms med stöd av den. Om hamnens avfallshanteringsplan föreskrivs i miljöskyddslagen för sjöfarten.

45 §

Villkor om avfall och avfallshantering

Tillståndet skall dessutom förenas med behövliga villkor om avfall och avfallshantering, för iakttagande av avfallslagen och med stöd av den utfärdade bestämmelser, samt om ställande av säkerhet eller annat motsvarande arrangemang som avses i 42 § 3 mom. i denna lag. På verkställigheten av villkoren tillämpas denna lag.

— — — — — — — — — — — — — — —

65 §

Inskrivning i datasystemet

— — — — — — — — — — — — — — —

Anmälan om hamn skall göras till datasystemet för miljövårdsinformation så som föreskrivs i miljöskyddslagen för sjöfarten. Anmälan skall omfatta en avfallshanteringsplan, som skall följas efter det att avfallshanteringsplanen är godkänd och hamnen har skrivits in i datasystemet för miljövårdsinformation. Uppgift om inskrivningen i datasystemet och om avfallshanteringsplanen skall sändas till kommunens miljövårdsmyndighet.

— — — — — — — — — — — — — — —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

_____

9.

Lag

om ändring av lagen om skydd för miljön i Antarktis

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 18 oktober 1996 om skydd för miljön i Antarktis (28/1998) rubriken för 6 kap. och 31 § som följer:

6 kap.

Förhindrande av miljöförorening från fartyg

31 §

Förhållande till annan lagstiftning

För att förhindra sådan miljöförorening i Antarktis som förorsakas av fartyg tillämpas miljöskyddslagen för sjöfarten (/20) och de stadganden och bestämmelser som utfärdats med stöd av den, om inte något annat stadgas i detta kapitel.

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

10.

Lag

om ändring av 73 a § i avfallslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i avfallslagen av den 3 december 1993 (1072/1993) 73 a § 2 mom., sådant det lyder i lagen 1063/2004, som följer:

73 a §

Förbud mot förbränning av avfall på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon

— — — — — — — — — — — — — — —

Bestämmelser om förbränning av avfall orsakat av fartygs ordinarie drift finns dock i miljöskyddslagen för sjöfarten (/20).

———

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

———

11.

Lag

om ändring av 2 och 3 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 17 mars 1995 om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 2 § 1 punkten och 3 § 2 mom.,
av dem 2 § 1 punkten sådan den lyder i lagen 55/2002, som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag och i förordningar som utfärdats med stöd av den avses med
1) fartygssäkerhet fartygs sjövärdighet, säker drift av fartyg och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift, redarens säkerhetsledningssystem samt förhindrande av miljöförorening från fartyg;
— — — — — — — — — — — — — —

3 §

Övrig lagstiftning

— — — — — — — — — — — — — —
Förutom i denna lag stadgas om tillsyn över efterlevnaden av stadganden och bestämmelser om förhindrande av miljöförorening från fartyg i miljöskyddslagen för sjöfarten (/20).

———

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

———

12.

Lag

om ändring av strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i strafflagen av den 19 december 1889 (39/1889) 1 kap. 1 § 2 mom., 8 kap. 1 § 4 mom. och 48 kap. 10 §,
av dem 1 kap. 1 § 2 mom. och 48 kap. 10 § sådana de lyder i lagen 1067/2004 och 8 kap. 1 § 4 mom. sådant det lyder i lagen 1161/2005, som följer:

1 kap.

Om tillämpningsområdet för finsk straffrätt

1 §

Brott som har begåtts i Finland

— — — — — — — — — — — — — — —

Bestämmelser om tillämpningen av finsk lag på brott som har begåtts i Finlands ekonomiska zon finns i lagen om Finlands ekonomiska zon (1058/2004) och miljöskyddslagen för sjöfarten (/20).

8 kap.

Om prescription

1 §

Preskription av åtalsrätten

— — — — — — — — — — — — — — —

För tjänstebrott är preskriptionstiden dock minst fem år. För miljöförstöring, naturskyddsbrott och byggnadsskyddsbrott är preskriptionstiden tio år. För miljöförstöring, grov miljöförstöring, miljöförseelse och miljöförstöring av oaktsamhet som har skett från ett utländskt fartyg i Finlands ekonomiska zon så som avses i 13 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten är preskriptionstiden tre år. För fiskebrott som har begåtts från ett utländskt fartyg i den ekonomiska zonen är den kortaste preskriptionstiden tre år.

— — — — — — — — — — — — — — —

48 kap.

Om miljöbrott

10 §

Från utländska fartyg i den ekonomiska zonen begångna miljöbrott

För en i 13 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten avsedd gärning som har begåtts från ett utländskt fartyg i Finlands ekonomiska zon och som är straffbar enligt 1–4 § i detta kapitel får dömas endast till böter.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

———

13.

Lag

om ändring av 1 § i lagen om förrättande av undersökning och användande av tvångsmedel ombord på utländskt handelsfartyg med anledning av brott i vissa fall

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 5 mars 1965 om förrättande av undersökning och användande av tvångsmedel ombord på utländskt handelsfartyg med anledning av brott i vissa fall (148/1965) 1 §, sådan den lyder i lagen 1065/2004, som följer:

1 §

Ombord på ett utländskt handelsfartyg, som avgått från en utländsk hamn och befinner sig inom Finlands territorialhav i fredlig genomfart, får finska myndigheter inte förrätta undersökning eller använda tvångsmedel med anledning av ett brott som har begåtts innan fartyget anlände till Finlands territorialhav, om inte fartyget gör avvikelse till Finlands inre territorialvatten eller det är fråga om ett sådant brott begånget från ett utländskt fartyg inom Finlands ekonomiska zon som avses i lagen om Finlands ekonomiska zon (1058/2004) eller i miljöskyddslagen för sjöfarten (/20).

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

14.

Lag

om ändring av 3 och 21 § i lagen om Finlands ekonomiska zon

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 26 november 2004 om Finlands ekonomiska zon (1058/2004) 3 § 2 mom. och 21 §, som följer:

3 §

Lagstiftning som skall tillämpas på miljöskydd och vattenbyggande

— — — — — — — — — — — — — —

Bestämmelser om förhindrande av sådan miljöförorening i den ekonomiska zonen som orsakas av ordinarie drift av fartyg finns i miljöskyddslagen för sjöfarten (/20) och bestämmelser om åtgärder i samband med bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor i den ekonomiska zonen finns i lagen om bekämpning av oljeskador (/20). I den ekonomiska zonen tillämpas dessutom avfallslagen (1072/1993) enligt vad som föreskrivs särskilt.

21 §

Användning av straffprocessuella tvångsmedel

Med anledning av sådana i den ekonomiska zonen begångna brott som avses i denna lag får tvångsmedel användas enligt vad som bestäms i tvångsmedelslagen (450/1987). Bestämmelser om förutsättningarna för användning av tvångsmedel vid undersökning av en gärning som begåtts från ett utländskt fartyg i Finlands ekonomiska zon och som avses i 13 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten finns i 13 kap. 5 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

———

15.

Lag

om ändring av 1 och 69 § i räddningslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i räddningslagen av den 13 juni 2003 (468/2003) 1 § 3 mom. och 69 § 3 mom., av dem 69 § 3 mom. sådant det lyder i lagen 950/2005, som följer:

1 §

Lagens tillämpningsområde

— — — — — — — — — — — — — —

Dessutom tillämpas de bestämmelser om räddningsväsendets uppgifter som ingår i lagen om bekämpning av oljeskador (/20), sjöräddningslagen (1145/2001), sjölagen (674/1994), luftfartslagen (1242/2005) eller i någon annan lag.

.— — — — — — — — — — — — — —

69 §

Åtgärdsregister

— — — — — — — — — — — — — —

Uppgifterna i registret får utan hinder av sekretessbestämmelserna utlämnas till en nödcentral, en räddningsmyndighet, Konsumentverket och säkerhetsteknikcentralen för räddningsverksamhet eller tillsyn, till Finlands miljöcentral och närings-, trafik- och miljöcentralerna för bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor och beredskap inför dem samt till andra myndigheter och forskningsinstitut för undersökning av olyckor eller vetenskaplig forskning, vid behov även genom teknisk anslutning. Räddningsinstitutet får använda uppgifterna i registret för att göra upp statistik. Åtgärdsregistret får användas för statistikföring, förutsatt att inga personer kan identifieras i statistiken. I övrigt gäller i fråga om utlämnande av uppgifter vad som bestäms i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).

— — — — — — — — — — — — — —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

———

16.

Lag

om ändring av 4 § i sjöräddningslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i sjöräddningslagen av den 30 november 2001 (1145/2001) 4 § 2 mom. 8 punkten, som följer:

4 §

Övriga sjöräddningsmyndigheter

— — — — — — — — — — — — — — —

De övriga sjöräddningsmyndigheterna har följande uppgifter inom sjöräddningstjänsten:

— — — — — — — — — — — — — — —

8) miljömyndigheterna svarar tillsammans med andra myndigheter för organiseringen av bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor i samband med sjöolyckor, enligt vad som närmare bestäms i lagstiftningen om bekämpning av oljeskador samt ställer sakkunskapen inom sitt verksamhetsområde till gränsbevakningsväsendets förfogande.

— — — — — — — — — — — — — — —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

———

17.

Lag

om ändring av 11 § i lagen om försvarsmakten

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 11 maj 2007 om försvarsmakten (551/2007) 11 § som följer:

11 §

Handräckning för skyddande av samhället

Försvarsmakten kan ge handräckning för skyddande av samhället enligt vad som föreskrivs i lagen om bekämpning av oljeskador (/20) eller i någon annan lag.

Denna lag träder i kraft den 20 . Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

Helsingfors den 13 november 2009

Republikens President

TARJA HALONEN

Trafikminister *Anu Vehviläinen*

Bilaga
Parallelltext

6.

Lag

Lag om ändring av lagen om oljeskyddsfonden

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 30 december 2004 om oljeskyddsfonden (1406/2004) 13 § 1 mom. 2 punkten, 17 § 1 mom., 18 § 1 mom. och 19 § 2 punkten, som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
13 §	13 §
Kostnader för bekämpning och återställande	*Kostnader för bekämpning och återställande*
Sådana kostnader för bekämpning av och återställande efter en oljeskada som berättigar till i 10 § avsedd ersättning är	Sådana kostnader för bekämpning av och återställande efter en oljeskada som berättigar till i 10 § avsedd ersättning är
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
2) kostnader och skador orsakade av bekämpningsåtgärder enligt lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg (300/1979) eller enligt lagen om bekämpande av oljeskador som uppkommer på land (378/1974),	2) kostnader och skador orsakade av oljebekämpningsåtgärder enligt *lagen om bekämpning av oljeskador (/20);*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
17 §	17 §
Ersättning för anskaffning av bekämpningsmateriel och för upprätthållande av bekämpningsberedskapen	*Ersättning för anskaffning av bekämpningsmateriel och för upprätthållande av bekämpningsberedskapen*
Ur oljeskyddsfonden betalas ersättning till det lokala räddningsväsendet i enlighet med den fastställda plan för bekämpning av oljeskador som avses i lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg och i lagen om bekämpande av oljeskador som uppkommer på land för	Ur oljeskyddsfonden betalas ersättning till det lokala räddningsväsendet i enlighet med den fastställda plan för bekämpning av oljeskador som avses i *lagen om bekämpning av oljeskador* för:
1) kostnader för anskaffning av bekämpningsmateriel; en förutsättning för att en enskild anskaffning av materiel för mer än 85 000 euro skall ersättas är att oljeskyddsfondens styrelse på förhand har godkänt anskaffningen,	1) kostnader för anskaffning av bekämpningsmateriel; en förutsättning för att en enskild anskaffning av bekämpningsmateriel för mer än 85 000 euro skall ersättas är att oljeskyddsfondens styrelse på förhand har godkänt anskaffningen;
2) kostnader för upprätthållande av bekämpningsberedskapen.	2) kostnader för upprätthållande av bekämpningsberedskapen.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

18 §	18 §
Av prövning beroende ersättning för anskaffning av bekämpningsmateriel och för upprätthållande av bekämpningsberedskap	*Av prövning beroende ersättning för anskaffning av bekämpningsmateriel och för upprätthållande av bekämpningsberedskap*
Ur oljeskyddsfonden kan staten beviljas ersättning för sådana kostnader för anskaffning av materiel för bekämpning av fartygsoljeskador och för upprätthållande av bekämpningsberedskap som avses i lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg.	Ur oljeskyddsfonden kan staten beviljas ersättning för sådana kostnader för anskaffning av materiel för bekämpning av fartygsoljeskador och för upprätthållande av bekämpningsberedskap som avses i *lagen om bekämpning av oljeskador*.
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
19 §	19 §
Av prövning beroende bidrag	*Av prövning beroende bidrag*
Ur oljeskyddsfonden kan bidrag beviljas	Ur oljeskyddsfonden kan bidrag beviljas
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
2) sådan ägare av en hamn, inrättning eller ett varv som avses i 14 § i lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg, för anskaffning av materiel för bekämpning av oljeskador,	2) sådan ägare av en hamn, inrättning eller ett varv som avses *i 16 § i lagen om bekämpning av oljeskador*, för anskaffning av materiel för bekämpning av oljeskador,
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
	————
	Denna lag träder i kraft den 20 . Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.
	————

7.

Lag

om ändring av 2 och 13 § i havsskyddslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i havsskyddslagen av den 29 december 1994 (1415/1994) 2 § 3 mom. och 13 § 3 mom. som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2 §	2 §
Tillämpningsområde	*Tillämpningsområde*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Denna lag tillämpas inte på förebyggande av vattenförorening som orsakas av ordinarie drift av fartyg eller på sådana åtgärder i samband med bekämpning av oljeskador om vilka särskilt stadgas i lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg (300/79).	Denna lag tillämpas inte på förebyggande av *miljö*förorening som orsakas av ordinarie drift av fartyg eller på sådana åtgärder i samband med bekämpning av oljeskador eller *fartygskemikalieolyckor* om vilka särskilt stadgas i *miljöskyddslagen för sjöfarten (/20) och lagen om bekämpning av oljeskador (/20).*
13 §	13 §
Dataregister och överlåtande av uppgifter	*Dataregister och överlåtande av uppgifter*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Om dumpning som skett i en situation som avses i 7 § 3 mom. skall anmälan omedelbart göras till vederbörliga internationella organisation, och i övrigt skall förfaras så som lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg, stadgar beträffande anmälan om förorening.	Om dumpning som skett i en situation som avses i 7 § 3 mom. skall anmälan omedelbart göras till vederbörliga internationella organisation, och i övrigt skall förfaras så som *miljöskyddslagen för sjöfarten eller lagen om bekämpning av oljeskador* stadgar beträffande anmälan om förorening.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

———

8.

Lag

om ändring av miljöskyddslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i miljöskyddslagen av den 4 februari 2000 (86/2000) 2 § 2 mom., 41 § 3 mom., 45 § 1 mom. och 65 § 2 mom.,
av dem 41 § 3 mom., 45 § 1 mom. och 65 § 2 mom. sådana de lyder i lagen 934/2003, som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2 §	2 §
Tillämpningsområde	*Tillämpningsområde*
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
Denna lag tillämpas inte på verksamhet som regleras i lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg (300/1979) eller på verksamhet som avses i havsskyddslagen (1415/1994). Denna lag tillämpas inte heller på förebyggande av skadeverkningar orsakade av strålning till den del det bestäms om detta i kärnenergilagen (990/1987) eller strålskyddslagen (592/1991) och inte heller på förebyggande av vattenförorening till den del det bestäms om detta i gränsälvsöverenskommelsen mellan Finland och Sverige (FördrS 54/1971).	Denna lag tillämpas inte på verksamhet som regleras i *miljöskyddslagen för sjöfarten (/20) om inget annat bestäms i miljöskyddslagen för sjöfarten*, eller på verksamhet som avses i havsskyddslagen (1415/1994). Denna lag tillämpas inte heller på förebyggande av skadeverkningar orsakade av strålning till den del det bestäms om detta i kärnenergilagen (990/1987) eller strålskyddslagen (592/1991) och inte heller på förebyggande av vattenförorening till den del det bestäms om detta i gränsälvsöverenskommelsen mellan Finland och Sverige (FördrS 54/1971).
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
	41 §
	Grunderna för tillståndsprövning
	— — — — — — — — — — — — — —
	Vid avgörandet av ett tillståndsärende skall iakttas naturvårdslagen och vad som bestäms med stöd av den. *Om hamnens avfallshanteringsplan föreskrivs i miljöskyddslagen för sjöfarten.*
41 §	
Grunderna för tillståndsprövning	
— — — — — — — — — — — — — —	
Vid avgörandet av ett tillståndsärende skall iakttas naturvårdslagen och vad som bestäms med stöd av den. Då ett miljötillståndsärende som gäller en hamn avgörs iakttas vad som i lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg, eller med stöd av den föreskrivs om en avfallshanteringsplan.	
45 §	45 §
Villkor om avfall och avfallshantering	*Villkor om avfall och avfallshantering*
Tillståndet skall dessutom förenas med behövliga villkor om avfall och avfallshantering, för iakttagande av avfallslagen och med	Tillståndet skall dessutom förenas med behövliga villkor om avfall och avfallshantering, för iakttagande av avfallslagen och med stöd av den utfärdade bestämmelser, samt om

stöd av den utfärdade bestämmelser, samt om ställande av säkerhet eller annat motsvarande arrangemang som avses i 42 § 3 mom. i denna lag. *Ett miljötillstånd för en hamn skall förenas med behövliga villkor om avfallshanteringsplan.* På verkställigheten av villkoren tillämpas denna lag.

— — — — — — — — — — — — — —

65 §

Inskrivning i datasystemet

— — — — — — — — — — — — — —

Anmälan om hamn skall göras till datasystemet för miljövårdsinformation så som föreskrivs i lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg. Anmälan skall omfatta en avfallshanteringsplan, som skall följas efter att hamnen har skrivits in i datasystemet för miljövårdsinformation. Uppgift om inskrivningen i datasystemet och om avfallshanteringsplanen skall sändas till kommunens miljövårdsmyndighet.

— — — — — — — — — — — — — —

ställande av säkerhet eller annat motsvarande arrangemang som avses i 42 § 3 mom. i denna lag. På verkställigheten av villkoren tillämpas denna lag.

— — — — — — — — — — — — — —

65 §

Inskrivning i datasystemet

— — — — — — — — — — — — — —

Anmälan om hamn skall göras till datasystemet för miljövårdsinformation så som föreskrivs i *miljöskyddslagen för sjöfarten.* Anmälan skall omfatta en avfallshanteringsplan, som skall följas efter det att avfallshanteringsplanen är godkänd och hamnen har skrivits in i datasystemet för miljövårdsinformation. Uppgift om inskrivningen i datasystemet och om avfallshanteringsplanen skall sändas till kommunens miljövårdsmyndighet.

— — — — — — — — — — — — — —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

———

9.

Lag

om ändring av lagen om skydd för miljön i Antarktis

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 18 oktober 1996 om skydd för miljön i Antarktis (28/1998) rubriken för 6 kap. och 31 § som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
6 kap.	6 kap.
Förhindrande av havsförorening som förorsakas av fartyg	**Förhindrande av miljöförorening från fartyg**
31 §	31 §
Förhållande till annan lagstiftning	*Förhållande till annan lagstiftning*
För att förhindra sådan havsförorening i Antarktis som förorsakas av fartyg tillämpas lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg (300/79) och de stadganden och bestämmelser som utfärdats med stöd av den, om inte något annat stadgas i detta kapitel.	För att förhindra sådan miljöförorening i Antarktis som förorsakas av fartyg tillämpas *miljöskyddslagen för sjöfarten* (/20) och de stadganden och bestämmelser som utfärdats med stöd av den, om inte något annat stadgas i detta kapitel.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

———

10.

Lag

om ändring av 73 a § i avfallslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i avfallslagen av den 3 december 1993 (1072/1993) 73 a § 2 mom., sådant det lyder i lagen 1063/2004, som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
73 a §	73 a §
Förbud mot förbränning av avfall på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon	*Förbud mot förbränning av avfall på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Bestämmelser om förbränning av avfall orsakat av fartygs ordinarie drift finns dock i lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg (300/1979).	Bestämmelser om förbränning av avfall orsakat av fartygs ordinarie drift finns dock i *miljöskyddslagen för sjöfarten (/20).*

———

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

———

11.

Lag

om ändring av 2 och 3 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 17 mars 1995 om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 2 § 1 punkten och 3 § 2 mom.,
av dem 2 § 1 punkten sådan den lyder i lagen 55/2002, som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2 §	2 §
Definitioner	*Definitioner*
I denna lag och i förordningar som utfärdats med stöd av den avses med 1) fartygssäkerhet fartygs sjövärdighet, säker drift av fartyg och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift, redarens säkerhetsledningssystem samt förhindrande av vattnens förorening förorsakad av fartyg,	I denna lag och i förordningar som utfärdats med stöd av den avses med 1) fartygssäkerhet fartygs sjövärdighet, säker drift av fartyg och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift, redarens säkerhetsledningssystem samt förhindrande av *miljö*förorening från fartyg;
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
3 §	3 §
Övrig lagstiftning	*Övrig lagstiftning*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Förutom i denna lag stadgas om tillsyn över efterlevnaden av stadganden och bestämmelser om förhindrande av vattnens förorening förorsakad av fartyg i lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg (300/79).	Förutom i denna lag stadgas om tillsyn över efterlevnaden av stadganden och bestämmelser om förhindrande av miljöförorening från fartyg i *miljöskyddslagen för sjöfarten (/20).*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

———

12.

Lag

om ändring av strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i strafflagen av den 19 december 1889 (39/1889) 1 kap. 1 § 2 mom., 8 kap. 1 § 4 mom. och 48 kap. 10 §,
av dem 1 kap. 1 § 2 mom. och 48 kap. 10 § sådana de lyder i lagen 1067/2004 och 8 kap. 1 § 4 mom. sådant det lyder i lagen 1161/2005, som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 kap	1 kap.
Om tillämpningsområdet för finsk straffrätt	**Om tillämpningsområdet för finsk straffrätt**
1 §	1 §
Brott som har begåtts i Finland	*Brott som har begåtts i Finland*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Bestämmelser om tillämpningen av finsk lag på brott som har begåtts i Finlands ekonomiska zon finns i lagen om Finlands ekonomiska zon (1058/2004) och i lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg (300/1979).	Bestämmelser om tillämpningen av finsk lag på brott som har begåtts i Finlands ekonomiska zon finns i lagen om Finlands ekonomiska zon (1058/2004) och *miljöskyddslagen för sjöfarten (/20).*
8 kap	8 kap.
Om preskription	**Om preskription**
1 §	1 §
Preskription av åtalsrätten	*Preskription av åtalsrätten*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
För tjänstebrott är preskriptionstiden dock minst fem år. För miljöförstöring, naturskyddsbrott och byggnadsskyddsbrott är preskriptionstiden tio år. För miljöförstöring, grov miljöförstöring, miljöförseelse och miljöförstöring av oaktsamhet som har skett från ett utländskt fartyg i Finlands ekonomiska zon så som avses i 28 § i lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) är preskriptionstiden tre år. För fiskebrott som har begåtts från ett utländskt fartyg i den ekonomiska zonen är den kortaste preskriptionstiden tre år.	För tjänstebrott är preskriptionstiden dock minst fem år. För miljöförstöring, naturskyddsbrott och byggnadsskyddsbrott är preskriptionstiden tio år. För miljöförstöring, grov miljöförstöring, miljöförseelse och miljöförstöring av oaktsamhet som har skett från ett utländskt fartyg i Finlands ekonomiska zon så som avses i *13 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten* är preskriptionstiden tre år. För fiskebrott som har begåtts från ett utländskt fartyg i den ekonomiska zonen är den kortaste preskriptionstiden tre år.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

48 kap

Om miljöbrott

10 §

Från utländska fartyg i den ekonomiska zonen begångna miljöbrott

För en i 28 § 1 mom. i lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg, avsedd gärning som har begåtts från ett utländskt fartyg i Finlands ekonomiska zon och som är straffbar enligt 1—4 § i detta kapitel får dömas endast till böter.

48 kap.

Om miljöbrott

10 §

Från utländska fartyg i den ekonomiska zonen begångna miljöbrott

För en i *13 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten* avsedd gärning som har begåtts från ett utländskt fartyg i Finlands ekonomiska zon och som är straffbar enligt 1—4 § i detta kapitel får dömas endast till böter.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

———

13.

Lag

om ändring av 1 § i lagen om förrättande av undersökning och användande av tvångsmedel ombord på utländskt handelsfartyg med anledning av brott i vissa fall

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 5 mars 1965 om förrättande av undersökning och användande av tvångsmedel ombord på utländskt handelsfartyg med anledning av brott i vissa fall (148/1965) 1 §, sådan den lyder i lagen 1065/2004, som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §	1 §
Ombord på ett utländskt handelsfartyg, som avgått från en utländsk hamn och befinner sig inom Finlands territorialhav i fredlig genomfart, får finska myndigheter inte förrätta undersökning eller använda tvångsmedel med anledning av ett brott som har begåtts innan fartyget anlände till Finlands territorialhav, om inte fartyget gör avvikelse till Finlands inre territorialvatten eller det är fråga om ett sådant brott begånget från ett utländskt fartyg inom Finlands ekonomiska zon som avses i lagen om Finlands ekonomiska zon (1058/2004) eller i lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg (300/1979).	Ombord på ett utländskt handelsfartyg, som avgått från en utländsk hamn och befinner sig inom Finlands territorialhav i fredlig genomfart, får finska myndigheter inte förrätta undersökning eller använda tvångsmedel med anledning av ett brott som har begåtts innan fartyget anlände till Finlands territorialhav, om inte fartyget gör avvikelse till Finlands inre territorialvatten eller det är fråga om ett sådant brott begånget från ett utländskt fartyg inom Finlands ekonomiska zon som avses i lagen om Finlands ekonomiska zon (1058/2004) eller i *miljöskyddslagen för sjöfarten (/20).*

———

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

———

14.

Lag

om ändring av 3 och 21 § i lagen om Finlands ekonomiska zon

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 26 november 2004 om Finlands ekonomiska zon (1058/2004) 3 § 2 mom. och 21 §, som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3 §	3 §
Lagstiftning som skall tillämpas på miljöskydd och vattenbyggande	*Lagstiftning som skall tillämpas på miljöskydd och vattenbyggande*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Bestämmelser om förhindrande av sådan förorening av vatten som orsakas av ordinarie drift av fartyg och om åtgärder i samband med bekämpning av oljeskador i den ekonomiska zonen finns i lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg (300/1979). I den ekonomiska zonen tillämpas dessutom avfallslagen (1072/1993) enligt vad som föreskrivs särskilt.	Bestämmelser om förhindrande av sådan miljöförorening i den ekonomiska zonen som orsakas av ordinarie drift av fartyg finns i *miljöskyddslagen för sjöfarten (/20)* och bestämmelser om åtgärder i samband med bekämpning av oljeskador *och fartygskemikalieolyckor* i den ekonomiska zonen finns i *lagen om bekämpning av oljeskador (/20)*. I den ekonomiska zonen tillämpas dessutom avfallslagen (1072/1993) enligt vad som föreskrivs särskilt.
21 §	21 §
Användning av straffprocessuella tvångsmedel	*Användning av straffprocessuella tvångsmedel*
Med anledning av sådana i den ekonomiska zonen begångna brott som avses i denna lag får tvångsmedel användas enligt vad som bestäms i tvångsmedelslagen (450/1987). Bestämmelser om förutsättningarna för användning av tvångsmedel vid undersökning av en gärning som begåtts från ett utländskt fartyg i Finlands ekonomiska zon och som avses i 28 § 1 mom. i lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg finns i 28 b § i nämnda lag.	Med anledning av sådana i den ekonomiska zonen begångna brott som avses i denna lag får tvångsmedel användas enligt vad som bestäms i tvångsmedelslagen (450/1987). *Bestämmelser om förutsättningarna för användning av tvångsmedel vid undersökning av en gärning som begåtts från ett utländskt fartyg i Finlands ekonomiska zon och som avses i 13 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten finns i 13 kap. 5 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.*
	———
	Denna lag träder i kraft den 20 . *Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.*
	———

15.

Lag

om ändring av 1 och 69 § i räddningslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i räddningslagen av den 13 juni 2003 (468/2003) 1 § 3 mom. och 69 § 3 mom., av dem 69 § 3 mom. sådant det lyder i lagen 950/2005, som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §	1 §
Lagens tillämpningsområde	*Lagens tillämpningsområde*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Dessutom tillämpas de bestämmelser om räddningsväsendets uppgifter som ingår i lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg (300/1979), lagen om bekämpande av oljeskador som uppkommer på land (378/1974), sjöräddningslagen (1145/2001), sjölagen (674/1994), luftfartslagen (281/1995) eller i någon annan lag.	Dessutom tillämpas de bestämmelser om räddningsväsendets uppgifter som ingår i *lagen om bekämpning av oljeskador (/20)*, sjöräddningslagen (1145/2001), sjölagen (674/1994), luftfartslagen (1242/2005) eller i någon annan lag.
— — — — — — — — — — — — — — — —	.— — — — — — — — — — — — — — — —
69 §	69 §
Åtgärdsregister	*Åtgärdsregister*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Uppgifterna i registret får utan hinder av sekretessbestämmelserna utlämnas till en nödcentral, en räddningsmyndighet, Konsumentverket och säkerhetsteknikcentralen för räddningsverksamhet eller tillsyn samt till andra myndigheter och forskningsinstitut för undersökning av olyckor eller vetenskaplig forskning, vid behov även genom teknisk anslutning. Räddningsinstitutet får använda uppgifterna i registret för att göra upp statistik. Åtgärdsregistret får användas för statistikföring, förutsatt att inga personer kan identifieras i statistiken. I övrigt gäller i fråga om utlämnande av uppgifter vad som bestäms i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).	Uppgifterna i registret får utan hinder av sekretessbestämmelserna utlämnas till en nödcentral, en räddningsmyndighet, Konsumentverket och säkerhetsteknikcentralen för räddningsverksamhet eller tillsyn, *till Finlands miljöcentral och de närings-, trafik- och miljöcentralerna för bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor och beredskap inför dem* samt till andra myndigheter och forskningsinstitut för undersökning av olyckor eller vetenskaplig forskning, vid behov även genom teknisk anslutning. Räddningsinstitutet får använda uppgifterna i registret för att göra upp statistik. Åtgärdsregistret får användas för statistikföring, förutsatt att inga personer kan identifieras i statistiken. I övrigt gäller i fråga om utlämnande av uppgifter vad som bestäms i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
	———

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

16.

Lag

om ändring av 4 § i sjöräddningslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i sjöräddningslagen av den 30 november 2001 (1145/2001) 4 § 2 mom. 8 punkten, som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
4 §	4 §
Övriga sjöräddningsmyndigheter	*Övriga sjöräddningsmyndigheter*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
De övriga sjöräddningsmyndigheterna har följande uppgifter inom sjöräddningstjänsten:	De övriga sjöräddningsmyndigheterna har följande uppgifter inom sjöräddningstjänsten:
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
8) miljömyndigheterna svarar tillsammans med andra myndigheter för organiseringen av bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor i samband med sjöolyckor, enligt vad som närmare bestäms i lagstiftningen om förhindrande av vattnens förorening som förorsakas av fartyg samt ställer sakkunskapen inom sitt verksamhetsområde till gränsbevakningsväsendets förfogande.	8) miljömyndigheterna svarar tillsammans med andra myndigheter för organiseringen av bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor i samband med sjöolyckor, enligt vad som närmare bestäms i lagstiftningen *om bekämpning av oljeskador* samt ställer sakkunskapen inom sitt verksamhetsområde till gränsbevakningsväsendets förfogande.
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
	———
	Denna lag träder i kraft den 20 . Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.
	———

17.

Lag

om ändring av 11 § i lagen om försvarsmakten

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 11 maj 2007 om försvarsmakten (551/2007) 11 § som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
11 §	11 §
Handräckning för skyddande av samhället	*Handräckning för skyddande av samhället*
Försvarsmakten kan ge handräckning för skyddande av samhället enligt vad som föreskrivs i lagen om bekämpande av oljeskador som uppkommer på land (378/1974), lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) eller i någon annan lag.	Försvarsmakten kan ge handräckning för skyddande av samhället enligt vad som föreskrivs i *lagen om bekämpning av oljeskador (/20)* eller i någon annan lag.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

———

ÄNDRINGARNA I BILAGAN TILL PROTOKOLLET AV ÅR 1978 TILL 1973 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING FRÅN FARTYG

(Den reviderade bilagan I till MARPOL 73/78)

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

(Revised Annex I of MARPOL 73/78)

BILAGA

KAPITEL 1 – ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Regel 1

Definitioner

I denna bilaga används följande definitioner:
1 Med *olja* förstås petroleum i varje form, inklusive råolja, eldningsolja (fuel oil), oljeslam (sludge), oljeavfall och raffinerade produkter (utom de petrokemiska produkter på vilka bilaga II till konventionen tillämpas) inklusive, utan att begränsa allmängiltigheten i det föregående, de ämnen som ingår i förteckningen i bihang I till denna bilaga.
2 Med *råolja* förstås varje sådan flytande kolväteblandning som förekommer naturligt i jorden, vare sig den är behandlad för att lättare kunna transporteras eller inte, och inbegriper
.1 råolja från vilken vissa destillationsfraktioner kan ha avlägsnats och
.2 råolja till vilken vissa destillationsfraktioner kan ha tillsatts.
3 Med *oljehaltig blandning* förstås en blandning som innehåller olja, oberoende av dess koncentration.
4 Med *bunkerolja* förstås varje slag av olja som används som bränsle i framdrivnings- och hjälpmaskinerier i det fartyg där den förs.

5 Med *oljetankfartyg* förstås fartyg som är konstruerat eller anpassat huvudsakligen för transport av olja i bulk i dess lastutrymmen. Begreppet inkluderar kombinationsfartyg, kemikalietankfartyg som definieras i annex II till konventionen och de gastankfartyg som avses i SOLAS 74 (såsom den ändrats), kapitel II-1, regel 3.20 när dessa för last som helt eller delvis består av olja i bulk,
6 Med *råoljetankfartyg* förstås oljetankfartyg som används för transport av råolja.
7 Med *produkttankfartyg* förstås oljetankfartyg som används för transport av annan olja än råolja.
8 Med *kombinationsfartyg* förstås fartyg avsett för transport av antingen olja eller fasta laster i bulk.
9 Med *väsentlig förändring* förstås
.1 en förändring av ett fartyg som
.1 i väsentlig grad ändrar fartygets dimensioner eller lastkapacitet, eller

ANNEX

CHAPTER 1 – 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 those 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 *Crude oil* means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:

.1 crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and
.2 crude oil to which certain distillate fractions may have been added.
3 *Oily mixture* means a mixture with any oil content.

4 *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.
5 *Oil tanker* means a ship constructed or adapted primarily to carry oil in bulk in its cargo spaces and includes combination carriers, any "NLS tanker" as defined in Annex II of the present Convention and any gas carrier as defined in regulation 3.20 of chapter II-1 of SOLAS 74 (as amended), when carrying a cargo or part cargo of oil in bulk.

6 *Crude oil tanker* means an oil tanker engaged in the trade of carrying crude oil.
7 *Product carrier* means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil.
8 *Combination carrier* means a ship designed to carry either oil or solid cargoes in bulk.
9 Major conversion:
.1 means a conversion of a ship:
.1 which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or

.2 ändrar fartygets typ, eller
.3 enligt administrationen är avsedd att väsentligt förlänga fartygets livslängd, eller

4 på annat sätt förändrar fartyget så att det, om det hade varit ett nytt fartyg, skulle beröras av bestämmelser i detta protokoll, vilka inte är tillämpliga på fartyget som existerande fartyg.
.2 Oavsett vad som föreskrivs i denna definition
.1 skall en sådan förändring av ett oljetankfartyg, levererat senast den 1 juni 1982 enligt definitionen i regel 1.28.3 och med en dödvikt av 20 000 ton eller mera, som utförs för att fartyget skall uppfylla kraven i regel 18 i denna bilaga, inte anses utgöra en sådan väsentlig förändring som avses i denna bilaga,
.2 skall en sådan förändring av ett oljetankfartyg, levererat före den 6 juli 1996 enligt definitionen i regel 1.28.5, som utförs för att fartyget skall uppfylla kraven i regel 19 och 20 i denna bilaga, inte anses utgöra en sådan väsentlig förändring som avses i denna bilaga.
10 Med närmaste land förstås den baslinje från vilken ifrågavarande stats territorialvatten räknas enligt internationell rätt, med undantag av vattnen utanför Australiens nordöstra kust, där ”från närmaste land” i konventionen betyder: från en linje dragen från en punkt på Australiens kust med koordinaterna latitud 11°00'S, longitud 142°08'E,

därifrån till en punkt latitud 10°35'S, longitud 141°55'E,
därifrån till en punkt latitud 10°00'S, longitud 142°00'E,
därifrån till en punkt latitud 9°10'S, longitud 143°52'E,
därifrån till en punkt latitud 9°00'S, longitud 144°30'E,
därifrån till en punkt latitud 10°41'S, longitud 145°00'E,
därifrån till en punkt latitud 13°00'S, longitud 145°00'E,
därifrån till en punkt latitud 15°00'S, longitud 146°00'E,
därifrån till en punkt latitud 17°30'S, longitud 147°00'E,
därifrån till en punkt latitud 21°00'S, longitud 152°55'E,
därifrån till en punkt latitud 24°30'S, longitud 154°00'E,
därifrån till en punkt på Australiens kust latitud 24°42'S, longitud 153°15'E.

.2 which changes the type of the ship; or
.3 the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or
.4 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.

2 Notwithstanding the provisions of this definition:
.1 conversion of an oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, to meet the requirements of regulation 18 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this Annex; and
.2 conversion of an oil tanker delivered before 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.5, to meet the requirements of regulation 19 or 20 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this Annex.

10 *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' S, longitude 142°08' E
to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E,
thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E,
thence to a point latitude 9°10' S, longitude 143°52' E,
thence to a point latitude 9°00' S, longitude 144°30' E,
thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E,
thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E,
thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E,
thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E,
thence to a point on the coast of Australia in

11 Med *specialområde* förstås ett havsområde där det av erkända tekniska skäl som sammanhänger med dess oceanografiska och ekologiska status och med hänsyn till trafikens särskilda karaktär är nödvändigt att införa särskilda bindande metoder för att förhindra marin förorening på grund av oljeutsläpp.
I denna bilaga definieras specialområdena på följande sätt:
.1 *Medelhavsområdet*: det egentliga Medelhavet med vikar och hav. Gränsen mellan Medelhavet och Svarta havet utgörs av latitudparallellen 41°N, medan den västra gränsen utgörs av Gibraltarsundet vid meridianen 5°36'W.

.2 *Östersjöområdet*: det egentliga Östersjön med Bottniska viken, Finska viken och inloppet till Östersjön begränsat av latitudparallellen genom Skagen i Skagerrak vid 57°44,8'N.

.3 *Svartahavsområdet*: det egentliga Svarta havet. Gränsen mellan Svarta havet och Medelhavet utgörs av latitudparallellen 41°N.

.4 *Rödahavsområdet*: det egentliga svarta havet med Suezviken och Akabaviken, begränsat i söder av loxodromer mellan Ras si Ane (12°8,5'N; 43°19,6'N) och Husn Murad (12°40,4'N; 43°30,2'W);

.5 *Gulfområdet*: havsområdet nordväst om loxodromen mellan Ras al Haddin (22°30'N; 59°48'E) och Ras al Fasteh (25°04'N; 61°25'E)
.6 *Adenvikenområdet*: den del av Adenviken mellan Röda havet och Arabiska havet som i väster begränsas av loxodromen mellan Ras si Ane (12°28,5'N; 43°19,6'E) och Husn Murad (12°40,4'N; 43°30,2'E) och i öster av loxodromen mellan Ras Asir (11°50'N; 51°16,9'E) och Ras Fartak (15°35'N; 52°13,8'E);

.7 *Antarktisområdet*: havsområdet söder om latituden 60ºS.
.8 *Nordvästeuropeiska havsområdet*: Nordsjön med anslutande havsområden, Irländska sjön med anslutande havsområden, Keltiska sjön, Engelska kanalen med anslutande havsområden och en del av nordöstra Atlanten omedelbart väster om Irland. Området begränsas av linjerna som förenar följande punkter:

latitude 24°42' S, longitude 153°15' E.

11 *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.
For the purposes of this Annex, the special areas are defined as follows:
.1 *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 005°36' W;
.2 *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;
.3 *the Black Sea area* means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean Sea and the Black Sea constituted by the parallel 41° N;
.4 *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°28.5' N, 043°19.6' E) and Husn Murad (12°40.4' N, 043°30.2' E);
.5 *the Gulfs area* means the sea area located north-west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30' N, 059°48' E) and Ras al Fasteh (25°04' N, 061° 25' E);
.6 *the Gulf of Aden area* means that part of the Gulf of Aden between the Red Sea and the Arabian Sea bounded to the west by the rhumb line between Ras si Ane (12°28.5'N, 043°19.6' E) and Husn Murad (12°40.4' N, 043°30.2' E) and to the east by the rhumb line between Ras Asir (11°50' N, 051°16.9' E) and the Ras Fartak (15°35' N, 052°13.8' E);
.7 *the Antarctic area* means the sea area south of latitude 60°S; and
.8 *the North West European waters* include the North Sea and its approaches, the Irish Sea and its approaches, the Celtic Sea, the English Channel and its approaches and part of the North East Atlantic immediately to the west of Ireland. The area is bounded by lines joining the following points:

48°27'N på Frankrikes kust
48°27'N; 6°25'W
49°52'N; 7°44'W
50°30'N; 12°'W
56°30'N; 12°'W
62°N; 3°W
62°N på Norges kust,
57°44,8'N på Danmarks och Sveriges kust.

.9 *Omanområdet i Arabiska havet*: havsområdet som begränsas av koordinaterna

22°30,00'N; 59°48,00'E
23°47,27'N; 60°35,73'E
22°40,62'N; 62°25,29'E
21°47,40'N; 63°22,22'E
20°30,37'N; 62°52,41'E
19°45,90'N; 62°25,97'E
18°49,92'N; 62°02,94'E
17°44,36'N; 61°05,53'E
16°43,71'N; 60°25,62'E
16°03,90'N; 59°32,24'E
15°15,20'N; 58°58,52'E
14°36,93'N; 58°10,23'E
14°18,93'N; 57°27,03'E
14°11,53'N; 56°53,75'E
13°53,80'N; 56°19,24'E
13°45,86'N; 55°54,53'E
14°27,38'N; 54°51,42'E
14°40,10'N; 54°27,35'E
14°46,21'N; 54°08,56'E
15°20,74'N; 53°38,33'E
15°48,69'N; 53°32,07'E
16°23,02'N; 53°14,82'E
16°39,06'N; 53°6,52'E.

12 Med *momentan oljeutsläppshastighet* förstås oljeutsläppshastigheten i liter per timme vid ett givet tillfälle dividerad med fartygets fart i knop vid samma tillfälle.
13 Med *tank* förstås ett sådant slutet utrymme i ett fartyg som är avgränsat av fasta konstruktioner och är avsett att föra vätskor i bulk.
14 Med *vingtank* förstås en tank som är placerad intill sidobordläggningen.
15 Med *centertank* förstås en tank som är placerad innanför ett långskeppsskott.
16 Med *sloptank* förstås en tank som är särskilt avsedd för uppsamling av tankdränering, tankspolvätska och andra oljehaltiga blandningar.
17 Med *ren barlast* förstås barlast i en tank som efter att den senast innehållit olja har

48° 27' N on the French coast
48° 27' N; 006° 25' W
49° 52' N; 007° 44' W
50° 30' N; 012° W
56° 30' N; 012° W
62° N; 003° W
62° N on the Norwegian coast
57° 44.8' N on the Danish and Swedish coasts

.9 *the Oman area of the Arabian Sea* means the sea area enclosed by the following coordinates:

22° 30.00' N; 059° 48.00' E
23° 47.27' N; 060° 35.73' E
22° 40.62' N; 062° 25.29' E
21° 47.40' N; 063° 22.22' E
20° 30.37' N; 062° 52.41' E
19° 45.90' N; 062° 25.97' E
18° 49.92' N; 062° 02.94' E
17° 44.36' N; 061° 05.53' E
16° 43.71' N; 060° 25.62' E
16° 03.90' N; 059° 32.24' E
15° 15.20' N; 058° 58.52' E
14° 36.93' N; 058° 10.23' E
14° 18.93' N; 057° 27.03' E
14° 11.53' N; 056° 53.75' E
13° 53.80' N; 056° 19.24' E
13° 45.86' N; 055° 54.53' E
14° 27.38' N; 054° 51.42' E
14° 40.10' N; 054° 27.35'E
14° 46.21' N; 054° 08.56' E
15° 20.74' N; 053° 38.33' E
15° 48.69' N; 053° 32.07' E
16° 23.02' N; 053° 14.82' E
16° 39.06' N; 053° 06.52' E

12 *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.
13 *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.
14 *Wing tank* means any tank adjacent to the side shell plating.
15 *Centre tank* means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.
16 *Slop tank* means a tank specifically designated for the collection of tank drainings, tank washings and other oily mixtures.

17 *Clean ballast* means the ballast in a tank

rengjorts tills utflödet från tanken, om det släpps ut från ett stillastående fartyg i rent, lugnt vatten, klart väder under dagtid, inte medför synliga spår av olja på vattenytan eller på närliggande strandlinjer och inte heller till slam eller emulsion under vattenytan eller på omgivande stränder. Om barlasten släpps ut genom ett system för övervakning och kontroll av oljeutsläpp som godkänts av administrationen, skall bevis grundade på ett sådant system, som visar att koncentrationen av olja i utflödet inte överstiger 15 delar per miljon delar vatten vara avgörande för att barlasten skall betraktas som ren, oberoende av om synliga spår av olja upptäcks.

18 Med *segregerad barlast* förstås barlastvatten som intagits i en tank som är helt avskild från lastolje- och bunkeroljesystemet och som är avsedd att stadigvarande användas för barlast eller last som inte utgörs av olja eller skadliga flytande ämnen, vilka definieras på olika sätt i annexen till konventionen.

19 Med ett fartygs *längd (L)* förstås antingen 96 procent av den totala längden i en vattenlinje belägen på 85 procent av minsta malldjupet, mätt från övre kanten av kölen, eller längden från förstävens förkant till roderhjärtstockens mittlinje mätt längs samma vattenlinje, ifall sistnämnda längd är längre. I fartyg konstruerade med styrlastighet, mäts längden i en vattenlinje som är parallell med konstruktionsvattenlinjen. Längden (L) anges i meter.
20 Med *förliga och aktra perpendiklar* förstås vertikala linjer som skär den förliga respektive aktra änden av längden (L). Den förliga perpendikeln skall sammanfalla med stävens förkant i den vattenlinje i vilken längden mäts.
21 Med *midskepps* förstås mittpunkten av längden (L).
22 Med ett fartygs *bredd (B)* förstås fartygets största bredd mätt midskepps till ytterkant av spant i fartyg med bordläggning av metall och till skrovets yttersida i fartyg med bordläggning av annat material. Bredden (B) anges i meter.

23 Med ett fartygs *dödvikt* (DW) förstås skillnaden i metriska ton mellan fartygets deplacement i vatten med en relativ densitet av 1,025 vid den lastvattenlinje som motsvarar fastställt sommarfribord och fartygets lättvikt.

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 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.
18 *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 liquid substances as variously defined in the Annexes of the present Convention.
19 *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.

20 *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.

21 *Amidships* is at the middle of the length *(L)*.
22 *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.
23 *Deadweight (DW)* means the difference in tonnes between the displacement of a ship in water of a relative density of 1.025 at the load waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the lightweight of the

24 Med ett fartygs *lättvikt* förstås fartygets deplacement i metriska ton utan last, bunkerolja, smörjolja, barlastvatten, färskvatten och matarvatten i tankar, förbrukningsförråd, samt passagerare, besättning och deras tillhörigheter.
25 Med *permeabiliteten* för ett utrymme förstås förhållandet mellan volymen av den del av utrymmet som antas kunna bli vattenfylld och utrymmets totala volym.
26 *Rymder och ytor* i ett fartyg räknas alltid till mallade linjer.
27 Med *årsdag* förstås den dag och månad varje år, som motsvarar den sista giltighetsdagen för internationellt oljeskyddscertifikat.

28.1 Med *fartyg levererat den 31 december 1979 eller tidigare* förstås ett fartyg
.1 för vilket byggnadskontrakt har tecknats den 31 december 1975 eller tidigare, eller
.2 när byggnadskontrakt inte finns, vars köl har sträckts eller som befunnit sig på motsvarande byggnadsstadium den 30 juni 1976 eller tidigare eller
.3 som har levererats den 31 december 1979 eller tidigare eller
.4 som har undergått en väsentlig förändring, sådan att
.1 kontrakt har tecknats den 31 december 1975 eller tidigare, eller
.2 när kontrakt inte finns, ombyggnaden har påbörjats den 30 juni 1976 eller tidigare, eller

.3 ombyggnaden har avslutats den 31 december 1979 eller tidigare.
28.2 Med *fartyg levererat efter den 31 december 1979* förstås ett fartyg
.1 för vilket byggnadskontrakt har tecknats efter den 31 december 1975 eller
.2 när byggnadskontrakt inte finns, vars köl har sträckts eller som befunnit sig på motsvarande byggnadsstadium efter den 30 juni 1976 eller
.3 som har levererats den 31 december 1979 eller tidigare, eller
.4 som har undergått en väsentlig förändring, sådan att
.1 kontrakt har tecknats efter den 31 december 1975, eller
.2 när kontrakt inte finns, ombyggnaden har påbörjats efter den 30 juni 1976, eller

.3 ombyggnaden har avslutats efter den 31 december 1979.
28.3 Med *oljetankfartyg levererat den 1 juni 1982 eller tidigare* avses ett oljetankfartyg

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

25 *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.
26 *Volumes and areas* in a ship shall be calculated in all cases to moulded lines.
27 *Anniversary date* means the day and the month of each year, which will correspond to the date of expiry of the International Oil Pollution Prevention Certificate.
28.1 *ship delivered on or before 31 December 1979* means a ship:
.1 for which the building contract is placed on or before 31 December 1975; or
.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or before 30 June 1976; or
.3 the delivery of which is on or before 31 December 1979; or
.4 which has undergone a major conversion:
.1 for which the contract is placed on or before 31 December 1975; or
.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or before 30 June 1976; or
.3 which is completed on or before 31 December 1979.
28.2 *ship delivered after 31 December 1979* means a ship:
.1 for which the building contract is placed after 31 December 1975; or
.2 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

.3 the delivery of which is after 31 December 1979; or
.4 which has undergone a major conversion:
.1 for which the contract is placed after 31 December 1975; or
.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 30 June 1976; or
.3 which is completed after 31 December 1979.
28.3 *oil tanker delivered on or before 1 June 1982* means an oil tanker:

.1 för vilket byggnadskontrakt har tecknats den 1 juni 1979 eller tidigare, eller
.2 när byggnadskontrakt inte finns, vars köl har sträckts eller som befunnit sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 januari 1980 eller tidigare, eller
.3 som har levererats den 1 juni 1982 eller tidigare, eller
.4 som har undergått en väsentlig förändring, sådan att
.1 kontrakt har tecknats den 1 juni 1979 eller tidigare, eller
.2 när kontrakt inte finns, ombyggnaden har påbörjats den 1 januari 1980 eller tidigare, eller
.3 ombyggnaden har avslutats den 1 juni 1982 eller tidigare.

28.4 Med *oljetankfartyg levererat efter den 1 juni 1982* avses ett oljetankfartyg
.1 för vilket byggnadskontrakt har tecknats efter den 1 juni 1979, eller
.2 när byggnadskontrakt inte finns, vars köl har sträckts eller som befunnit sig på motsvarande byggnadsstadium efter den 1 januari 1980, eller
.3 som har levererats efter den 1 juni 1982, eller
.4 som har undergått en väsentlig förändring, sådan att
.1 kontrakt har tecknats efter den 1 juni 1979, eller
.2 när kontrakt inte finns, ombyggnaden har påbörjats efter den 1 januari 1980, eller

.3 ombyggnaden har avslutats efter den 1 juni 1982.

28.5 Med *oljetankfartyg levererat före den 6 juli 1996* avses ett oljetankfartyg
.1 för vilket byggnadskontrakt har tecknats före den 6 juli 1993, eller
.2 när byggnadskontrakt inte finns, vars köl har sträckts eller som befunnit sig på motsvarande byggnadsstadium före den 6 januari 1994 eller tidigare, eller
.3 som har levererats före den 6 juni 1996, eller
.4 som har undergått en väsentlig förändring, sådan att
.1 kontrakt har tecknats före den 6 december 1993, eller
.2 när kontrakt inte finns, ombyggnaden har påbörjats före den 6 januari 1994, eller

.3 ombyggnaden har avslutats före den 6 juni 1996.

28.6 Med *oljetankfartyg levererat den 6 juli*

.1 for which the building contract is placed on or before 1 June 1979; or
.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or before 1 January 1980; or
.3 the delivery of which is on or before 1 June 1982; or
.4 which has undergone a major conversion:
.1 for which the contract is placed on or before 1 June 1979; or
.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or before 1 January 1980; or
.3 which is completed on or before 1 June 1982

28.4 *oil tanker delivered after 1 June 1982* means an oil tanker:
.1 for which the building contract is placed after 1 June 1979; or
.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or

.3 the delivery of which is after 1 June 1982; or
.4 which has undergone a major conversion:
.1 for which the contract is placed after 1 June 1979; or
.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or
.3 which is completed after 1 June 1982.

28.5 *oil tanker delivered before 6 July 1996* means an oil tanker:
.1 for which the building contract is placed before 6 July 1993; or
.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction before 6 January 1994; or
.3 the delivery of which is before 6 July 1996; or
.4 which has undergone a major conversion:

.1 for which the contract is placed before 6 July 1993; or
.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun before 6 January 1994; or
.3 which is completed before 6 July 1996.

28.6 *oil tanker delivered on or after 6 July 1996* means an oil tanker:
.1 for which the building contract is placed

1996 eller senare avses ett oljetankfartyg
.1 för vilket byggnadskontrakt har tecknats den 6 juli 1993 eller senare, eller
.2 när byggnadskontrakt inte finns, vars köl har sträckts eller som befunnit sig på motsvarande byggnadsstadium den 6 januari 1994 eller senare, eller
.3 som har levererats den 6 juli 1996 eller senare, eller
.4 som har undergått en väsentlig förändring, sådan att
.1 byggnadskontrakt har tecknats den 6 juli 1993 eller senare, eller
.2 när kontrakt inte finns, ombyggnaden har påbörjats den 6 januari 1994 eller senare, eller
.3 ombyggnaden har avslutats den 6 juli 1996 eller senare.

28.7 Med *oljetankfartyg levererat den 1 februari 2002 eller senare* avses ett oljetankfartyg
.1 för vilket byggnadskontrakt har tecknats den 1 februari 1999 eller senare, eller
.2 när byggnadskontrakt inte finns, vars köl har sträckts eller som befunnit sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 augusti 1999 eller senare, eller

.3 som har levererats den 1 februari 2002 eller senare, eller
.4 som har undergått en väsentlig förändring, sådan att
.1 byggnadskontrakt har tecknats den 1 februari 1999 eller senare, eller
.2 när kontrakt inte finns, ombyggnaden har påbörjats den 1 augusti 1999 eller senare, eller
.3 ombyggnaden har avslutats den 1 februari 2002 eller senare.

28.8 Med *oljetankfartyg levererat den 1 januari 2010 eller senare* förstås ett oljetankfartyg
.1 för vilket byggnadskontrakt har tecknats den 1 januari 2007 eller senare, eller
.2 när byggnadskontrakt inte finns, vars köl har sträckts eller som befunnit sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 juli 2007 eller senare, eller
.3 som har levererats den 1 januari 2010 eller senare, eller
.4 som har undergått en väsentlig förändring, sådan att
.1 byggnadskontrakt har tecknats den 1 januari 2007 eller senare, eller
.2 när kontrakt inte finns, ombyggnaden har påbörjats den 1 juli 2007 eller senare, eller

on or after 6 July 1993; or
.2 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 6 January 1994; or
.3 the delivery of which is on or after 6 July 1996; or
.4 which has undergone a major conversion:
.1 for which the contract is placed on or after 6 July 1993; or
.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or after 6 January 1994; or
.3 which is completed on or after 6 July 1996.

28.7 *oil tanker delivered on or after 1 February 2002* means an oil tanker:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 February 1999; or
.2 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 1 August 1999; or

.3 the delivery of which is on or after 1 February 2002; or
.4 which has undergone a major conversion:
.1 for which the contract is placed on or after 1 February 1999; or
.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or after 1 August 1999; or
.3 which is completed on or after 1 February 2002.

28.8 *oil tanker delivered on or after 1 January 2010* means an oil tanker:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2007; or
.2 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 1 July 2007; or
.3 the delivery of which is on or after 1 January 2010; or
.4 which has undergone a major conversion:
.1 for which the contract is placed on or after 1 January 2007; or
.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or after 1 July 2007; or
.3 which is completed on or after 1 January 2010.

29 *Parts per million (ppm)* means parts of oil per million parts of water by volume.

.3 ombyggnaden har avslutats den 1 januari 2010 eller senare.
29 Med *delar per miljon delar (ppm)* förstås delar olja per miljoner delar vatten enligt volym.
30 Med *fartyg byggt* förstås fartyg, vars köl sträckts eller vilket befunnit sig på motsvarande byggnadsstadium.

Regel 2

Omfattning

1 När annat inte uttryckligen föreskrivs, skall bestämmelserna i denna bilaga tillämpas på alla fartyg.
2 Fartyg som inte är oljetankfartyg men som försetts med lastutrymmen byggda och använda för transport av olja i bulk med en sammanlagd kapacitet av 200 kubikmeter eller mera, skall uppfylla kraven i reglerna 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34, och 36 i denna bilaga gällande oljetankfartyg, i fråga om konstruktion och handhavande av sådana lastutrymmen. Är den sammanlagda kapaciteten mindre än 1 000 kubikmeter, får kraven i regel 34.6 i denna bilaga likväl tillämpas i stället för reglerna 29, 31 och 32.
3 När en last, som omfattas av bestämmelserna i bilaga II till konventionen, transporteras i lastutrymmet i ett oljetankfartyg, skall tillämpliga krav i bilaga II till konventionen även vara uppfyllda.
4 Kraven i regel 29, 31 och 32 i denna bilaga skall inte tillämpas på oljetankfartyg som transporterar asfalt eller andra produkter som omfattas av bestämmelserna i denna bilaga och som på grund av sina fysikaliska egenskaper förhindrar effektiv separering från vatten och övervakning av utsläpp. I sådana fall skall utsläppskontroll enligt regel 34 i denna bilaga genomföras så att lastrester behålls ombord och allt förorenat spolvatten lämnas till mottagningsanordningar.
5 Om annat inte följer av punkt 6 i denna regel, skall reglerna 18.6–18.8 i denna bilaga inte tillämpas på oljetankfartyg som levererats den 1 juni 1982 eller tidigare, enligt definition i regel 1.28.3, vilka enbart används för särskild fart
.1 mellan hamnar och terminaler inom en fördragsstat, eller
.2 mellan hamnar och terminaler i fördragsstater, när
.1 resorna sker uteslutande inom ett special-

30 *Constructed* means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction.

Regulation 2

Application

1 Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships.
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 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 and 36 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 34.6 of this Annex may apply in lieu of regulations 29, 31 and 32.
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 The requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex shall not apply to oil tankers carrying asphalt or other products subject to the provisions of this Annex, which through their physical properties inhibit effective product/water separation and monitoring, for which the control of discharge under regulation 34 of this Annex shall be effected by the retention of residues on board with discharge of all contaminated washings to reception facilities.
5 Subject to the provisions of paragraph 6 of this regulation, regulations 18.6 to 18.8 of this Annex shall not apply to an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, solely engaged in specific trades between:
.1 ports or terminals within a State Party to the present Convention; or
.2 ports or terminals of States Parties to the present Convention, where:
.1 the voyage is entirely within a Special Area; or
.2 the voyage is entirely within other limits designated by the Organization.

6 The provisions of paragraph 5 of this regu-

område, eller
.2 resorna sker helt i överensstämmelse med andra begränsningar definierade av organisationen.
6 Bestämmelserna i punkt 5 i denna regel skall tillämpas bara ifall hamnarna eller terminalerna, där fartyget lastas under resorna i fråga, är utrustade med fullgoda mottagningsanordningar som kan ta mot och behandla all barlast och allt tankspolvatten från oljetankfartyg som nyttjar dem, och vart och ett av följande villkor är uppfyllt:
.1 Om inte annat följer av de undantag som anges i regel 4 i denna bilaga, skall allt barlastvatten, inklusive rent barlastvatten, och alla rester från tankrengöring behållas ombord och avlämnas till mottagningsanordningar och korrekta anteckningar skall göras i den oljedagbok II, som avses i regel 36 i denna bilaga, och styrkas av behörig myndighet i hamnstaten.

.2 Administrationen och regeringarna i de hamnstater som avses i punkterna 5.1 och 5.2 i denna regel har ingått avtal om användningen av ett oljetankfartyg som levererats den 1 juni 1982 eller tidigare, enligt definition i regel 1.28.3, för särskild fart.

.3 Mottagningsanordningarna i de hamnar och terminaler som nämns ovan uppfyller kraven i tillämpliga bestämmelser i denna bilaga med hänsyn till denna regel, vilket har bekräftats av regeringarna i de fördragsstater i vilka hamnarna och terminalerna är belägna.

.4 I det internationella oljeskyddscertifikatet finns en styrkt anteckning om att oljetankfartyget används uteslutande för sådan särskild fart som avses här.

Regel 3

Dispens och befrielse

1 Ett fartyg vars konstruktion är sådan att tillämpningen av någon av de bestämmelser i kapitel 3 och 4 i denna bilaga som gäller konstruktion och utrustning är oskälig eller opraktisk, kan av administrationen beviljas undantag från kraven i sådana bestämmelser, förutsatt att fartygets konstruktion och utrustning ger likvärdigt skydd mot oljeförorening med beaktande av den användning fartyget är avsett för. De fartyg som avses här kan t.ex.

lation shall only apply when the ports or terminals where cargo is loaded on such voyages are provided with reception facilities adequate for the reception and treatment of all the ballast and tank washing water from oil tankers using them and all the following conditions are complied with:
.1 subject to the exceptions provided for in regulation 4 of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the appropriate entry in the Oil Record Book Part II referred to in regulation 36 of this Annex is endorsed by the competent Port State Authority;

.2 agreement has been reached between the Administration and the Governments of the Port States referred to in paragraphs 5.1 or 5.2 of this regulation concerning the use of an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, for a specific trade;
.3 the adequacy of the reception facilities in accordance with the relevant provisions of this Annex at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this regulation, is approved by the Governments of the States Parties to the present Convention within which such ports or terminals are situated; and
.4 the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is solely engaged in such specific trade.

Regulation 3

Exemptions and waivers

1 Any ship such as hydrofoil, air-cushion vehicle, near-surface craft and submarine craft etc. whose constructional features are such as to render the application of any of the provisions of chapters 3 and 4 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.

2 Particulars of any such exemption granted by the Administration shall be indicated in

vara bärplansbåtar, luftkuddefarkoster och andra farkoster som rör sig nära vattenytan samt undervattensfarkoster.
2 Detaljerade uppgifter om ett sådant undantag, beviljats av administrationen, skall ingå i det certifikat som avses i regel 7 i denna bilaga.
3 Den administration som beviljar sådant undantag skall snarast möjligt och senast efter 90 dagar ge organisationen detaljerad information om undantaget jämte motiveringar. Organisationen skall ge denna information vidare till parterna i konventionen för kännedom och eventuella åtgärder.

4 Administrationen kan befria ett oljetankfartyg från kraven i reglerna 29, 30 och 31 i denna bilaga, när fartyget används uteslutande för resor som varar högst 72 timmar, sker inom 50 nautiska mil från närmaste land och företas mellan hamnar och terminaler inom en fördragsstat. Varje sådant undantag skall ges på villkor att tankfartyget behåller alla oljehaltiga blandningar ombord tills de lämnas till mottagningsanordningar, och att administrationen fastställt att de anordningar som tillhandahålls för mottagande av sådana oljehaltiga blandningar är tillräckliga.

5 Administrationen kan befria andra oljetankfartyg än de som avses i punkt 4 i denna regel från kraven i regel 31 och 32 i denna bilaga när

.1 fartyget är ett oljetankfartyg levererat den 1 juni 1982 eller tidigare, enligt definition i regel 1.28.3, med en dödvikt av minst 40 000 ton och det används uteslutande för sådan särskild fart som avses i regel 2.5 i denna bilaga, och villkoren i regel 2.6 i denna bilaga är uppfyllda, eller
.2 fartyget används uteslutande för resor som hör till en eller flera av följande kategorier:
.1 resor inom specialområden, eller
.2 resor inom 50 nautiska mil från närmaste land utanför specialområden, när tankfartyget används för:
.1 resor mellan hamnar och terminaler inom en fördragsstat, eller
.2 begränsade resor definierade av administrationen, vilka varar högst 72 timmar,

förutsatt att vart och ett av följande villkor är uppfyllt:
.3 alla oljehaltiga blandningar behålls ombord

the Certificate referred to in regulation 7 of this Annex.
3 The Administration which allows any such exemption shall, as soon as possible, but not more than 90 days thereafter, communicate to the Organization particulars of same and the reasons therefore, which the Organization shall circulate to the Parties to the present Convention for their information and appropriate action, if any.
4 The Administration may waive the requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex, for any oil tanker which engages exclusively on voyages both of 72 hours or less in duration and within 50 nautical miles from the nearest land, provided that the oil tanker is engaged exclusively in trades between ports or terminals within a State Party to the present Convention. 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.
5 The Administration may waive the requirements of regulations 31 and 32 of this Annex for oil tankers other than those referred to in paragraph 4 of this regulation in cases where:
.1 the tanker is an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, of 40,000 tonnes deadweight or above, as referred to in regulation 2.5 of this Annex, solely engaged in specific trades, and the conditions specified in regulation 2.6 of this Annex are complied with; or
.2 the tanker is engaged exclusively in one or more of the following categories of voyages:
.1 voyages within special areas; or
.2 voyages within 50 nautical miles from the nearest land outside special areas where the tanker is engaged in:
.1 trades between ports or terminals of a State Party to the present Convention; or
.2 restricted voyages as determined by the Administration, and of 72 hours or less in duration;
provided that all of the following conditions are complied with:
.3 all oily mixtures are retained on board for subsequent discharge to reception facilities;
.4 for voyages specified in paragraph 5.2.2 of this regulation, the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily mixtures in

på tankfartyget tills de för avlämning till mottagningsanordningar,
.4 i fråga om sådana resor som avses i punkt 5.2.2 i denna regel, har administrationen fastställt att fullgoda mottagningsanordningar som kan ta emot sådana oljehaltiga blandningar finns att tillgå i de lasthamnar eller lastterminaler som tankfartyget besöker,
.5 när internationellt oljeskyddscertifikat krävs, skall det vara försett med en styrkt anteckning om att fartyget används uteslutande för trafik som tillhör en eller flera av de kategorier som definieras i punkterna 5.2.1 och 5.2.2.2 i denna regel, och

.6 den avlämnade kvantiteten, tidpunkten och avlämningshamnen antecknas i oljedagboken.

Regel 4

Undantag

Reglerna 15 och 34 i denna bilaga skall inte tillämpas på:
.1 sådana utsläpp i havet av olja eller oljehaltiga blandningar som är nödvändiga för fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss, eller
.2 sådana utsläpp av olja eller oljehaltiga blandningar i havet som är en följd av att fartyget eller dess utrustning skadats:
.1 förutsatt att alla rimliga försiktighetsåtgärder vidtagits efter att skadan skett eller utsläppet upptäckts för att förhindra eller begränsa utsläppet, och

.2 fartygets ägare eller befälhavare inte handlat i avsikt att åstadkomma skada eller vårdslöst, medveten om att skada sannolikt skulle bli följden, eller
.3 utsläpp i havet av oljehaltiga ämnen som är godkända av administrationen, när de används för att bekämpa förorening vid specifika tillbud och syftet är att minimera skadorna av föroreningen. Varje sådant utsläpp kräver godkännande av den regering inom vars jurisdiktionsområde utsläppet är avsett att utföras.

Regel 5

Likvärdighet

1 Administrationen kan tillåta att ett fartyg utrustas med tillbehör, materiel, utrustning eller

those oil loading ports or terminals the tanker calls at;
.5 the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged in one or more of the categories of voyages specified in paragraphs 5.2.1 and 5.2.2.2 of this regulation; and

.6 the quantity, time and port of discharge are recorded in the Oil Record Book.

Regulation 4

Exceptions

Regulations 15 and 34 of this Annex shall not apply to:
.1 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

.2 the discharge into the sea of oil or oily mixture resulting from damage to a ship or its equipment:
.1 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
.2 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
.3 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 5

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 substitu-

apparater som alternativ till tillbehör, materiel, utrustning eller apparater som anges i denna bilaga, förutsatt dessa alternativa lösningar är minst lika ändamålsenliga. Denna befogenhet hos administrationen omfattar inte ersättning av krav på utformning och konstruktion som ställs i denna bilaga med operativa metoder för övervakning och kontroll av oljeutsläpp.
2 En administration, som godkänner tillbehör, materiel, utrustning eller apparater som alternativ till tillbehör, materiel, utrustning eller apparater som anges i denna bilaga, skall lämna detaljerad information om detta till organisationen, som ger denna information vidare till de fördragsslutande parterna för kännedom och eventuella åtgärder.

KAPITEL 2 – BESIKTNING OCH CERTIFIERING

Regel 6

Besiktningar

1 Varje oljetankfartyg med en bruttodräktighet av 150 eller mera och varje annat fartyg med en bruttodräktighet av 400 ton eller mera skall undergå följande besiktningar:
.1 En första besiktning skall utföras innan fartyget satts i trafik eller innan det certifikat som krävs enligt regel 7 i denna bilaga utfärdas första gången. Denna besiktning skall omfatta en fullständig besiktning av fartygets konstruktiva delar, utrustning, anordningar, arrangemang och byggnadsmaterial i den utsträckning denna bilaga skall tillämpas på fartyget i fråga. Besiktningen skall utföras så, att den säkerställer att de konstruktiva delarna, utrustningen, anordningarna, arrangemangen och byggnadsmaterialen helt uppfyller tillämpliga krav i denna bilaga.
.2 Förnyade besiktningar skall utföras med intervaller som fastställs av administrationen. Dessa intervaller får inte vara längre än fem år, utom när regel 10.2.2, 10.5, 10.6 eller 10.7 i denna bilaga tillämpas. Besiktningarna skall utföras så, att de säkerställer att de konstruktiva delarna, utrustningen, anordningarna, arrangemangen och byggnadsmaterialen helt uppfyller tillämpliga krav i denna bilaga.
.3 En mellanbesiktning skall utföras högst tre månader före eller efter den andra årsdagen av certifikatet eller högst tre månader före eller efter den tredje årsdagen av certifikatet.

tion 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 to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex shall communicate particulars thereof to the Organization for circulation to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any.

CHAPTER 2 – SURVEYS AND CERTIFICATION

Regulation 6

Surveys

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above, and every other ship of 400 gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:
.1 an initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation 7 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex;

.2 a renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding 5 years, except where regulation 10.2.2, 10.5, 10.6 or 10.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex;

.3 an intermediate survey within 3 months before or after the second anniversary date or within 3 months before or after the third anniversary date of the Certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4 of this regulation. The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, crude

Mellanbesiktningen skall ersätta en av de årliga besiktningar som specificeras i punkt 1.4 i denna regel. Denna besiktning skall utföras så, att den säkerställer att utrustningen och därtill hörande pump- och rörledningssystem, inklusive system för övervakning och kontroll av oljeutsläpp, system för rengöring med råolja, system för behandling av länsvatten och system för filtrering av olja, helt uppfyller tillämpliga krav i denna bilaga och är i gott skick. Påteckning för mellanbesiktning skall göras på certifikat utfärdat enligt regel 7 och 8 i denna bilaga.

.4 Årliga besiktningar skall genomföras högst tre månader före eller efter varje årsdag av certifikatet. De årliga besiktningarna skall inkludera en allmän inspektion av de konstruktiva delarna, utrustningen, anordningarna, arrangemangen och byggnadsmaterialen enligt punkt 1.1 i denna regel, för att säkerställa att de skötts i enlighet med punkterna 4.1 och 4.2 i denna regel och att de är i fullgott skick med hänsyn till den användning fartyget är avsett för. Påteckning för årliga besiktningar skall göras på certifikat utfärdat enligt regel 7 och 8 i denna bilaga.

.5 En tilläggsbesiktning skall utföras efter en reparation som skett till följd av sådana undersökningar som föreskrivs i punkt 4.3 i denna regel och dessutom alltid när en betydande reparation eller renovering utförts. Tilläggsbesiktningen kan, beroende på omständigheterna, vara antingen heltäckande eller partiell. Besiktningen skall utföras så att den säkerställer att nödvändiga reparationer och renoveringar verkligen utförts, att använda material och arbetets utförande är tillfredsställande i alla avseenden och att fartyget på alla punkter överensstämmer med kraven i denna bilaga.

2 Administrationen skall fastställa lämpliga åtgärder i fråga om sådana fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i punkt 1 i denna regel för att säkerställa att de uppfyller tillämpliga bestämmelser i denna bilaga.

3.1 Besiktningar av fartyg i enlighet med bestämmelserna i denna bilaga skall genomföras av tjänstemän inom myndigheter inom administrationen. Administrationen kan likväl anförtro besiktningarna åt särskilt utnämnda inspektör eller godkända inrättningar. Sådana inrättningar skall följa de riktlinjer som antagits av organisationen genom resolution A.739(18), vilka kan ändras av organisationen, och de specifikationer som antagits av organisationen genom resolution A.789(19),

oil washing systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 7 or 8 of this Annex;

.4 an annual survey within 3 months before or after each anniversary date of the Certificate, including a general inspection of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1.1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraphs 4.1 and 4.2 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 7 or 8 of this Annex; and

.5 an additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 4.3 of this regulation, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements 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.

3.1 Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. Such organizations shall comply with the guidelines adopted by the Organization by resolution A.739(18), as may be amended by the Organization, and the specifications adopted by the Organization by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to this

med senare ändringar. Sådana ändringar måste godkännas, genomföras och träda i kraft i enlighet med bestämmelserna i artikel 16 i konventionen om förfaranden vid ändring av denna bilaga.

3.2 En administration som utser inspektör eller godkänner inrättningar som skall verkställa besiktningar i enlighet med punkt 3.1 i denna regel, skall åtminstone ge dessa inspektörer eller inrättningar fullmakt att

.1 kräva att fartyg repareras, och
.2 verkställa besiktningar och inspektioner på begäran av behöriga myndigheter i en hamnstat.

Administrationen måste informera organisationen om de specifika skyldigheterna och villkoren i fråga om de befogenheter den delegerat gett utnämnda inspektörer eller godkända inrättningar. Organisationen ger denna information vidare till parterna i konventionen.

3.3 När en för uppdraget utsedd inspektör eller godkänd inrättning slagit fast att fartygets kondition eller dess utrustning inte i huvudsak stämmer överens med uppgifterna i certifikatet, eller om konditionen eller utrustningen är sådan att fartyget inte kan fortsätta till sjöss utan att risken för skador på den marina miljön blir orimligt stor, skall en sådan inspektör eller organisation utan dröjsmål säkerställa att bristerna åtgärdas och informera administrationen i behörig ordning. Om inga sådana korrigerande åtgärder vidtas, skall certifikatet dras in och administrationen utan dröjsmål informeras om detta. Om fartyget befinner sig i en hamn i en annan fördragsstat, skall även behöriga myndigheter i denna hamnstat omedelbart informeras. När en tjänsteman inom administrationen, en utnämnd inspektör eller en godkänd inrättning har informerat behöriga myndigheter i hamnstaten, skall hamnstatens regering ge nödvändigt bistånd så att nämnda tjänsteman, en inspektör eller inrättning kan fullgöra sina skyldigheter enligt denna regel. I tillämpliga fall skall regeringen i hamnstaten i fråga skrida till åtgärder för att säkerställa att fartyget inte avgår förrän det kan fortsätta till sjöss eller till närmaste reparationsvarv utan att orsaka orimligt stor risk för skada på den marina miljön.

3.4 Under alla omständigheter måste administrationen underrätta de behöriga myndigheterna i den hamnstat som har befogenhet att ingripa i fall som avses i punkt 3.3 om de specifika skyldigheterna och villkoren i fråga om de befogenheter den delegerat gett utnämnda inspektörer eller godkända inrättningar, för att dessa skall kunna underrätta parterna i konventionen för deras tjänstemäns information.

3.5 När en utnämnd inspektör eller en godkänd inrättning fastställer att fartygets kondition eller dess utrustning inte i huvudsak stämmer överens med uppgifterna i certifikatet eller är sådan att fartyget inte kan fortsätta till sjöss utan att risken för skador på den marina miljön blir orimligt stor, skall den omedelbart säkerställa att åtgärder vidtas och underrätta administrationen utan dröjsmål. Om administrationen inte har vidtagit lämpliga åtgärder inom rimlig tid, skall certifikatet dras in och administrationen utan dröjsmål informeras om detta. Om fartyget befinner sig i en hamn i en annan fördragsstat, skall även behöriga myndigheter i denna hamnstat omedelbart informeras. När en tjänsteman inom administrationen, en utnämnd inspektör eller en godkänd inrättning har informerat behöriga myndigheter i hamnstaten, skall hamnstatens regering ge nödvändigt bistånd så att nämnda tjänsteman, en inspektör eller inrättning kan fullgöra sina skyldigheter enligt denna regel. I tillämpliga fall skall regeringen i hamnstaten i fråga skrida till åtgärder för att säkerställa att fartyget inte avgår förrän det kan fortsätta till sjöss eller till närmaste reparationsvarv utan att orsaka orimligt stor risk för skada på den marina miljön.

3.6 I alla fall skall den berörda administrationen fullt ut garantera att besiktningen är fullständig och effektiv och skall åta sig att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att uppfylla denna skyldighet.

4.1 Fartygets kondition och dess utrustning skall underhållas så att de överensstämmer med

Annex.

3.2 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys as set forth in paragraph 3.1 of this regulation shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

.1 require repairs to a ship; and
.2 carry out surveys, if requested by the appropriate authorities of a port State.

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

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

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

4.1 The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the

nistrationen till fullo garantera att besiktningen är fullständig och utförs effektivt, och förbinda sig att vidta nödvändiga åtgärder för att uppfylla denna skyldighet.

4.1 Fartyget och dess utrustning måste hållas i skick så att de uppfyller kraven i konventionen för att säkerställa att fartyget i alla avseenden är i sådant skick att det kan lämna hamnen utan att utgöra en orimlig risk för den marina miljön.

4.2 Efter att någon av de besiktningar som krävs i punkt 1 i denna regel har verkställts, får inga ändringar göras i konstruktiva delar, utrustning, anordningar, arrangemang och materiel som omfattas av besiktningen utan tillstånd från administrationen, med undantag av rent utbyte av sådan utrustning eller sådana anordningar.

4.3 När ett fartyg har varit inblandat i en olycka eller en sådan brist har upptäckts som väsentligt inverkar på fartygets integritet eller på effektiviteten eller fullständigheten hos sådan utrustning som omfattas av denna bilaga, skall befälhavaren på fartyget eller fartygets ägare så fort som möjligt underrätta administrationen, den godkända inrättningen eller den utnämnda inspektören som bär ansvar för att utfärda certifikatet i fråga. Denna skall sörja för att en undersökning inleds med syfte att bestämma om en besiktning i enlighet med punkt 1 i denna regel är nödvändig. Om fartyget befinner sig i en hamn i en annan fördragsstat, skall befälhavaren eller ägaren också omedelbart underrätta behöriga myndigheter i denna hamnstat, och den utsedda inspektören eller godkända inrättningen skall försäkra sig om att en sådan underrättelse har gjorts.

Regel 7

Utfärdande av eller påteckning på certifikat

1 För varje oljetankfartyg med en bruttodräktighet av 150 eller mera och varje annat fartyg med en bruttodräktighet av 400 eller mera vilket trafikerar hamnar eller terminaler som lyder under andra fördragsslutande parters jurisdiktion skall, efter första eller förnyad besiktning i enlighet med kraven i regel 6 i denna bilaga, utfärdas ett internationellt oljeskyddscertifikat.

2 Ett sådant certifikat skall i tillämpliga fall utfärdas eller förses med påteckning av administrationen eller av en person eller inrättning

provisions of the present Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

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

4.3 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph 1 of this regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

Regulation 7

Issue or endorsement of certificate

1 An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 6 of this Annex, to any oil tanker of 150 gross tonnage and above and any other ships of 400 gross tonnage and above which are engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the present Convention.

2 Such certificate shall be issued or endorsed as appropriate 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 8

Issue or endorsement of certificate by

som vederbörligen godkänts av administrationen. Under alla omständigheter bär administrationen fullt ansvar för certifikatet.

Regel 8

Certifikat som utfärdas eller påtecknas av en annan stats regering

1 Regeringen i en fördragsstat kan på begäran av administrationen låta besiktiga ett fartyg, och om förutsättningarna i denna bilaga är uppfyllda, skall regeringen i fråga för fartyget utfärda eller ge fullmakt att utfärda ett internationellt oljeskyddscertifikat eller, i tillämpliga fall, påteckna eller ge fullmakt att påteckna certifikatet på fartyget i enlighet med denna bilaga.

2 En kopia av certifikatet och besiktningsrapporten skall så snart som möjligt lämnas hos den administration som begärt besiktningen.
3 Ett sålunda utfärdat certifikat skall innehålla en anteckning om att det har utfärdats på begäran av administrationen, och det skall äga samma giltighet och ges samma erkännande som ett certifikat utfärdat enligt regel 7 i denna bilaga.
4 Ett internationellt oljeskyddscertifikat får inte utfärdas för fartyg med rätt att föra en sådan stats flagga som inte är part i konventionen.

Regel 9

Certifikatets form

Ett internationellt oljeskyddscertifikat skall vara utformat enligt modellen i bihang II till denna bilaga, och det skall vara skrivet åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om anteckningar även görs på ett officiellt nationellt språk i det land som utfärdar certifikatet, skall dessa gälla i fall av tvist eller oklarhet.

Regel 10

Certifikatets varaktighet och giltighet

1 Ett internationellt oljeskyddscertifikat skall utfärdas för en period som bestäms av administrationen och får vara högst fem år lång.
2.1 Utan hinder av punkt 1 i denna regel, skall ett förnyat certifikat utfärdat efter en förnyad besiktning som slutförs högst tre må-

another Government

1 The Government of a Party to the present 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 to the ship and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on 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 7 of this Annex.
4 No International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued to a ship, which is entitled to fly the flag of a State, which is not a Party.

Regulation 9

Form of certificate

The International Oil Pollution Prevention Certificate shall be drawn up in the form corresponding to the model given in appendix II to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

Regulation 10

Duration and validity of certificate

1 An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.
2.1 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation, when the renewal survey is completed within 3 months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate.

nader innan existerande certifikat upphör att gälla, ha en giltighetstid som inleds den dag besiktningen slutförs och avslutas senast fem år efter det gamla certifikatets sista giltighetsdag.
2.2 Om förnyad besiktning slutförs efter att det gamla certifikatet upphört att gälla, skall det nya certifikatets giltighetstid inledas den dag den förnyade besiktningen slutförs och upphöra senast fem år efter det gamla certifikatets sista giltighetsdag.
2.3 Om förnyad besiktning slutförs över tre månader innan giltighetstiden för det gamla certifikatet löper ut, skall det nya certifikatet ha en giltighetstid som inleds den dag den förnyade besiktningen slutförs och upphör senast fem år efter denna dag.

3 Om ett certifikat är utfärdat för en period som är kortare än fem år, kan administrationen förlänga certifikatets giltighetstid, dock så att den totala giltighetstiden inte överskrider den längsta giltighetstid som fastställs enligt punkt 1 i denna regel. Detta förutsätter att de besiktningar som avses i reglerna 6.1.3 och 6.1.4 i denna bilaga och som skall utföras när ett certifikat är utfärdat för fem år genomförs i vederbörlig ordning.
4 Om en förnyad besiktning har utförts, men ett nytt certifikat inte kan utfärdas eller föras ombord på fartyget innan det existerande certifikatets giltighetstid löper ut, kan en person eller inrättning med fullmakt av administrationen göra en påteckning på det existerande certifikatet, som härigenom skall godtas som giltigt i högst fem månader efter dess sista giltighetsdag före påteckningen.
5 Om ett fartyg när dess certifikat upphör att gälla inte befinner sig i en sådan hamn där det skall besiktigas, kan administrationen förlänga certifikatets giltighetstid. En sådan förlängning skall likväl beviljas endast för att fartyget skall kunna fullborda sin färd till den hamn där besiktningen skall genomföras, och endast när ett sådant förfarande förefaller ändamålsenligt och skäligt. En sådan förlängning av giltighetstiden för ett certifikat får vara högst tre månader lång, och det fartyg för vilket förlängningen beviljats får inte tillåtas att i kraft av certifikatet lämna hamnen där besiktningen skall verkställas utan att certifikatet först förnyas. Ett nytt certifikat som utfärdas efter förnyad besiktning skall i detta fall ha en giltighetstid som löper ut senast fem år efter det gamla certifikatets sista giltighetsdag före förlängningen.

2.2 When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate.
2.3 When the renewal survey is completed more than 3 months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.
3 If a certificate is issued for a period of less than 5 years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1 of this regulation, provided that the surveys referred to in regulations 6.1.3 and 6.1.4 of this Annex applicable when a certificate is issued for a period of 5 years are carried out as appropriate.

4 If a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed 5 months from the expiry date.
5 If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than 3 months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.
6 A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from

6 När ett fartyg används för korta resor kan administrationen förlänga giltighetstiden för dess certifikat med en frist som är högst en månad lång räknat från den sista giltighetsdag som finns antecknad på certifikatet, förutsatt att certifikatets giltighetstid inte redan förlängts med stöd av föregående bestämmelser i denna regel. Ett nytt certifikat som utfärdas efter förnyad besiktning skall ha en giltighetstid som löper ut senast fem år efter det gamla certifikatets sista giltighetsdag före förlängningen.

7 Under särskilda omständigheter som fastställs av administrationen, behöver ett nytt certifikat inte dateras enligt den sista giltighetsdagen för existerande certifikat såsom punkterna 2.2, 5 och 6 i denna regel förutsätter. Under sådana särskilda omständigheter skall det nya certifikatets giltighetstid löpa ut senast fem år efter den dag då den förnyade besiktningen slutförts.

8 Om en årlig besiktning eller en mellanbesiktning slutförs före den tidsgräns som specificeras i regel 6 i denna bilaga,

.1 skall den årsdag som framgår av certifikatet genom påteckning ändras till ett datum som infaller högst tre månader efter datum då besiktningen slutförts,

.2 skall följande årliga besiktning eller mellanbesiktning som krävs enligt regel 6 i denna bilaga utföras enligt den nya årsdagen och med intervaller som föreskrivs i nämnda regel,

.3 får förfallodagen lämnas oförändrad förutsatt att en eller flera årliga besiktningar eller mellanbesiktningar genomförs i vederbörlig ordning så, att de maximala intervaller mellan besiktningarna som definieras i regel 6.1 i denna bilaga inte överskrids.

9 Ett certifikat som utfärdats enligt regel 7 eller 8 i denna bilaga upphör att vara giltigt

.1 om vederbörliga besiktningar inte utförs med iakttagande av de intervaller som föreskrivs i regel 6.1 i denna bilaga, eller

.2 om påteckningar på certifikatet inte gjorts enligt regel 6.1.3 eller 6.1.4 i denna bilaga, eller

.3 om fartyget omregistreras i en annan stat. Ett nytt certifikat får utfärdas bar ifall den regering som utfärdar certifikatet är fullständigt övertygad om att fartyget överensstämmer med reglerna 6.3.1 och 6.3.2 i denna bilaga. Om omregistreringen sker mellan parter i

the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraphs 2.2, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

8 If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 6 of this Annex, then:

.1 the anniversary date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than 3 months later than the date on which the survey was completed;

.2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 6.1 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date; and

.3 the expiry date may remain unchanged provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 6.1 of this Annex are not exceeded.

9 A certificate issued under regulation 7 or 8 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

.1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 6.1 of this Annex;

.2 if the certificate is not endorsed in accordance with regulation 6.1.3 or 6.1.4 of this Annex; or

.3 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulations 6.4.1 and 6.4.2 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within 3 months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate car-

konventionen, skall regeringen i den stat under vars flagga fartyget trafikerade före omregistreringen, som svar på en anhållan som görs inom tre månader efter att omregistreringen skett, snarast möjligt lämna administrationen kopior av fartygets certifikat före omregistreringen och kopior av relevanta besiktningsrapporter, om sådana finns att tillgå.

Regel 11

Övervakning i hamnstaterna av operationella krav[1]

1 Ett fartyg, som befinner sig i en hamn eller en utsjöterminal i en annan fördragsstat, får inspekteras av tjänstemän vederbörligen bemyndigade av nämnda stat i syfte att kontrollera att fartyget uppfyller de operationella kraven i denna bilaga, närhelst det finns klara skäl att tro att befälhavaren eller besättningen inte känner till väsentliga driftsåtgärder som måste vidtas på fartyget för att förhindra förorening med olja.
2 Under de omständigheter som beskrivs i punkt 1 i denna regel, skall parten skrida till åtgärder för att säkerställa att fartyget inte lämnar hamnen innan alla brister rättats till i enlighet med kraven i denna bilaga.

3 I fråga om denna regel tillämpas de procedurer som föreskrivs i artikel 5 i konventionen för den övervakning som hamnstater bedriver.
4 Ingen bestämmelse i denna regel får tolkas så att den begränsar en parts rättigheter och skyldigheter att övervaka efterlevnaden av sådana operationella krav som särskilt föreskrivs i konventionen.

KAPITEL 3 – KRAV FÖR MASKINUTRYMMEN I ALLA FARTYG

DEL A KONSTRUKTION

Regel 12

Tankar för oljerester (sludge)

1 Varje fartyg med en bruttodräktighet av 400 eller mera skall vara utrustat med en eller flera tankar för att ta mot sådana oljerester (sludge) som inte kan omhändertas på annat sätt i enlighet med kraven i denna bilaga. Till denna sludge hör sådana rester som uppstår

ried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

Regulation 11

Port State control on operational requirements[1]

1 A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by oil.

2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation have been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.
3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

CHAPTER 3 – REQUIREMENTS FOR MACHINERY SPACES OF ALL SHIPS

PART A CONSTRUCTION

Regulation 12

Tanks for oil residues (sludge)

1 Every ship of 400 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 oil residues (sludge) 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 Piping to and from sludge tanks shall have no direct connection overboard, other than

vid rening av bränslen och smörjoljor samt genom oljeläckage i maskinrum. Sludgetankar måste ha en tillräcklig kapacitet med hänsyn till fartygets maskineri och resans längd.
2 Rörledning till och från sludgetankar får inte ha direkt förbindelse överbord annat än via sådan standardiserad landanslutning som avses i regel 13.
3 I fartyg som levererats efter den 31 december 1979, enligt definition i regel 1.28.2, skall tankar för oljerester vara utformade och konstruerade så att rengöringen av tankarna och avlämnandet av rester till mottagningsanordningar underlättas. Fartyg som levererats den 31 december 1979 eller tidigare, enligt definition i regel 1.28.1, bör stämma överens med detta krav i den utsträckning det är skäligt och praktiskt möjligt.

Regel 13

Standardiserad landanslutning

För att göra det möjligt att ansluta rörledningar från mottagningsanordningar till fartygets landanslutning för avlämning av rester från maskinutrymmen, skall bägge rörledningarna vara utrustade med standardiserade anslutningar enligt följande tabell:

the standard discharge connection referred to in regulation 13.
3 In ships delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, tanks for oil residues shall be designed and constructed so as to facilitate their cleaning and the discharge of residues to reception facilities. Ships delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, shall comply with this requirement as far as is reasonable and practicable.

Regulation 13

Standard discharge connection

To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline for residues from machinery bilges and from sludge tanks, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

Standarddimensioner för flänsar på landanslutning

Beskrivning	**Dimension**
Yttre diameter	215 mm
Inre diameter	Motsvarar den yttre rördiametern
Bultcirkeldiameter	183 mm
Urtag i flänsen	6 hål med en diameter av 22 mm placerade på lika avstånd placerade längs en bultcirkel med ovan angiven diameter. Hålen skall ha 22 mm breda urtag.
Flänsens tjocklek	20 mm
Bultar och muttrar	
Antal och diameter	6 st, var och en med en diameter av 20 mm och lämplig längd.
Flänsen skall passa rörledningar med största innerdiametern 125 mm och vara av stål eller annat likvärdigt material samt ha plan yta. Flänsen med oljetät packning skall tåla ett arbetstryck av 600 kPa.	

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 oil-proof material, shall be suitable for a service pressure of 600 kPa.	

DEL B UTRUSTNING

Regel 14

System för behandling av länsvatten

1 Med undantag av vad som bestäms i punkt 3 i denna regel, skall alla fartyg med en bruttodräktighet av 400 eller mera men under 10 000 vara försedda med ett system för behandling av länsvatten som uppfyller kraven i punkt 6 i denna regel. Varje fartyg som enligt regel 16.2 får släppa ut barlastvatten som transporterats i bunkeroljetankar måste uppfylla kraven i punkt 2 i denna regel.

2 Med undantag av vad som bestäms i punkt 3 i denna regel, skall fartyg med en bruttodräktighet av 10 000 eller mera vara försedda

PART B EQUIPMENT

Regulation 14

Oil filtering equipment

1 Except as specified in paragraph 3 of this regulation any ship of 400 gross tonnage and above but less than 10,000 gross tonnage shall be fitted with oil filtering equipment complying with paragraph 6 of this regulation. Any such ship which may discharge into the sea ballast water retained in fuel oil tanks in accordance with regulation 16.2 shall comply with paragraph 2 of this regulation.

2 Except as specified in paragraph 3 of this regulation any ship of 10,000 gross tonnage and above shall be fitted with oil filtering

med ett system för behandling av länsvatten som uppfyller kraven i punkt 7 i denna regel.

3 Fartyg, såsom hotellfartyg, förrådsfartyg och liknande, som förutom vid resor för omlokalisering utan last är stationära, behöver inte vara utrustade med system för behandling av länsvatten. Sådana fartyg skall ha en uppsamlingstank för oljehaltigt länsvatten med en kapacitet som administrationen anser tillräcklig. Allt oljehaltigt länsvatten skall behållas ombord tills det lämnas till en mottagningsanordning.

4 Administrationen skall säkerställa att fartyg med en bruttodräktighet under 400, så vitt det är praktiskt genomförbart, är utrustade för att kunna behålla olja eller oljehaltiga blandningar ombord eller släppa ut dem i enlighet med kraven i regel 15.6 i denna bilaga.

5 Administrationen kan medge undantag från kraven i punkterna 1 och 2 i denna regel för fartyg som

.1 uteslutande används för resor i specialområden, eller

.2 är certifierade enligt den internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg (eller annars omfattas av denna kod med hänsyn till storlek och utformning) i tidtabellsbunden fart bestående av resor som inte varar över 24 timmar och omflyttningar utan passagerare eller last, och

.3 utöver kraven i punkt 5.1 eller 5.2 ovan, uppfyller följande villkor:

.1 fartyget är utrustat med en uppsamlingstank med en kapacitet som administrationen anser tillräcklig för att behålla allt oljehaltigt länsvatten ombord på fartyget,

.2 allt oljehaltigt länsvatten behålls ombord på fartyget för att avlämnas till mottagningsanordningar,

.3 administrationen har slagit fast att fullgoda mottagningsanordningar för sådant oljehaltigt länsvatten tillhandahålls i tillräckligt många av de hamnar och terminaler som fartyget besöker,

.4 ifall internationellt oljeskyddscertifikat krävs, är detta försett med en styrkt anteckning om att fartyget bara används för fart inom specialområden eller har godkänts som ett sådant höghastighetsfartyg som avses i denna regel och att farten är identifierad, och

.5 mängden avlämnat oljeavfall, tidpunkten och avlämningshamnen antecknas i oljedagbok I.

equipment complying with paragraph 7 of this regulation.

3 Ships, such as hotel ships, storage vessels, etc., which are stationary except for non-cargo-carrying relocation voyages need not be provided with oil filtering equipment. Such ships shall be provided with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the Administration, for the total retention on board of the oily bilge water. All oily bilge water shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

4 The Administration shall ensure that ships of less than 400 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 15.6 of this Annex.

5 The Administration may waive the requirements of paragraphs 1 and 2 of this regulation for:

.1 any ship engaged exclusively on voyages within special areas, or

.2 any ship certified under the International Code of Safety for High-Speed Craft (or otherwise within the scope of this Code with regard to size and design) engaged on a scheduled service with a turn-around time not exceeding 24 hours and covering also non-passenger/cargo-carrying relocation voyages for these ships,

.3 with regard to the provision of subparagraphs .1 and .2 above, the following conditions shall be complied with:

.1 the ship is fitted with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the Administration, for the total retention on board of the oily bilge water;

.2 all oily bilge water is retained on board for subsequent discharge to reception facilities;

.3 the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily bilge water in a sufficient number of ports or terminals the ship calls at;

.4 the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged on the voyages within special areas or has been accepted as a high-speed craft for the purpose of this regulation and the service is identified; and

.5 the quantity, time, and port of the discharge are recorded in the Oil Record Book Part I.

6 Det system för behandling av länsvatten som avses i punkt 1 i denna regel skall ha en konstruktion som är godkänd av administrationen, och den skall garantera att ingen oljehaltig blandning som släpps ut i havet har ett oljeinnehåll som överstiger 15 ppm när den passerat systemet. När administrationen bedömer konstruktionen hos ett sådant system skall den beakta den specifikation som organisationen rekommenderat.[2]

7 Det system för behandling av länsvatten som avses i punkt 2 i denna regel skall vara utformat i enlighet med punkt 6 i denna regel. Dessutom skall systemet vara försett med en larmanordning som meddelar när den eftersträvade nivån på oljeinnehållet inte kan upprätthållas. Systemet måste också omfatta arrangemang som säkerställer att utsläpp av oljehaltiga blandningar automatiskt stoppas när oljeinnehållet i utflödet överskrider 15 ppm. När administrationen bedömer och godkänner konstruktionen hos ett sådant system, skall den beakta den specifikation som organisationen rekommenderat.[2]

6 Oil filtering equipment referred to in paragraph 1 of this regulation 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 system has an oil content not exceeding 15 parts per million. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.[2]

7 Oil filtering equipment referred to in paragraph 2 of this regulation shall comply with paragraph 6 of this regulation. In addition, it shall be provided with alarm arrangement to indicate when this level cannot be maintained. The system shall also be provided with arrangements to ensure that any discharge of oily mixtures is automatically stopped when the oil content of the effluent exceeds 15 parts per million. In considering the design of such equipment and approvals, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.[2]

DEL C ÖVERVAKNING AV OPERATIVA OLJEUTSLÄPP

PART C CONTROL OF OPERATIONAL DISCHARGE OF OIL

Regel 15

Regulation 15

Övervakning av oljeutsläpp

Control of discharge of oil

1 När annat inte följer av regel 4 i denna bilaga eller av punkt 2, 3 eller 6 i denna regel, är alla utsläpp i havet av olja eller oljehaltiga blandningar från fartyg förbjudna.

1 Subject to the provisions of regulation 4 of this annex and paragraphs 2, 3, and 6 of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships shall be prohibited.

A. Utsläpp utanför specialområden

A. Discharges outside special areas

2 Alla utsläpp i havet av olja eller oljehaltiga blandningar från fartyg med en bruttodräktighet av 400 eller mera är förbjudna, utom när följande villkor är uppfyllda:

.1 fartyget är under gång,

.2 den oljehaltiga blandningen behandlas i ett system för behandling av länsvatten som uppfyller kraven i regel 14 i denna bilaga,

.3 utflödet har et oljeinnehåll som utan utspädning inte överskrider 15 ppm,

.4 den oljehaltiga blandningen härrör inte, när det gäller oljetankfartyg, från lastpumprum, och

.5 den oljehaltiga blandningen har inte, när

2 Any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships of 400 gross tonnage and above shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

.1 the ship is proceeding en route;

.2 the oily mixture is processed through an oil filtering equipment meeting the requirements of regulation 14 of this Annex;

.3 the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;

.4 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers; and

.5 the oily mixture, in case of oil tankers, is

det gäller oljetankfartyg, blandats med rester av oljelast.

B. Utsläpp inom specialområden

3 Alla utsläpp i havet av olja eller oljehaltiga blandningar från fartyg med en bruttodräktighet av 400 eller mera är förbjudna, utom när följande villkor är uppfyllda:
.1 fartyget är under gång,
.2 den oljehaltiga blandningen behandlas med ett system för behandling av länsvatten som uppfyller kraven i regel 14.7 i denna bilaga,
.3 utflödet har ett oljeinnehåll som utan utspädning är högst 15 ppm,
.4 den oljehaltiga blandningen härrör inte, om fartyget är ett oljetankfartyg, från lastpumprum, och
.5 den oljehaltiga blandningen har inte, om fartyget är ett oljetankfartyg, blandats med oljelastrester.
4 Inom Antarktisområdet är utsläpp av olja eller oljehaltiga blandningar förbjudet.

5 Bestämmelserna i denna regel utgör inget hinder för att ett fartyg vars resa bara delvis går genom ett specialområde genomför utsläpp utanför sådana specialområden i enlighet med punkt 2 i denna regel.

C. Krav som gäller fartyg med en bruttodräktighet under 400 i alla andra områden än Antarktisområdet

6 I fråga om fartyg med en bruttodräktighet under 400 kan olja och oljehaltiga blandningar antingen behållas ombord för att lämnas till mottagningsanordningar eller, om följande villkor är uppfyllda, släppas ut i havet:

.1 fartyget är under gång,
.2 fartyget har ett fungerande system för behandling av länsvatten med en konstruktion godkänd av administrationen, vilket säkerställer att oljeinnehållet i utflödet utan utspädning inte överskrider 15 ppm,
.3 den oljehaltiga blandningen härrör inte, om fartyget är ett oljetankfartyg, från lastpumprum, och
.4 den oljehaltiga blandningen har inte, om fartyget är ett oljetankfartyg, blandats med oljelastrester.

D. Allmänna krav

7 Närhelst synliga spår av olja kan observeras

not mixed with oil cargo residues.

B. Discharges in special areas

3 Any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships of 400 gross tonnage and above shall be prohibited except when all of the following conditions are satisfied:
.1 the ship is proceeding en route;
.2 the oily mixture is processed through an oil filtering equipment meeting the requirements of regulation 14.7 of this Annex;

.3 the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;
.4 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers; and

.5 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

4 In respect of the Antarctic area, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from any ship shall be prohibited.
5 Nothing in this regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside a special area in accordance with paragraphs 2 of this regulation.

C. Requirements for ships of less than 400 gross tonnage in all areas except the Antarctic area

6 In the case of a ship of less than 400 gross tonnage, oil and all oily mixtures shall either be retained on board for subsequent discharge to reception facilities or discharged into the sea in accordance with the following provisions :
.1 the ship is proceeding en route;
.2 the ship has in operation equipment of a design approved by the Administration that ensures that the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;
.3 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers; and

.4 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

D. General requirements

på eller under vattenytan i den omedelbara närheten av ett fartyg eller i dess kölvatten, skall fördragsstaternas regeringar, i den mån de rimligen är förmögna att göra så, med det snaraste undersöka fakta med relevans för frågan om bestämmelserna i denna regel har kränkts. Undersökningen skall särskilt inkludera vind- och sjöförhållanden, fartygets färdväg och hastighet, andra möjliga källor till de synliga spåren i närheten och alla relevanta dokumenterade oljeutsläpp.

8 Inga utsläpp i havet får innehålla kemikalier eller andra ämnen i mängder eller koncentrationer som innebär risker för den marina miljön, eller sådana kemikalier eller andra ämnen som tillsatts i syfte att kringgå de utsläppsvillkor som anges i denna regel.

9 Sådana oljerester som inte kan släppas ut i havet i enlighet med denna regel, skall behållas ombord för att lämnas till en mottagningsanordning.

Regel 16

Segregering av olja och barlastvatten och förbud mot transport av olja i förpiktank

1 När annat inte följer av punkt 2 i denna regel, får barlastvatten inte föras i bunkeroljetankar i ett fartyg som levererats efter den 31 december 1979 enligt definitionen i regel 1.28.2, ifall fartyget har en bruttodräktighet av 4 000 eller mera eller ifall fartyget är ett oljetankfartyg med en bruttodräktighet av 150 eller mera.

2 När behov att föra stora mängder brännolja gör det nödvändigt att föra barlastvatten som inte är ren barlast i en bunkeroljetank, skall sådant barlastvatten lämnas till mottagningsanordningar eller släppas ut i havet i enlighet med regel 15 i denna bilaga och med användning av sådan utrustning som specificeras i regel 14.2 i denna bilaga. En anteckning om utsläppet skall göras i fartygets oljedagbok.
3 Olja får inte transporteras i en förpiktank eller i en tank som ligger för om kollisionsskottet på ett fartyg med en bruttodräktighet av 400 eller mera, för vilket byggnadskontrakt tecknats efter den 1 januari 1982 eller vilket, om byggnadskontrakt saknas, blivit kölsträckt eller varit i motsvarande byggnadsskede efter den 1 juli 1982.

7 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 present 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. 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.
8 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.
9 The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with this regulation shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

Regulation 16

Segregation of oil and water ballast and carriage of oil in forepeak tanks

1 Except as provided in paragraph 2 of this regulation, in ships delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, of 4,000 gross tonnage and above other than oil tankers, and in oil tankers delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, of 150 gross tonnage and above, no ballast water shall be carried in any oil fuel tank.
2 Where 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 15 of this Annex using the equipment specified in regulation 14.2 of this Annex, and an entry shall be made in the Oil Record Book to this effect.

3 In a ship of 400 gross tonnage and above, for which the building contract is placed after 1 January 1982 or, in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 1 July 1982, oil shall not be carried in a

4 Alla andra fartyg än de som omfattas av punkterna 1 och 3 i denna regel skall uppfylla kraven i dessa punkter i den utsträckning det är rimligt och praktiskt genomförbart.

Regel 17

Oljedagbok I för maskinrumsoperationer

1 På oljetankfartyg med en bruttodräktighet av 150 eller mera och på annat fartyg med en bruttodräktighet av 400 eller mera skall en oljedagbok, kallad oljedagbok I, föras för maskinrumsoperationer. Oljedagbok I skall, vare sig den ingår i fartygets skeppsdagbok eller inte, vara utformad enligt bihang III till denna bilaga.
2 Anteckningar i oljedagbok I skall göras för varje tank när någon av följande maskinrumsoperationer utförs:

.1 barlastning eller rengöring av bunkeroljetankar,
.2 utsläpp av förorenad barlast eller rengöringsvatten från bunkeroljetankar,
.3 uppsamling och bortskaffande av oljerester inklusive sludge,
.4 utsläpp överbord eller bortskaffande på annat sätt av länsvatten som samlats i maskinutrymmen, och
.5 bunkring av brännolja eller smörjolja.
3 I fall av sådant utsläpp av olja eller oljehaltiga blandningar som avses i regel 4 i denna bilaga eller i fall av oavsiktligt eller annat exceptionellt utsläpp av olja som inte utesluts i nämnda regel, skall omständigheterna kring och orsakerna till utsläppet redovisas i oljedagbok I

4 Varje sådan åtgärd som avses i punkt 2 i denna regel skall utan dröjsmål redovisas fullständigt i oljedagbok I, så att alla uppgifter som hänför sig till åtgärden i fråga fylls i. Varje slutförd operation skall undertecknas av den eller de befälspersoner som ansvarar för operationen, och varje avslutad sida i oljedagboken skall undertecknas av fartygets befälhavare. Anteckningar i oljedagbok I skall i fråga om fartyg som har internationellt oljeskyddscertifikat (IOPP-certifikat) göras åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om anteckningar i oljedagbok I även görs på ett officiellt nationellt språk i den stat vars flagga fartyget har rätt att föra, skall sådana

forepeak tank or a tank forward of the collision bulkhead.
4 All ships other than those subject to paragraphs 1 and 3 of this regulation shall comply with the provisions of those paragraphs as far as is reasonable and practicable.

Regulation 17

Oil Record Book, Part I — Machinery space operations

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship of 400 gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book Part I (Machinery Space Operations). The Oil Record Book, whether as a part of the ship's official log-book or otherwise, shall be in the Form specified in appendix III to this Annex.
2 The Oil Record Book Part I shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis if appropriate, whenever any of the following machinery space operations takes place in the ship:
.1 ballasting or cleaning of oil fuel tanks;

.2 discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks;
.3 collection and disposal of oil residues (sludge and other oil residues);
.4 discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces; and
.5 bunkering of fuel or bulk lubricating oil.
3 In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in regulation 4 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 Part I of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.
4 Each operation described in paragraph 2 of this regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book Part I, so that all entries in the book appropriate to that operation are completed. Each completed operation shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and each completed page shall be signed by the master of ship. The entries in the Oil Record Book Part I, for ships holding an International Oil Pollution Prevention Certificate, shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national lan-

anteckningar ges företräde i fall av tvist eller oklarhet.
5 Alla fel i behandlingssystem för länsvatten skall antecknas i oljedagbok I.

6 Oljedagbok I skall förvaras så att den är lätt tillgänglig för inspektion vid alla skäliga tidpunkter. Utom i fråga om obemannade fartyg som bogseras, skall den förvaras ombord på fartyget. Den måste bevaras i minst tre år efter att den sista anteckningen införts.

7 En behörig regeringsmyndighet i en fördragsstat får inspektera oljedagbok I på varje fartyg som omfattas av denna bilaga medan fartyget befinner sig i en hamn eller utsjöterminal i staten i fråga. Myndigheten kan dessutom göra en kopia av vilken som helst anteckning i oljedagboken, och har rätt att kräva att fartygets befälhavare intygar kopians riktighet. Varje sådan kopia av en anteckning i oljedagbok I för ett fartyg, vars riktighet intygats av fartygets befälhavare, skall vid rättslig behandling godkännas som bevismaterial gällande de uppgifter som nämns i anteckningen. När en behörig myndighet inspekterar oljedagbok I och tar en kopia enligt denna punkt, skall detta ske så snabbt som möjligt, så att fartyget inte fördröjs oskäligt.

KAPITEL 4 – KRAV GÄLLANDE LASTOMRÅDE I OLJETANKFARTYG

DEL A KONSTRUKTION

Regel 18

Segregerade barlasttankar

Oljetankfartyg med en dödvikt av 20 000 ton eller mera levererade efter den 1 juni 1982
1 Råoljetankfartyg med en dödvikt av 20 000 ton eller mera och produkttankfartyg med en dödvikt av 30 000 ton eller mera som levererats efter den 1 juni 1982, enligt definition i regel 1.28.4, skall utrustas med segregerade barlasttankar, och uppfylla tillämpliga krav i punkterna 2, 3 och 4 eller 5 i denna regel.

2 De segregerade barlasttankarnas kapacitet skall fastställas så att fartyget kan framföras säkert under barlastresor utan att lasttankar används för vattenbarlast, utom i de fall som anges i punkterna 3 och 4 i denna regel. Likguage of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
5 Any failure of the oil filtering equipment shall be recorded in the Oil Record Book Part I.
6 The Oil Record Book Part I, 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.
7 The competent authority of the Government of a Party to the present Convention may inspect the Oil Record Book Part I on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore 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 Part I shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part I 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.

CHAPTER 4 – REQUIREMENTS FOR THE CARGO AREA OF OIL TANKERS

PART A CONSTRUCTION

Regulation 18

Segregated Ballast Tanks

Oil tankers of 20,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982

1 Every crude oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above and every product carrier of 30,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs 2, 3 and 4, or 5 as appropriate, of this regulation.
2 The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without re-

väl skall kapaciteten av de segregerade barlasttankarna alltid fastställas så att fartygets djupgående och trim under alla barlastförhållanden och under varje del av en resa, inbegripet förhållanden med enbart lättvikt och segregerad barlast, kan uppfylla följande krav:

.1 Fartygets mallade djupgående midskepps (dm) i meter (utan beaktande av deformation av fartyget) skall vara minst

$d_m = 2,0 + 0,02L$.

.2 Djupgåendet vid de förliga och aktra perpendiklarna skall motsvara det djupgående som bestäms av djupgåendet midskepps (dm) enligt första punkten tillsammans med ett akterligt trim av högst 0,015L.

.3 I inget fall får djupgåendet vid den aktra perpendikeln vara mindre än vad som behövs för full nedsänkning av fartygets propeller/propellrar.
3 Barlastvatten får inte föras i lasttankar, utom:

.1 under sådana ovanliga resor, då väderleksförhållanden är så svåra att fartygets befälhavare anser det nödvändigt för fartygets säkerhet att föra extra barlastvatten i lasttankar, och
.2 i sådana undantagsfall, då driften av ett oljetankfartyg är av en särskild natur som gör det nödvändigt att föra större mängder barlastvatten än vad som krävs i punkt 2 i denna regel, förutsatt att denna typ av drift faller under den kategori av undantag som organisationen definierat.

Sådant extra barlastvatten skall behandlas och släppas ut i enlighet med regel 34 i denna bilaga, och en anteckning skall göras i den oljedagbok II, som avses i regel 36 i denna bilaga.
4 I fråga om råoljetankfartyg får sådan extra barlast som är tillåten enligt punkt 3 i denna regel föras i lasttankar bara om tankarna före avgång från lossningshamn eller lossningsterminal blivit rengjorda med råolja i enlighet med regel 35 i denna bilaga.

5 Utan hinder av bestämmelserna i punkt 2 i denna regel skall de villkor som gäller förande av segregerad barlast i oljetankfartyg med

course to the use of cargo tanks for water ballast except as provided for in paragraph 3 or 4 of this regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that, in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet the following requirements:
.1 the moulded draught amidships (d_m) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$d_m = 2.0 + 0.02L$

.2 the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm) as specified in paragraph 2.1 of this regulation, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015L; and
.3 in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).
3 In no case shall ballast water be carried in cargo tanks, except:

.1 on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship; and
.2 in exceptional cases where the particular character of the operation of an oil tanker renders it necessary to carry ballast water in excess of the quantity required under paragraph 2 of this regulation, provided that such operation of the oil tanker falls under the category of exceptional cases as established by the Organization.
Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with regulation 34 of this Annex and an entry shall be made in the Oil Record Book Part II referred to in regulation 36 of this Annex.
4 In the case of crude oil tankers, the additional ballast permitted in paragraph 3 of this regulation shall be carried in cargo tanks only if such tanks have been crude oil washed in accordance with regulation 35 of this Annex before departure from an oil unloading port or terminal.
5 Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of this regulation the segregated bal-

en längd under 150 meter godkännas av administrationen.

Råoljetankfartyg med en dödvikt av 40 000 ton eller mera levererade den 1 juni 1982 eller tidigare

6 Bortsett från de undantag som nämns i punkt 7 i denna regel skall varje råoljetankfartyg med en dödvikt av 40 000 ton eller mera som levererats den 1 juni 1982 eller tidigare, enligt definition i regel 1.28.3, ha segregerade barlasttankar och uppfylla kraven i punkterna 2 och 3 i denna regel.

7 De råoljetankfartyg som avses i punkt 6 i denna regel får, i stället för segregerade barlasttankar utrustas med ett system för rengöring av lasttankar med råolja i enlighet med regel 33 och 35 i denna bilaga ifall fartyget inte är avsett för transport av sådan råolja som inte lämpar sig för rengöring med råolja.

Produkttankfartyg med en dödvikt av 40 000 ton eller mera levererade den 1 juni 1982 eller tidigare

8 Produkttankfartyg med en dödvikt av 40 000 ton eller mera som levererats den 1 juni 1982 eller tidigare, enligt definition i regel 1.28.3, skall utrustas med segregerade barlasttankar, och uppfylla kraven i punkterna 2 och 3 i denna regel, eller alternativt använda särskilt avdelade, rena barlasttankar i enlighet med följande föreskrifter:

.1 Produkttankfartyget skall ha barlasttankar med tillräcklig kapacitet som är avdelade uteslutande för att föra ren barlast enligt definition i regel 1.17 i denna bilaga och vars kapacitet uppfyller kraven i punkterna 2 och 3 i denna regel.
.2 Arrangemangen och hanteringsmetoderna för särskilt avdelade, rena barlast skall överensstämma med de krav som fastslagits av administrationen. Sådana krav skall åtminstone omfatta samtliga föreskrifter i den reviderade specifikation för oljetankfartyg med särskilt avdelade, rena barlasttankar som antagits av organisationen genom resolution A.495(XII)
.3 Produkttankfartyget skall ha en oljehaltmätare, som möjliggör övervakning av oljeinnehållet i barlastvatten som släpps ut. Oljehalt-

last conditions for oil tankers less than 150 metres in length shall be to the satisfaction of the Administration.

Crude oil tankers of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982

6 Subject to the provisions of paragraph 7 of this regulation every crude oil tanker of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs 2 and 3 of this regulation.
7 Crude oil tankers referred to in paragraph 6 of this regulation may, in lieu of being provided with segregated tanks operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with regulation 33 and 35 of this Annex unless the crude oil tanker is intended to carry crude oil which is not suitable for crude oil washing.

Product carriers of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982

8 Every product carrier of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs 2 and 3 of this regulation, or alternatively operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the following provisions:
.1 The product carrier shall have adequate tank capacity, dedicated solely to the carriage of clean ballast as defined in regulation 1.17 of this Annex, to meet the requirements of paragraphs 2 and 3 of this regulation.

.2 The arrangements and operational procedures for dedicated clean ballast tanks shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the revised Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the Organization by resolution A.495(XII).

.3 The product carrier shall be equipped with an oil content meter, approved by the Ad-

mätaren skall vara godkänd av administrationen på grundval av specifikationer rekommenderade av organisationen.[3]
.4 Varje produkttankfartyg som använder särskilt avdelade, rena barlasttankar skall ha en handbok[4] som i detalj beskriver systemet och specificerar hanteringsmetoderna. Handboken skall vara godkänd av administrationen, och den skall innehålla alla uppgifter som ingår i de specifikationer som avses i punkt 8.2 i denna regel. Om en ändring genomförs som inverkar på systemet med särskilt avdelade, rena barlasttankar, skall handboken revideras i enlighet med detta.

Oljetankfartyg som får betraktas som oljetankfartyg med segregerade barlasttankar

9 Ett oljetankfartyg som inte behöver utrustas med segregerade barlasttankar enligt punkterna 1, 6 och 8 i denna regel, får betraktas som ett oljetankfartyg med segregerade barlasttankar ifall det uppfyller kraven i punkterna 2 och 3 eller, i tillämpliga fall, punkt 5 i denna regel.

Oljetankfartyg som har särskilda barlastarrangemang och som levererats den 1 juni 1982 eller tidigare

10 Oljetankfartyg med särskilda barlastarrangemang som levererats den 1 juni 1982 eller tidigare, enligt definition i regel 1.28.3.
.1 Ett oljetankfartyg som levererats den 1 juni 1982 eller tidigare, enligt definition i regel 1.28.3, och som är konstruerat eller som används så att det vid alla tidpunkter uppfyller kraven på djupgående och trim i punkt 2 i denna regel utan användning av barlastvatten, skall anses uppfylla de krav på segregerade barlasttankar som avses i punkt 6 i denna regel, förutsatt att följande villkor är uppfyllda:

.1 hanteringsmetoder och barlastarrangemang är godkända av administrationen,

.2 en överenskommelse har ingåtts mellan administrationen och regeringarna i de berörda hamnstater som är parter i konventionen i de fall då kraven på djupgående och trim är uppfyllda genom hanteringsmetoder, och

.3 på det internationella oljeskyddscertifikatet intygas att oljetankfartyget använder särskilda

ministration on the basis of specifications recommended by the Organization, to enable supervision of the oil content in ballast water being discharged.[3]
.4 Every product carrier operating with dedicated clean ballast tanks shall be provided with a Dedicated Clean Ballast Tank Operation[4] Manual detailing the system and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in subparagraph 8.2 of this regulation. If an alteration affecting the dedicated clean ballast tank system is made, the Operation Manual shall be revised accordingly.

An oil tanker qualified as a segregated ballast oil tanker

9 Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraphs 1, 6 or 8 of this regulation may, however be qualified as a segregated ballast tanker, provided that it complies with the requirements of paragraphs 2 and 3 or 5 as appropriate, of this regulation.

Oil tankers delivered on or before 1 June 1982 having special ballast arrangements

10 Oil tankers delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, having special ballast arrangements.
.1 Where an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, is so constructed or operates in such a manner that it complies at all times with the draught and trim requirements set out in paragraph 2 of this regulation without recourse to the use of ballast water, it shall be deemed to comply with the segregated ballast tank requirements referred to in paragraph 6 of this regulation, provided that all of the following conditions are complied with:
.1 operational procedures and ballast arrangements are approved by the Administration;
.2 agreement is reached between the Administration and the Governments of the port States Parties to the present convention concerned when the draught and trim requirements are achieved through an operational procedure; and
.3 the International Oil Pollution Prevention

barlastarrangemang.

.2 Barlastvatten får inte föras i oljetankar, utom under sådana exceptionella resor, då väderleksförhållanden är så svåra att fartygets befälhavare anser det nödvändigt för fartygets säkerhet att föra extra barlastvatten i lasttankar. Sådant extra barlastvatten skall behandlas och släppas ut med beaktande av regel 34 och i enlighet med kraven i regel 29, 31 och 32 i denna bilaga. Anteckning skall göras i den oljedagbok som avses i regel 36 i denna bilaga.

.3 En administration som har gjort en påteckning på ett certifikat i enlighet med punkt 10.1.3 i denna regel, skall informera organisationen om detaljerna i certifikatet. Organisationen ger denna information vidare till de fördragsslutande parterna.

Oljetankfartyg med en dödvikt av 70 000 ton eller mera levererade efter den 31 december 1979

11 Oljetankfartyg med en dödvikt av 70 000 ton eller mera som levererats efter den 31 december 1979, enligt definition i regel 1.28.2, skall vara utrustade med segregerade barlasttankar och uppfylla föreskrifterna i punkterna 2, 3 och 4 eller, i tillämpliga fall, punkt 5 i denna regel.

Skyddande placering av segregerad barlast

12 Skyddande placering av utrymmen för segregerad barlast
På råoljetankfartyg med en dödvikt av 20 000 ton eller mera och produkttankfartyg med en dödvikt av 30 000 ton eller mera vilka levererats efter den 1 juni 1982, enligt definition i regel 1.28.4, med undantag av de tankfartyg som uppfyller kraven i regel 19, skall de segregerade barlasttankar som behövs för att fartygen skall uppfylla kraven i punkt 2 i denna regel och vilka är placerade inom lasttanklängden, arrangeras i överensstämmelse med punkterna 13, 14 och 15 i denna regel för att ge skydd mot oljeläckage i fall av grundstötning eller kollision.

13 Segregerade barlasttankar och andra utrymmen andra än oljetankar inom lasttanklängden (L_t) skall arrangeras så att följande

Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is operating with special ballast arrangements.

.2 In no case shall ballast water be carried in oil tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with regulation 34 of this Annex and in accordance with the requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in regulation 36 of this Annex.

.3 An Administration which has endorsed a Certificate in accordance with subparagraph 10.1.3 of this regulation shall communicate to the Organization the particulars thereof for circulation to the Parties to the present Convention.

Oil tankers of 70,000 tonnes deadweight and above delivered after 31 December 1979

11 Oil tankers of 70,000 tonnes deadweight and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs 2, 3 and 4 or paragraph 5 as appropriate of this regulation.

Protective location of segregated ballast

12 Protective location of segregated ballast spaces.
In every crude oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above and every product carrier of 30,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, except those tankers that meet regulation 19, the segregated ballast tanks required to provide the capacity to comply with the requirements of paragraph 2 of this regulation, which are located within the cargo tank length, shall be arranged in accordance with the requirements of paragraphs 13, 14 and 15 of this regulation to provide a measure of protection against oil outflow in the event of grounding or collision.

13 Segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks within the cargo tanks length (L_t) shall be so arranged as to comply with

villkor blir uppfyllt:

$SPA_c + SPA_s > J[L_t(B + 2D)]$,

där
PA_c = ytan i kvadratmeter av sidobordläggningen för varje segregerad barlasttank eller utrymme som inte är oljetank, baserad på projektionen av mallade dimensioner,
PA_s = ytan i kvadratmeter av bottenbordläggningen för varje sådan tank eller sådant utrymme, baserad på projektionen av mallade dimensioner,
L_t = lasttankarnas längd i meter mätt från tankarnas förliga till deras aktra ändpunkter

B = fartygets största bredd i meter som den definieras i regel 1.22 i denna bilaga,
D = mallat djup i meter mätt midskepps vertikalt från kölens översida till översidan av fribordsdäckets däcksbalk i fartygssidan. I fartyg med rundad övergång mellan sida och däck/reling, skall det mallade djupet mätas till skärningspunkten av de mallade linjerna för däck och sidobordläggning, varvid linjerna förlängs som om övergången hade rektangulär form,
J = 0,45 för oljetankfartyg med en dödvikt av 20 000 ton eller mera, och 0,30 för oljetankfartyg med en dödvikt av 200 000 ton eller mera, med beaktande av bestämmelserna i punkt 14 i denna regel.
För mellanliggande värden på dödvikten beräknas J genom linjär interpolation.

De symboler som definieras i denna punkt har samma innebörd överallt i denna regel.

14 För tankfartyg med en dödvikt av minst 200 000 ton får värdet på J reduceras på följande sätt:

$J_{reducerat} = [J - (a - \frac{Oc + Os}{4O_4})]$ eller 0,2, det större värdet används,

där
a = 0,25 för oljetankfartyg med en dödvikt av 200 000 ton,
a = 0,40 för oljetankfartyg med en dödvikt av 300 000 ton,
a = 0,50 för oljetankfartyg med en dödvikt av 420 000 ton eller mera.
För mellanliggande värden på dödvikten beräknas *a* genom linjär interpolation.

the following requirement:

$SPA_c + SPA_s \geq J[L_t(B + 2D)]$

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

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

B = maximum breadth of the ship in metres as defined in regulation 1.22 of this Annex,
D = moulded depth in metres measured vertically from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side amidships. In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design
J = 0.45 for oil tankers of 20,000 tonnes deadweight, 0.30 for oil tankers of 200,000 tonnes deadweight and above, subject to the provisions of paragraph 14 of this regulation.

For intermediate values of deadweight the value of J shall be determined by linear interpolation.
Whenever symbols given in this paragraph appear in this regulation, they have the meaning as defined in this paragraph.
14 For tankers of 200,000 tonnes deadweight and above the value of J may be reduced as follows:

$J_{reduced} = [J - (a - \frac{Oc + Os}{4O_A})]$ or 0.2 whichever is greater

where:
a = 0.25 for oil tankers of 200,000 tonnes deadweight,
a = 0.40 for oil tankers of 300,000 tonnes deadweight,
a = 0.50 for oil tankers of 420,000 tonnes deadweight and above.
For intermediate values of deadweight the value of *a* shall be determined by linear interpolation.

O_c = enligt definition i regel 25.1.1 i denna bilaga,
O_s = enligt definition i regel 25.1.2 i denna bilaga,
O_A = tillåtet oljeutflöde enligt regel 26.2 i denna bilaga.

15 Vid beräkning av PA_c och PA_s för segregerade barlasttankar och utrymmen som inte är oljetankar gäller följande:
.1 den minsta bredden för en vingtank eller ett utrymme som sträcker sig över fartygssidans hela djup eller från däcket till övre sidan av den dubbelbottnen får inte vara mindre än två meter. Bredden skall mätas inombords från fartygssidan i rät vinkel mot centerlinjen. När bredden är mindre, skall vingtanken eller utrymmet inte beaktas vid beräkningen av den skyddande ytan PA_c, och

.2 det minsta vertikala djupet av varje dubbelbottentank eller utrymme skall vara det minsta av värdena B/15 och två meter. När djupet är mindre skall bottentanken eller utrymmet inte beaktas vid beräkning av den skyddande ytan PA_s.
Den minsta bredden och det minsta djupet av vingtankar och dubbelbottentankar skall mätas utan beaktande av slaget och, i fråga om den minsta bredden, utan beaktande av rundad övergång mellan däcket och fartygssidan.

Regel 19

Krav om dubbelskrov och dubbel botten för oljetankfartyg levererade den 6 juli 1996 eller senare

1 Denna regel omfattar oljetankfartyg med en dödvikt av 600 ton eller mera som levererats den 6 juli 1996 eller senare, enligt definition i regel 1.28, som följer:
2 Varje oljetankfartyg med en dödvikt av 5 000 ton eller mera skall:
.1 i stället för relevanta delar av punkterna 12–15 i regel 18 uppfylla kraven i punkt 3 i denna regel, utom i de fall när punkterna 4 och 5 i denna regel skall tillämpas, och

.2 i tillämpliga fall uppfylla kraven i regel 28.6.
3 Lasttankar skall skyddas längs hela deras längd med barlasttankar eller utrymmen som inte är tankar för transport av olja enligt följande:
.1 Vingtankar eller sidoutrymmen

O_c = as defined in regulation 25.1.1 of this Annex,
O_s = as defined in regulation 25.1.2 of this Annex,
O_A = the allowable oil outflow as required by regulation 26.2 of this Annex.

15 In the determination of PA_c and PA_s for segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks the following shall apply:
.1 the minimum width of each wing tank or space either of which extends for the full depth of the ship's side or from the deck to the top of the double bottom shall be not less than 2 metres. The width shall be measured inboard from the ship's side at right angles to the centreline. Where a lesser width is provided the wing tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area PA_c; and
.2 the minimum vertical depth of each double bottom tank or space shall be B/15 or 2 metres, whichever is the lesser. Where a lesser depth is provided the bottom tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area PA_s.
The minimum width and depth of wing tanks and double bottom tanks shall be measured clear of the bilge area and, in the case of minimum width, shall be measured clear of any rounded gunwale area.

Regulation 19

Double hull and double bottom requirements for oil tankers delivered on or after 6 July 1996

1 This regulation shall apply to oil tankers of 600 tonnes deadweight and above delivered on or after 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.6, as follows:
2 Every oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above shall:
.1 in lieu of paragraphs 12 to 15 of regulation 18, as applicable, comply with the requirements of paragraph 3 of this regulation unless it is subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of this regulation; and
.2 comply, if applicable, with the requirements of regulation 28.6.
3 The entire cargo tank length shall be protected by ballast tanks or spaces other than tanks that carry oil as follows:

Vingtankar eller andra utrymmen skall sträcka sig över det fulla djupet av fartygssidan eller från översidan av den dubbla bottnen till det översta däcket, utan beaktande av den rundade övergången mellan däcket och sidobordläggningen där sådan finns. Dessa tankar eller utrymmen skall inrättas så att lasttankarna är belägna innanför den mallade linjen av bordläggningsplåten på ett avstånd, mätt vinkelrätt mot bordläggningen enligt figur 1, som i ingen tvärsektion är mindre än värdet w, vilket beräknas på följande sätt:

$$w = 0{,}5 + \frac{DW}{20\,000} \quad \text{(m), eller}$$

w = 2,0 m, det minsta värdet används.
Minimivärdet är *w* = 1,0 m.

.2 Dubbelbottentankar eller dubbelbottenutrymmen
I varje tvärsnitt skall djupet av dubbelbottentankar och utrymmen vara sådant att avståndet mellan bottnen av lasttankarna och den mallade linjen av bottenbordläggningen, mätt vinkelrätt mot bordläggningen enligt figur 1, inte är mindre än värdet h, som beräknas som följer:

h = *B*/15 (m) eller
h = 2,0 m, det minsta värdet används.
Minimivärdet är *h* = 1,0 m.

.3 Området kring övergången mellan botten- och sidobordläggning och områden där en tydlig övergång saknas
Där värdena h och w är olika, skall w väljas när höjden över baslinjen är 1,5h eller mera, såsom framgår av figur 1.

.4 Barlasttankarnas sammanlagda kapacitet
På råoljetankfartyg med en dödvikt av 20 000 ton eller mera och på produkttankfartyg med en dödvikt av 30 000 ton eller mera skall vingtankar, dubbelbottentankar, förpiktankar och akterpiktankar ha en sammanlagd kapacitet som är minst lika stor som den kapacitet hos segregerade barlasttankar som krävs enligt regel 18 i denna bilaga. Vingtankar eller sidoutrymmen och dubbelbottentankar som används för att uppfylla kraven i regel 18 skall fördelas så jämnt som det är praktiskt möjligt längs längden av lasttankarna. Extra kapacitet för segregerad barlast kan placeras var som helst i fartyget för att minska böjspänningen i längsgående skrovbalkar, mins-

.1 Wing tanks or spaces
Wing tanks or spaces shall extend either for the full depth of the ship's side or from the top of the double bottom to the uppermost deck, disregarding a rounded gunwale where fitted. They shall be arranged such that the cargo tanks are located inboard of the moulded line of the side shell plating nowhere less than the distance w which, as shown in figure 1 is measured at any cross-section at right angles to the side shell, as specified below:

$$w = 0.5 + \frac{DW}{20,\,000} \quad \text{(m), or}$$

w = 2.0 m, whichever is the lesser.
The minimum value of w = 1.0 m.

.2 Double bottom tanks or spaces

At any cross-section the depth of each double bottom tank or space shall be such that the distance h between the bottom of the cargo tanks and the moulded line of the bottom shell plating measured at right angles to the bottom shell plating as shown in figure 1 is not less than specified below:

h = B/15 (m) or
h = 2.0 m, whichever is the lesser.
The minimum value of h = 1.0 m.

.3 Turn of the bilge area or at locations without a clearly defined turn of the bilge

When the distances h and w are different, the distance w shall have preference at levels exceeding 1.5h above the baseline as shown in figure 1.

.4 The aggregate capacity of ballast tanks
On crude oil tankers of 20,000 tonnes deadweight and above and product carriers of 30,000 tonnes deadweight and above, the aggregate capacity of wing tanks, double bottom tanks, forepeak tanks and after peak tanks shall not be less than the capacity of segregated ballast tanks necessary to meet the requirements of regulation 18 of this Annex. Wing tanks or spaces and double bottom tanks used to meet the requirements of regulation 18 shall be located as uniformly as practicable along the cargo tank length. Additional segregated ballast capacity provided for reducing longitudinal hull girder bending

ka trimmet osv.
.5 Länsbrunnar i lasttankar
Länsbrunnar i lasttankar får sticka ner i den dubbla bottnen under den gränsyta som definieras av avståndet h förutsatt att dessa brunnar görs så små som det är praktiskt möjligt och att avståndet mellan bottnen av brunnen och bottenbordläggningen inte är mindre än 0,5h.
.6 Rörledningar för barlast och olja
Rörledningar för barlastöverföring och andra rörledningar till barlasttanken, såsom rörledningar för pejling eller ventilation, får inte dras genom lasttankar. Rörledningar för lastöverföring och liknande rörledningar till lasttankar får inte dras genom barlasttankar. Undantag från detta krav kan beviljas för korta avsnitt av rörledningar, förutsatt att de är helt svetsade eller behandlade på likvärdigt sätt.
4 Följande bestämmelser skall tillämpas på dubbelbottentankar eller dubbelbottenutrymmen:
.1 Tankar eller utrymmen med dubbel botten som krävs enligt punkt 3.2 i denna regel kan utelämnas, förutsatt att tankfartyget är utformat så att det tryck som ånga och last utövar på den bottenbordläggning som utgör en enkel barriär mellan lasten och havsvattnet inte överskrider det yttre hydrostatiska vattentrycket, uttryckt med följande formel:

f x hc x ?c x g + p < dn x ?s x g,

där
h_c = höjden i meter på den last som är i kontakt med bottenbordläggningen,
$?_c$ = lastens största densitet i kilogram per kubikmeter,
d_n = det minsta djupgåendet i meter under tänkbara lastningsförhållanden,
$?_s$ = vattnets densitet i kilogram per kubikmeter,
p = det största övertrycket relativt atmosfärstrycket i övertrycksventil/vakuumventil i lasttanken angivet i pascal

f = säkerhetsfaktor = 1,1,
g = tyngdaccelerationens normalvärde (9,81 m/s^2).
.2 Alla vågräta avdelningar som behövs för att uppfylla kraven ovan skall placeras på en höjd över baslinjen som inte är mindre än det minsta av B/6 och 6 m, men som likväl inte är större än 0,6D, där D är det mallade djupet midskepps.

stress, trim, etc., may be located anywhere within the ship.
.5 Suction wells in cargo tanks
Suction wells in cargo tanks may protrude into the double bottom below the boundary line defined by the distance h provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and bottom shell plating is not less than 0.5h.

.6 Ballast and cargo piping
Ballast piping and other piping such as sounding and vent piping to ballast tanks shall not pass through cargo tanks. Cargo piping and similar piping to cargo tanks shall not pass through ballast tanks. Exemptions to this requirement may be granted for short lengths of piping, provided that they are completely welded or equivalent.

4 The following applies for double bottom tanks or spaces:

.1 Double bottom tanks or spaces as required by paragraph 3.2 of this regulation may be dispensed with, provided that the design of the tanker is such that the cargo and vapour pressure exerted on the bottom shell plating forming a single boundary between the cargo and the sea does not exceed the external hydrostatic water pressure, as expressed by the following formula:

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

where:
h_c = height of cargo in contract with the bottom shell plating in metres
r_c = maximum cargo density in kg/m^3

d_n = minimum operating draught under any expected loading condition in metres
r_s = density of seawater in kg/m^3

p = maximum set pressure above atmospheric pressure (gauge pressure) of pressure/vacuum valve provided for the cargo tank in Pa
f = safety factor = 1.1
g = standard acceleration of gravity (9.81 m/s^2)
.2 Any horizontal partition necessary to fulfil the above requirements shall be located at a height not less than B/6 or 6 m, whichever is the lesser, but not more than 0.6D, above the

.3 Vingtankar eller sidoutrymmen skall placeras enligt punkt 3.1 i denna regel, med undantag av att gränslinjen för en lasttank nedanför nivån på höjden 1,5 h ovanför baslinjen får löpa vertikalt ner till bottenbordläggningen, som illustreras i figur 2. Värdet h definieras i punkt 3.2.

5 Även andra metoder att utforma och konstruera oljetankfartyg kan godkännas som alternativ till kraven i punkt 3 i denna regel, förutsatt att dessa metoder säkerställer åtminstone en lika hög nivå på skyddet mot oljeförorening vid kollision eller strandning och att metoderna i princip är godkända av Kommittén för skydd av den marina miljön på grundval av de riktlinjer som organisationen utvecklat.[5]

6 Oljetankfartyg med en dödvikt under 5 000 ton skall uppfylla kraven i punkterna 3 och 4 i denna regel, eller så skall de

.1 vara utrustade åtminstone med dubbelbottentankar eller dubbelbottenutrymmen med ett djup sådant att det avstånd *h* som specificeras i punkt 3.2 i denna regel uppfyller följande villkor:

$h = B/15$ (m)

eller h = 0,76 m, det största av dessa värden väljs.

I området kring övergången mellan botten- och sidobordläggningen och i områden där denna övergång inte är tydlig, skall gränslinjen för lasttankar löpa parallellt med den flata bottnen midskepps, som illustreras i figur 3, och

.2 ha lasttankarna inrättade så att kapaciteten av varje tank underskrider 700 m3 ifall inte vingtankar och sidoutrymmen är ordnade i överensstämmelse med punkt 3.1 i denna regel, och uppfyller villkoret

$w = 0{,}4 + \frac{2{,}4DW}{20\,000}$ (m) eller w = 0,76 m, där det största av dessa värden väljs.

7 Olja får inte transporteras i ett utrymme som sträcker sig för om ett kollisionsskott placerat i enlighet med regel II-1/11 i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss, 1974, med senare ändringar. Ett oljetankfartyg som inte behöver ha kollisionsskott i enlighet med regeln i fråga, får inte föra olja i utrymmen som sträcker sig längre fram än det tvärsnittsplan vinkelrätt

baseline where D is the moulded depth amidships.

.3 The location of wing tanks or spaces shall be as defined in paragraph 3.1 of this regulation except that, below a level 1.5 h above the baseline where h is as defined in paragraph 3.2 of this regulation, the cargo tank boundary line may be vertical down to the bottom plating, as shown in figure 2.

5 Other methods of design and construction of oil tankers may also be accepted as alternatives to the requirements prescribed in paragraph 3 of this regulation, provided that such methods ensure at least the same level of protection against oil pollution in the event of collision or stranding and are approved in principle by the Marine Environment Protection Committee based on guidelines developed by the Organization.[5]

6 Every oil tanker of less than 5,000 tonnes deadweight shall comply with paragraphs 3 and 4 of this regulation, or shall:

.1 at least be fitted with double bottom tanks or spaces having such a depth that the distance h specified in paragraph 3.2 of this regulation, complies with the following:

h = B/15 (m)

with a minimum value of h = 0.76 m;

in the turn of the bilge area and at locations without a clearly defined turn of the bilge, the cargo tank boundary line shall run parallel to the line of the midship flat bottom as shown in figure 3; and

.2 be provided with cargo tanks so arranged that the capacity of each cargo tank does not exceed 700 m^3 unless wing tanks or spaces are arranged in accordance with paragraph 3.1 of this regulation, complying with the following:

$w = 0.4 + \frac{2.4DW}{20\,000}$ (m) with a minimum value of w = 0.76 m.

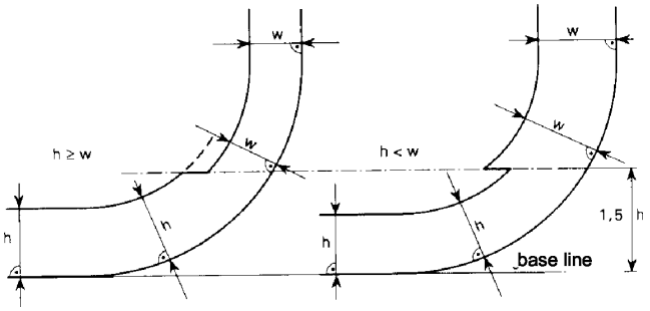
7 Oil shall not be carried in any space extending forward of a collision bulkhead located in accordance with regulation II-1/11 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended. An oil tanker that is not required to have a collision bulkhead in accordance with that regulation

mot centerlinjen, som är beläget som om det vore ett kollisionsskott i enlighet med regeln.

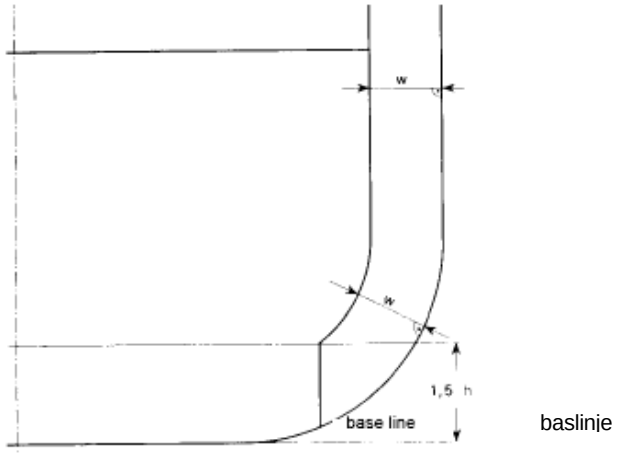
8 När en administration godkänner utformningen och konstruktionen av ett tankfartyg som skall byggas i enlighet med föreskrifterna i denna regel, måste den ta vederbörlig hänsyn till allmänna säkerhetsaspekter, inklusive behovet av underhåll och inspektion av vingtankar och dubbelbottentankar eller dubbelbottenutrymmen.

shall not carry oil in any space extending forward of the transverse plane perpendicular to the centreline that is located as if it were a collision bulkhead located in accordance with that regulation.

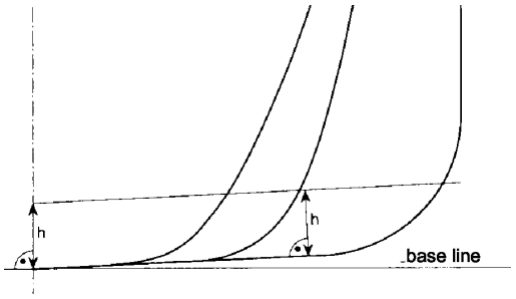
8 In approving the design and construction of oil tankers to be built in accordance with the provisions of this regulation, Administrations shall have due regard to the general safety aspects including the need for the maintenance and inspections of wing and double bottom tanks or spaces.



Figur 1 – ***Gränslinjer för lasttankar i punkt 3***

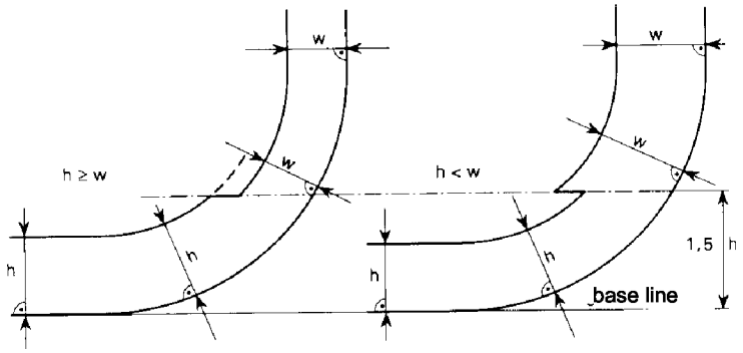


Figur 2 – ***Gränslinjer för lasttankar i punkt 4***



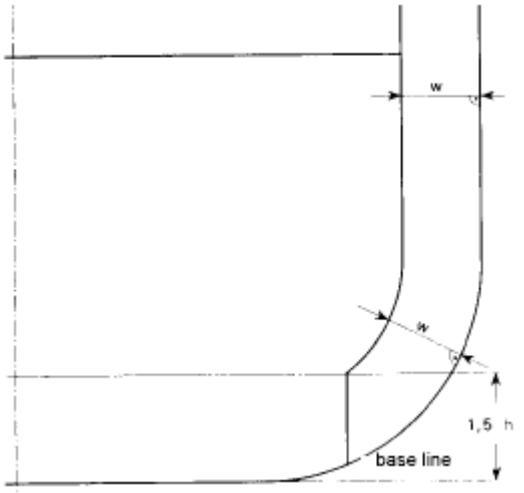
baslinje

Figur 3 – ***Gränslinjer för lasttankar i punkt 6***



base line

Figure 1 – ***Gargo tank boundary lines for purpose of paragaeph 3***



base line

Figure 2 – ***Gargo tank boundary lines for purpose of paragaeph 4***

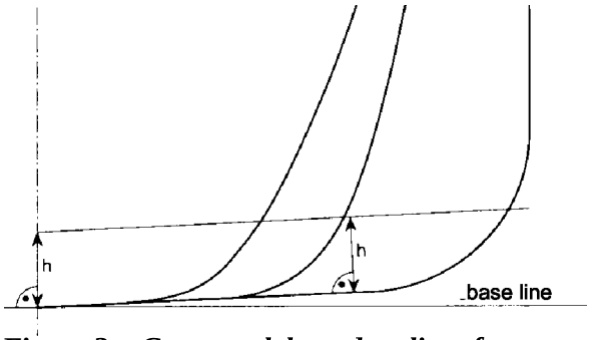


Figure 3 – ***Gargo tank boundary lines for purpose of paragaeph 6***

Regel 20

Krav om dubbelskrov och dubbel botten för oljetankfartyg levererade före den 6 juli 1996

1 Om annat inte uttryckligen föreskrivs, skall denna regel
.1 tillämpas på oljetankfartyg med en dödvikt av 5 000 ton eller mera som levererats före den 6 juli 1996 eller senare, enligt definition i regel 1.28.5 i denna bilaga,
.2 inte tillämpas på oljetankfartyg som levererats före den 6 juli 1996, enligt definition i regel 1.28.5, vilka uppfyller kraven i regel 19 och regel 28 med beaktande av regel 28.6, och
.3 inte tillämpas på oljetankfartyg som faller under punkt 1.1 ovan, när de uppfyller kraven i regel 19.3.1 och 19.3.2 eller 19.4 eller 19.5 i denna bilaga, med undantag av att kraven om minsta avstånd mellan gränser för lasttankar och fartygets botten- och sidobordläggning inte behöver uppfyllas i alla avseenden. I sådana fall får de skyddande avstånden från sidorna inte vara mindre än de avstånd som specificeras i IBC-koden för placering av lasttankar av typ 2, och skyddsavståndet till bottnen vid mittlinjen skall uppfylla kraven i regel 18.15.2 i denna bilaga.
2 I denna regel:
.1 förstås med ”tung dieselolja” dieselolja, utom sådana fraktioner som till över 50 volymprocent destillerar i temperaturer på högst 340°C, vid testning enligt den metod som organisationen godkänner.[6]
.2 förstås med ”eldningsolja” sådana tunga destillat av råolja eller oljerester eller blandningar av sådana ämnen, av en kvalitet som motsvarar den specifikation som organisatio-

Regulation 20

Double hull and double bottom requirements for oil tankers delivered before 6 July 1996

1 Unless expressly provided otherwise this regulation shall:
.1 apply to oil tankers of 5,000 tonnes deadweight and above, which are delivered before 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.5 of this Annex; and
.2 not apply to oil tankers complying with regulation 19 and regulation 28 in respect of paragraph 28.6, which are delivered before 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.5 of this Annex; and
.3 not apply to oil tankers covered by subparagraph 1 above which comply with regulation 19.3.1 and 19.3.2 or 19.4 or 19.5 of this Annex, except that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side protection distances shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection distances at centreline shall comply with regulation 18.15.2 of this Annex.
2 For the purpose of this regulation:
.1 “Heavy diesel oil” means diesel oil other than those distillates of which more than 50 per cent by volume distils at a temperature not exceeding 340ºC when tested by the method acceptable to the Organization.[6]
.2 “Fuel oil” means heavy distillates or residues from crude oil or blends of such materials intended for use as a fuel for the production of heat or power of a quality equivalent

nen godkänner, vilka är avsedda som bränsle vid produktion av värme eller kraft[7].
3 I denna regel delas oljetankfartyg in i följande kategorier:

.1 Med ”oljetankfartyg av kategori 1” förstås oljetankfartyg med en dödvikt av 20 000 ton eller mera, vilka transporterar råolja, eldningsolja, tung dieselolja eller smörjolja som last, och oljetankfartyg med en dödvikt av 30 000 ton eller mera, vilka transporterar olja av annat slag, och fartygen inte uppfyller kraven för oljetankfartyg som levererats efter den 1 juni 1982, enligt definition i regel 1.28.4 i denna bilaga.
.2 Med ”Oljetankfartyg av kategori 2” förstås oljetankfartyg med en dödvikt av 20 000 ton eller mera, vilka transporterar råolja, eldningsolja, tung dieselolja eller smörjolja som last, och oljetankfartyg med en dödvikt av 30 000 ton eller mera, vilka transporterar olja av annat slag, och fartygen uppfyller kraven för oljetankfartyg levererade efter den 1 juni 1982, enligt definition i regel 1.28.4 i denna bilaga.
.3 Med ”Oljetankfartyg av kategori 3” förstås oljetankfartyg med en dödvikt av 5 000 ton eller mera men mindre än vad som specificeras i punkterna 3.1 och 3.2.
4 Ett oljetankfartyg på vilket denna regel tillämpas skall uppfylla kraven i reglerna 19.2–19.5, 19.7, 19.8 och 28 med beaktande av regel 28.6 i denna bilaga senast den 5 april 2005 eller årsdagen av fartygets leveransdatum eller under det år som fastställs enligt följande tabell:

to the specification acceptable to the Organization.[7]
3 For the purpose of this regulation, oil tankers are divided into the following categories:
.1 “Category 1 oil tanker” means an oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, and of 30,000 tonnes deadweight and above carrying oil other than the above, which does not comply with the requirements for oil tankers delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4 of this Annex;

.2 “Category 2 oil tanker” means an oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, and of 30,000 tonnes deadweight and above carrying oil other than the above, which complies with the requirements for oil tankers delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4 of this Annex; and

.3 “Category 3 oil tanker” means an oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above but less than that specified in subparagraph 1 or 2 of this paragraph.
4 An oil tanker to which this regulation applies shall comply with the requirements of paragraphs 2 to 5, 7 and 8 of regulation 19 and regulation 28 in respect of paragraph 28.6 of this Annex not later than 5 April 2005 or the anniversary of the date of delivery of the ship on the date or in the year specified in the following table:

Oljetankfartygets kategori	Datum eller år
Kategori 1	5 april 2005, om fartyget är levererat den 5 april 1982 eller tidigare2005, om fartyget är levererat efter den 5 april 1982
Kategori 2 och kategori 3	5 april 2005, om fartyget är levererat den 5 april 1977 eller tidigare 2005, om fartyget är levererat efter den 5 april 1977 men före den 1 januari 1978 2006, om fartyget är levererat år 1978 eller 1979 2007, om fartyget är levererat år 1980 eller 1981 2008, om fartyget är levererat år 1982 2009, om fartyget är levererat år 1983 2010, om fartyget är levererat år 1984 eller senare

Category of oil tanker	Date or year
Category 1	5 April 2005 for ships delivered on 5 April 1982 or earlier 2005 for ships delivered after 5 April 1982
Category 2 and Category 3	5 April 2005 for ships delivered on 5 April 1977 or earlier 2005 for ships delivered after 5 April 1977 but before 1 January 1978 2006 for ships delivered in 1978 and 1979 2007 for ships delivered in 1980 and 1981 2008 for ships delivered in 1982 2009 for ships delivered in 1983 2010 for ships delivered in 1984 or later

5 Utan hinder av bestämmelserna i punkt 4 i denna regel, kan administrationen tillåta fortsatt användning av ett oljetankfartyg efter det datum som specificeras i punkt 4 i denna regel, ifall tankfartyget är av kategori 2 eller 3 och är utrustat med uteslutande sådana dubbla bottnar, dubbla sidor eller dubbelskrovsutrymmen som inte används för transport av olja och som sträcker sig längs lasttankarnas hela längd, men vilka inte uppfyller villkoren för undantag från bestämmelserna i punkt 1.3 i denna regel, förutsatt att

.1 fartyget varit i bruk den 1 juli 2001,
.2 administrationen genom verifiering av officiella dokument kunnat verifiera att fartyget uppfyllt de villkor som slagits fast ovan,

.3 ovan specificerade förhållanden på fartyget inte ändrats, och
.4 driften inte fortsätter längre än 25 år efterfortsätter inte efter den 25:e årsdagen av fartygets leveransdag.

5 Notwithstanding the provisions of paragraph 4 of this regulation, in the case of a Category 2 or 3 oil tanker fitted with only double bottoms or double sides not used for the carriage of oil and extending to the entire cargo tank length or double hull spaces which are not used for the carriage of oil and extend to the entire cargo tank length, but which does not fulfil conditions for being exempted from the provisions of paragraph 1.3 of this regulation, the Administration may allow continued operation of such a ship beyond the date specified in paragraph 4 of this regulation, provided that:
.1 the ship was in service on 1 July 2001;
.2 the Administration is satisfied by verification of the official records that the ship complied with the conditions specified above;
.3 the conditions of the ship specified above remain unchanged; and
.4 such continued operation does not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.
6 A Category 2 or 3 oil tanker of 15 years

6 Ett oljetankfartyg av kategori 2 eller 3 för vilket 15 år eller mera förflutit efter leveransdatum, skall uppfylla kraven i det system för konditionsbedömning som godkänts av Kommittén för skydd av den marina miljön genom resolutionen MEPC.94(46), med ändringar, förutsatt att dessa ändringar godkänts, genomförts och trätt i kraft i enlighet med bestämmelserna i artikel 16 i konventionen gällande de förfaringssätt som skall följas vid ändring av tillägg till en bilaga.

7 Administrationen kan tillåta att ett oljetankfartyg av kategori 2 eller 3 hålls i drift efter det datum som specificeras i punkt 4 i denna regel, ifall konditionsbedömningen ger resultat som enligt administrationens bedömning säkerställer att fartyget är i fullgott skick för sådan drift. Denna förlängda drift får likväl inte fortsätta efter årsdagen år 2015 av fartygets leveransdatum eller efter den 25:e årsdagen av fartygets leveransdag, varvid det tidigaste datumet väljs.

8 .1 Den administration i en fördragsstat som tillåter att punkt 5 i denna regel tillämpas eller tillåter, avbryter, drar tillbaka eller förbjuder tillämpningen av punkt 7 i denna regel i fråga om ett fartyg som har rätt att föra dess flagga, skall omedelbart underrätta organisationen om detaljerna. Organisationen ger denna information vidare till parterna i konventionen för kännedom och eventuella åtgärder.

.2 En part i konventionen har rätt att neka ett oljetankfartyg besök i hamnar eller utsjöterminaler under dess jurisdiktion om detta fartyg drivs med stöd av bestämmelserna i:

.1 punkt 5 i denna regel efter årsdagen år 2015 av fartygets leveransdatum, eller

.2 punkt 7 i denna regel.

I sådana fall skall parten ge detaljerad information till organisationen, som ger informationen vidare till parterna i konventionen för kännedom.

and over after the date of its delivery shall comply with the Condition Assessment Scheme adopted by the Marine Environment Protection Committee by resolution MEPC.94(46), as amended, provided that such amendments shall be adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention relating to amendment procedures applicable to an appendix to an Annex.

7 The Administration may allow continued operation of a Category 2 or 3 oil tanker beyond the date specified in paragraph 4 of this regulation, if satisfactory results of the Condition Assessment Scheme warrant that, in the opinion of the Administration, the ship is fit to continue such operation, provided that the operation shall not go beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2015 or the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery, whichever is the earlier date.

8 .1 The Administration of a Party to the present Convention which allows the application of paragraph 5 of this regulation, or allows, suspends, withdraws or declines the application of paragraph 7 of this regulation, to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

.2 A Party to the present Convention shall be entitled to deny entry into the ports or offshore terminals under its jurisdiction of oil tankers operating in accordance with the provisions of:

.1 paragraph 5 of this regulation beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2015; or

.2 paragraph 7 of this regulation.

In such cases, that Party shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof for their information.

Regel 21

Förhindrande av oljeförorening från oljetankfartyg som för tung olja som last

Regulation 21

Prevention of oil pollution from oil tankers carrying heavy grade oil as cargo

1 This regulation shall:

1 Denna regel:
.1 gäller oljetankfartyg med en dödvikt av 600 ton eller mera med tung olja som last, oberoende av fartygets leveransdatum, och
.2 gäller inte oljetankfartyg som faller under första punkten ovan, när de uppfyller kraven i regel 19.3.1 och 19.3.2 eller 19.4 eller 19.5 i denna bilaga, utom att kraven om minsta avstånd mellan gränser för lasttankar och fartygets botten- och sidobordläggning inte behöver uppfyllas i alla avseenden. I sådana fall får de skyddande avstånden från sidorna inte vara mindre än de avstånd som specificeras i IBC-koden för placering av lasttankar av typ 2, och skyddsavståndet till bottnen vid mittlinjen skall uppfylla kraven i regel 18.15.2 i denna bilaga.
2 I denna regel förstås med ”tung olja” något av följande:
.1 råolja vars densitet vid temperaturen 15°C är minst 900 kg/m^3,
.2 eldningsolja vars densitet vid temperaturen 15°C är minst 900 kg/m^3 eller vars kinematiska viskositet vid temperaturen 50°C är över 180 mm^2/s, eller
.3 asfalt, tjära och emulsioner av dessa.
3 Ett oljetankfartyg som omfattas av denna regel skall tillämpas måste uppfylla kraven i bestämmelserna i punkterna 4–8 i denna regel tillsammans med tillämpliga bestämmelser i regel 20.
4 Om annat inte följer av punkterna 5, 6 eller 7 i denna regel, skall ett oljetankfartyg på vilket denna regel tillämpas,
.1 om dess dödvikt är 5 000 ton eller mera, uppfylla kraven i regel 19 i denna bilaga senast den 5 april 2005, eller

.2 om dess dödvikt är 600 ton eller mera men under 5 000 ton, senast på årsdagen år 2008 av fartygets leveransdatum vara utrustat med dubbelbottentankar eller dubbelbottenutrymmen i enlighet med bestämmelserna i regel 19.6.1 i denna bilaga samt vingtankar eller sidoutrymmen inrättade i enlighet med regel 19.3.1 vilka dessutom uppfyller kravet gällande avståndet w i regel 19.6.2.

5 När ett oljetankfartyg med en dödvikt av 5 000 ton eller mera, vilket transporterar tung olja som last, är utrustat med uteslutande sådana dubbla bottnar, dubbla sidor eller dubbelskrovsutrymmen som inte används för transport av olja och som sträcker sig längs lasttankarnas hela längd, men som inte upp-

.1 apply to oil tankers of 600 tonnes deadweight and above carrying heavy grade oil as cargo regardless of the date of delivery; and
.2 not apply to oil tankers covered by subparagraph 1 above which comply with regulations 19.3.1 and 19.3.2 or 19.4 or 19.5 of this Annex, except that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side protection distances shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection distances at centreline shall comply with regulation 18.15.2 of this Annex.
2 For the purpose of this regulation “heavy grade oil” means any of the following:
.1 crude oils having a density at 15°C higher than 900 kg/m^3;
.2 fuel oils having either a density at 15°C higher than 900 kg/m^3 or a kinematic viscosity at 50°C higher than 180 mm^2/s; or

.3 bitumen, tar and their emulsions.
3 An oil tanker to which this regulation applies shall comply with the provisions of paragraphs 4 to 8 of this regulation in addition to complying with the applicable provisions of regulation 20.
4 Subject to the provisions of paragraphs 5, 6 and 7 of this regulation, an oil tanker to which this regulation applies shall:
.1 if 5,000 tonnes deadweight and above, comply with the requirements of regulation 19 of this Annex not later than 5 April 2005; or
.2 if 600 tonnes deadweight and above but less than 5,000 tonnes deadweight, be fitted with both double bottom tanks or spaces complying with the provisions of regulation 19.6.1 of this Annex, and wing tanks or spaces arranged in accordance with regulation 19.3.1 and complying with the requirement for distance *w* as referred to in regulation 19.6.2, not later than the anniversary of the date of delivery of the ship in the year 2008.
5 In the case of an oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above, carrying heavy grade oil as cargo fitted with only double bottoms or double sides not used for the carriage of oil and extending to the entire cargo tank length or double hull spaces which are not used for the carriage of oil and extend to the entire cargo tank length, but which does not

fyller villkoren för undantag från bestämmelserna i punkt 1.2 i denna regel, kan administrationen tillåta att fartyget används efter det datum som specificeras i punkt 4 i denna regel, förutsatt att

.1 fartyget varit i bruk den 4 december 2003,
.2 administrationen genom verifiering av officiella dokument kunnat bedöma att fartyget uppfyllt de villkor som slagits fast ovan,
.3 ovan specificerade förhållanden på fartyget inte ändrats, och
.4 driften fortsätter inte efter den 25:e årsdagen av fartygets leveransdag.

6 .1 Administrationen kan tillåta att ett oljetankfartyg med en dödvikt av 5 000 ton eller mera, vilket transporterar råolja vars densitet vid temperaturen 15°C är över 900 kg/m3 men under 945 kg/m3, hålls i drift efter det datum som specificeras i punkt 4.1 i denna regel, ifall den konditionsbedömning som avses i regel 20.6 ger resultat som enligt administrationens bedömning säkerställer att fartyget är i fullgott skick för sådan aktuell fart med beaktande av storleken, åldern, fartområdet och konstruktionernas skick. Denna förlängda drift får likväl inte fortsätta längre än 25 år efter fartygets leveransdag.

.2 Administrationen kan tillåta att ett oljetankfartyg med en dödvikt av 600 ton eller mera men mindre än 5 000 ton, vilket för tung olja som last, hålls i drift efter det datum som specificeras i punkt 4.2 i denna regel, om fartyget enligt administrationens bedömning är i fullgott skick för sådan drift med beaktande av storleken, åldern, fartområdet och konstruktionernas skick. Denna förlängda drift får likväl inte fortsätta längre än 25 år efter fartygets leveransdatum.

7 Administrationen i en fördragsstat kan medge undantag från bestämmelserna i denna regel för oljetankfartyg med en dödvikt av 600 ton eller mera, vilket för tung olja, ifall oljetankfartyget
.1 används antingen uteslutande för fart i ett område som lyder under denna stats jurisdiktion eller som ett flytande lager för tung olja beläget i ett sådant område, eller

.2 används antingen uteslutande för fart inom

fulfil conditions for being exempted from the provisions of paragraph 1.2 of this regulation, the Administration may allow continued operation of such a ship beyond the date specified in paragraph 4 of this regulation, provided that:
.1 the ship was in service on 4 December 2003;
.2 the Administration is satisfied by verification of the official records that the ship complied with the conditions specified above;
.3 the conditions of the ship specified above remain unchanged; and
.4 such continued operation does not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.
6 .1 The Administration may allow continued operation of an oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above, carrying crude oil having a density at 15ºC higher than 900 kg/m^3 but lower than 945 kg/m^3, beyond the date specified in paragraph 4.1 of this regulation, if satisfactory results of the Condition Assessment Scheme referred to in regulation 20.6 warrant that, in the opinion of the Administration, the ship is fit to continue such operation, having regard to the size, age, operational area and structural conditions of the ship and provided that the operation shall not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.
.2 The Administration may allow continued operation of an oil tanker of 600 tonnes deadweight and above but less than 5,000 tonnes deadweight, carrying heavy grade oil as cargo, beyond the date specified in paragraph 4.2 of this regulation, if, in the opinion of the Administration, the ship is fit to continue such operation, having regard to the size, age, operational area and structural conditions of the ship, provided that the operation shall not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.
7 The Administration of a Party to the present Convention may exempt an oil tanker of 600 tonnes deadweight and above carrying heavy grade oil as cargo from the provisions of this regulation if the oil tanker:
.1 either is engaged in voyages exclusively within an area under its jurisdiction, or operates as a floating storage unit of heavy grade oil located within an area under its jurisdiction; or
.2 either is engaged in voyages exclusively

ett område som lyder under en annan fördragsslutande parts jurisdiktion, eller som ett flytande lager för tung olja i ett sådant område, förutsatt att denna andra part godkänner att tankfartyget används inom ett område som lyder under dess jurisdiktion.

8 .1 Den administration i en fördragsstat som tillåter, avbryter, drar tillbaka eller avslår tillämpningen av punkt 5, 6 eller 7 i denna regel i fråga om ett fartyg som har rätt att föra dess flagga, skall omedelbart underrätta organisationen om detaljerna. Organisationen ger denna information vidare till parterna i konventionen för kännedom och eventuella åtgärder.
.2 När annat inte följer av bestämmelserna i internationell lag, har en part i konventionen rätt att neka ett oljetankfartyg som hålls i drift med stöd av bestämmelserna i punkterna 5 och 6 i denna regel tillträde till sådana hamnar eller utsjöterminaler som lyder under dess jurisdiktion, och likaså rätt att neka läktring av tung olja i områden som lyder under dess jurisdiktion, utom när detta är nödvändigt för att garantera fartygets säkerhet eller rädda människoliv till sjöss. I sådana fall skall parten ge detaljerad information till organisationen, som ger informationen vidare till parterna för kännedom.

within an area under the jurisdiction of another Party, or operates as a floating storage unit of heavy grade oil located within an area under the jurisdiction of another Party, provided that the Party within whose jurisdiction the oil tanker will be operating agrees to the operation of the oil tanker within an area under its jurisdiction.
8 .1 The Administration of a Party to the present Convention which allows, suspends, withdraws or declines the application of paragraph 5, 6 or 7 of this regulation to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.
.2 Subject to the provisions of international law, a Party to the present Convention shall be entitled to deny entry of oil tankers operating in accordance with the provisions of paragraph 5 or 6 of this regulation into the ports or offshore terminals under its jurisdiction, or deny ship-to-ship transfer of heavy grade oil in areas under its jurisdiction except when this is necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea. In such cases, that Party shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof for their information.

Regel 22

Skydd av bottnen i pumprum

1 Denna regel gäller djetankfartyg med en dödvikt av 5 000 ton eller mera byggda den 1 januari 2007 eller senare.

2 Pumprummet skall vara utrustat med en dubbel botten, och djupet av varje dubbelbottentank eller dubbelbottenutrymme skall vara så stort att avståndet h mellan pumprummets botten och fartygets baslinje, mätt i rät vinkel mot baslinjen i ingen tvärsektion underskrider värdet

h = B/15(m) eller
h = 2 m, varvid det minsta värdet väljs.
Minimivärdet är *h* = 1 m.

3 När bottenplåten i pumprummet ligger ovanför baslinjen på en höjd som uppgår till minst den minimihöjd som krävs i punkt 2

Regulation 22

Pump-room bottom protection

1 This regulation applies to oil tankers of 5,000 tonnes deadweight and above constructed on or after 1 January 2007.

2 The pump-room shall be provided with a double bottom such that at any cross-section the depth of each double bottom tank or space shall be such that the distance *h* between the bottom of the pump-room and the ship's base line measured at right angles to the ship's base line is not less than specified below:

h = B/15(m) or
h = 2 m, whichever is the lesser.
The minimum value of *h* = 1 m.

3 In case of pump rooms whose bottom plate is located above the base line by at least the minimum height required in paragraph 2

ovan (t.ex. vid ”gondolakter”), behövs ingen konstruktion med dubbel botten i pumprummet.
4 Barlastpumpar måste vara utrustade med lämpliga anordningar för att säkerställa effektivt utsug från tankar med dubbelbotten.
5 Oavsett bestämmelserna i punkterna 2 och 3 ovan behövs ingen dubbel botten i sådana fall när översvämning av pumprummet inte leder till att barlast- eller pumpsystemet slutar fungera.

above (e.g. gondola stern designs), there will be no need for a double bottom construction in way of the pump-room.
4 Ballast pumps shall be provided with suitable arrangements to ensure efficient suction from double bottom tanks.
5 Notwithstanding the provisions of paragraphs 2 and 3 above, where the flooding of the pump-room would not render the ballast or cargo pumping system inoperative, a double bottom need not be fitted.

Regel 23

Utflödet av olja vid olycka

1 Denna regel gäller oljetankfartyg som levererats den 1 januari 2010 eller senare, enligt definition i regel 1.28.8.
2 I denna regel används följande definitioner:
.1 ”Lastlinjedjupgåendet *(d_S)*” är det vertikala avståndet i meter från den mallade baslinjen midskepps till den vattenlinje som svarar mot fastställt sommarfribord. Beräkningar i samband med denna regel skall basera sig på djupgåendet d_S, trots att beräknade värden på djupgåendet, såsom tropiklastlinjen, kan överskrida d_S.
.2 ”Vattenlinjen (d_B)” är det vertikala avståndet i meter från den mallade baslinjen midskepps till den vattenlinje som svarar mot 30 % av djupet D_S i meter.
.3 ”Bredden *(B_S)*” är den största mallade bredden av fartyget i meter vid eller under den djupaste lastlinjen d_S.
.4 ”Bredden *(B_B)*” är den största mallade bredden av fartyget i meter vid eller under vattenlinjen d_B.
.5 ”Djupet *(D_S)*” är det mallade djupet i meter mätt midskepps till det övre däcket på sidan.
.6 ”Längden *(L)*” och ”dödvikten *(DW)*” definieras som i regel 1.19 respektive 1.23.

3 För att fullgott skydd mot oljeutsläpp vid kollision eller strandning skall uppnås, måste följande föreskrifter iakttas:

.1 För oljetankfartyg med en dödvikt av 5 000 ton (DWT) eller mera, skall den genomsnittliga oljeutflödesparametern uppfylla följande villkor:

$O_M \leq 0{,}015$ om $C < 200\,000\ m^3$

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

Regulation 23

Accidental oil outflow performance

1 This regulation shall apply to oil tankers delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8.
2 For the purpose of this regulation, the following definitions shall apply:
.1 "Load line draught (d_S)" is the vertical distance, in metres, from the moulded baseline at mid-length to the waterline corresponding to the summer freeboard to be assigned to the ship. Calculations pertaining to this regulation should be based on draught d_S, notwithstanding assigned draughts that may exceed d_S, such as the tropical loadline.
.2 "Waterline (d_B)" is the vertical distance, in metres, from the moulded baseline at mid-length to the waterline corresponding to 30 % of the depth D_S.
.3 "Breadth (B_S)" is the greatest moulded breadth of the ship, in metres, at or below the deepest load line d_S.
.4 "Breadth (B_B)" is the greatest moulded breadth of the ship, in metres, at or below the waterline d_B.
.5 "Depth (D_S)" is the moulded depth, in metres, measured at mid-length to the upper deck at side.
.6 "Length (L)" and "deadweight (DW)" are as defined in regulations 1.19 and 1.23, respectively.
3 To provide adequate protection against oil pollution in the event of collision or stranding the following shall be complied with:
.1 for oil tankers of 5,000 tonnes deadweight (DWT) and above, the mean oil outflow parameter shall be as follows:

$O_M \leq 0.015$ for $C < 200{,}000\ m^3$

$O_M \leq 0.012 + (0.003/200{,}000)\,(400{,}000\text{-}C)$ for $200{,}000\ m^3 <$

$O_M \leq 0{,}012$ om $C \geq 400\,000\ m^3$

För kombinationsfartyg med en dödvikt av 5 000 ton (DWT) eller mera och en kapacitet av högst 200 000 m^3 kan den genomsnittliga oljeutflödesparametern användas, förutsatt att beräkningar framläggs för administrationen för godkännande. Beräkningarna måste visa att fartyget, med beaktande av den extra styrkan i konstruktionen, har sådana egenskaper vid oljeutflöde som åtminstone är lika goda som motsvarande egenskaper i ett sådant tankfartyg med dubbelskrov av standardmodell, för vilket $O_M = 0{,}015$.

$O_M \leq 0{,}021$ för $C \leq 100\,000\ m^3$

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

där
O_M = den genomsnittliga oljeutflödesparametern,
C = den totala volymen av oljelasten i kubikmeter, när tankarna är fyllda till 98 procent.

.2 För oljetankfartyg med en dödvikt under 5 000 ton (DWT):
Ingen tank får ha en längd som överskrider 10 meter eller något av följande värden, om det är större:
.1 om det inte finns något långskeppsskott inuti lasttankarna:

$(0.5\ \frac{b_i}{B} + 0.1)L$ inte större än $0{,}2L$

.2 om det finns ett långskeppsskott längs centerlinjen inuti lasttankarna:

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

.3 om det finns minst två långskeppsskott inuti lasttankarna:
.1 i fråga om vingtankar: 0,2L
.2 i fråga om centertankar:

.1 om $\frac{b_i}{B} = 0.2L : 0.2L$

.2 om $\frac{b_i}{B}$ is < 0.2:

- om det inte finns något långskeppsskott längs centerlinjen:

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

$C < 400{,}000\ m^3$

$O_M \leq 0.012$ for $C \geq 400{,}000\ m^3$

for combination carriers between 5,000 tonnes deadweight (DWT) and 200,000 m^3 capacity, the mean oil outflow parameter may be applied, provided calculations are submitted to the satisfaction of the Administration, demonstrating that after accounting for its increased structural strength, the combination carrier has at least equivalent oil out flow performance to a standard double hull tanker of the same size having a $O_M < = 0.015$.

$O_M \leq 0.021$ for $C \leq 100{,}000\ m^3$

$O_M \leq 0.015 + (0.006/100{,}000)\,(200{,}000\text{-}C)$ for $100{,}000\ m^3 < C \leq 200{,}000\ m^3$

where:
O_M = mean oil outflow parameter.

C = total volume of cargo oil, in m^3, at 98% tank filling

.2 for oil tankers of less than 5,000 tonnes deadweight (DWT) :
The length of each cargo tank shall not exceed 10 m or one of the following values, whichever is the greater:
.1 where no longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$(0.5\ \frac{b_i}{B} + 0.1)L$ but not to exceed $0.2L$

.2 where a centreline longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

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

.3 where two or more longitudinal bulkheads are provided inside the cargo tanks:
.1 for wing cargo tanks: 0.2L
.2 for centre cargo tanks:

.1 if $\frac{b_i}{B} = 0.2L : 0.2L$

.2 if $\frac{b_i}{B}$ is < 0.2:

where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

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

- om det finns ett långskeppsskott längs centerlinjen:

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

.4 b_i är minimiavståndet mellan fartygets sida och det yttersta långskeppsskottet i tanken i fråga, mätt vinkelrätt mot centerlinjen på en höjd som svarar mot fastställt sommarfribord.

4 Vid beräkning av den genomsnittliga oljeutflödesparametern används följande allmänna antaganden:
.1 Lastområdets längd är sträckan mellan den mest aktra och den mest förliga punkten på någon av de tankar som är inrättade för transport av lastolja, inklusive sloptankar.
.2 I denna regel skall med lasttankar förstås alla lasttankar, sloptankar och bunkeroljetankar inom lastområdets längd.

.3 Fartyget anses lastat till ett lastlinjedjupgående dS utan krängning eller trim.
.4 Alla lasttankar anses lastade till 98 % av deras totala volym. Lastoljans nominella densitet *(?$_n$)* beräknas på följande sätt:

?$_n$ = 1000 (DWT)/C (kg/m^3)
.5 I dessa beräkningar av utflödet skall permeabiliteten för varje utrymme inom lastområdet sättas lika med 0,99, utom när det kan bevisas att ett annat värde är korrekt.

.6 Länsbrunnar kan försummas vid bestämning av tankarnas placering, förutsatt att dessa brunnar är så små som det är praktiskt möjligt att göra dem, och avståndet mellan brunnarnas botten och fartygets bottenplåt inte är mindre än 0,5h, där h är den höjd som definieras i regel 19.3.2.
5 När de olika oljeutflödesparametrarna kombineras används följande antaganden:
.1 Det genomsnittliga oljeutflödet vid sidoskada och vid bottenskada beräknas först oberoende av varandra, och kombineras sedan i en dimensionslös oljeutflödesparameter OM med hjälp av följande formel:

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

där
O_{MS} = genomsnittligt utflöde vid sidoskada i kubikmeter, och
O_{MB} = genomsnittligt utflöde vid bottenskada i kubikmeter.
.2 I fråga om bottenskador skall oberoende

where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

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

.4 b_i is the minimum distance from the ship's side to the outer longitudinal bulkhead of the tank in question measured inboard at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.
4 The following general assumptions shall apply when calculating the mean oil outflow parameter:
.1 The cargo block length extends between the forward and aft extremities of all tanks arranged for the carriage of cargo oil, including slop tanks.
.2 Where this regulation refers to cargo tanks, it shall be understood to include all cargo tanks, slop tanks and fuel tanks located within the cargo block length.
.3 The ship shall be assumed loaded to the load line draught d_S without trim or heel.
.4 All cargo oil tanks shall be assumed loaded to 98% of their volumetric capacity. The nominal density of the cargo oil (ρ_n) shall be calculated as follows:
ρ_n = 1000 (DWT)/C (kg/m^3)
.5 For the purposes of these outflow calculations, the permeability of each space within the cargo block, including cargo tanks, ballast tanks and other non-oil spaces shall be taken as 0.99, unless proven otherwise.
.6 Suction wells may be neglected in the determination of tank location provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and bottom shell plating is not less than 0.5h, where h is the height as defined in regulation 19.3.2.

5 The following assumptions shall be used when combining the oil outflow parameters:
.1 The mean oil outflow shall be calculated independently for side damage and for bottom damage and then combined into the non-dimensional oil outflow parameter O_M, as follows:

$O_M = (0.4\ O_{MS} + 0.6\ O_{MB}) / C$

where:
O_{MS} = mean outflow for side damage, in m^3; and
O_{MB} = mean outflow for bottom damage, in m^3.
.2 For bottom damage, independent calcula-

beräkningar göras för tidvattennivåerna 0 m och -2,5 m, varefter de två värdena kombineras på följande sätt:

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

där
$O_{MB}(0)$ = genomsnittligt utflöde vid tidvattennivån 0 m, och
$O_{MB}(2{,}5)$ = genomsnittligt utflöde vid tidvattennivån -2,5 m, i kubikmeter

6 Det genomsnittliga utflödet O_{MS} vid sidoskada beräknas med följande formel:

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

där
i = betecknar var och en av de lasttankar som skall beaktas,
n = det totala antalet lasttankar,
$P_{s(i)}$ = sannolikheten för att lasttank i penetreras vid sidoskada, beräknad i enlighet med punkt 8.1 i denna regel.
$O_{s(i)}$ = utflödet i kubikmeter från lasttank i vid sidoskada; detta utflöde skall antas vara lika stort som lasttankens totala innehåll när den är fylld till 98 %, utom om det genom tillämpning av de riktlinjer som avses i regel 19.5 kan bevisas att en betydande lastvolym kommer att stanna i tanken, och
C_3 = 0,77 för fartyg som har två långskeppsskott inuti tankarna, förutsatt att dessa skott löper obrutna genom lastområdet och Ps(i) bestäms enligt denna regel. C3 ges värdet 1,0 för alla andra fartyg, och när Ps(i) bestäms i enlighet med punkt 10 i denna regel.

7 Det genomsnittliga utflödet vid bottenskada beräknas på följande sätt för olika tidvattennivåer:

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

där
i = representerar var och en av de lasttankar som skall beaktas,
n = det totala antalet lasttankar,
$PB_{(i)}$ = sannolikheten för att lasttank i penetreras vid sidoskada, beräknad i enlighet med punkt 9.1 i denna regel,

$OB_{(i)}$ = oljeutflödet i kubikmeter ur lasttank i beräknat i enlighet med punkt 7.3 i denna regel,
$C_{DB(i)}$ = faktor för oljeuppfångning definierad

tions for mean outflow shall be done for 0 m and minus 2.5 m tide conditions, and then combined as follows:

$O_{MB} = 0.7\ O_{MB(0)} + 0.3\ O_{MB(2.5)}$

where:
$O_{MB(0)}$ = mean outflow for 0 m tide condition; and
$O_{MB(2.5)}$ = mean outflow for minus 2.5 m tide condition, in m^3.

6 The mean outflow for side damage O_{MS} shall be calculated as follows:

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

where:
i = represents each cargo tank under consideration;
n = total number of cargo tanks;
$P_{S(i)}$ = the probability of penetrating cargo tank i from side damage, calculated in accordance with paragraph 8.1 of this regulation;
$O_{S(i)}$ = the outflow, in m^3, from side damage to cargo tank i, which is assumed equal to the total volume in cargo tank i at 98% filling, unless it is proven through the application of the Guidelines referred to in regulation 19.5 that any significant cargo volume will be retained; and
C_3 = 0.77 for ships having two longitudinal bulkheads inside the cargo tanks, provided these bulkheads are continuous over the cargo block and $P_{s(i)}$ is developed in accordance with this regulation. C_3 equals 1.0 for all other ships or when $P_{s(i)}$ is developed in accordance with paragraph 10 of this regulation.

7 The mean outflow for bottom damage shall be calculated for each tidal condition as follows:

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

where:
i = represents each cargo tank under consideration;
n = the total number of cargo tanks;
$P_{B(i)}$ = the probability of penetrating cargo tank i from bottom damage, calculated in accordance with, paragraph 9.1 of this regulation;
$O_{B(i)}$ = the outflow from cargo tank i, in m^3, calculated in accordance with paragraph 7.3 of this regulation; and
$C_{DB(i)}$ = factor to account for oil capture as

i punkt 7.4 i denna regel,

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

där
i,n, $P_{B(i)}$ och *$C_{DB(i)}$* definieras som i punkt 7.1 ovan,
$OB_{(i)}$ = utflödet i kubikmeter ur lasttank *i* vid ändring i tidvatten.
.3 Oljeutflödet *$O_{B(i)}$* skall beräknas för varje tank utgående från principer om tryckjämvikt och följande antaganden:

.1 Fartyget antas strandat med trim och krängning lika med noll och med ett djupgående vid strandningen som är lika med lastlinjedjupgåendet *d_s*.
.2 Lastnivån efter att fartyget skadats beräknas med formeln

$h_c = \{(d_s + t_c - Z_l) (?_s) - (1000\ p) / g\ \}/?_n,$

där
h_c = lastoljans höjd över Zl i meter,

t_c = ändring i tidvattennivå i meter; sjunkande nivå uttrycks med negativa värden,
Z_l = höjden i meter av den lägsta punkten i lasttanken över baslinjen,
$?_s$ = havsvattnets densitet, som antas vara 1 025 kg/m^3,
p = om fartyget har ett inertgassystem, skall det normala övertrycket i kilopascal antas vara minst 5 kPa; om sådant system inte finns får övertrycket antas vara noll,
$_g$ = tyngdaccelerationen, som antas vara 9,81 m/s^2, och
$?_n$ = lastoljans nominella densitet, beräknad i enlighet med punkt 4.4 i denna regel.

.3 För lasttankar som avgränsas av bottenplåten, skall oljeutflödet *$O_{B(i)}$* antas vara minst 1 % av den totala volymen av den olja som lastats i tank i, för att det initiala flödet och dynamiska effekter av vågor och strömmar skall bli beaktade.
.4 I fråga om bottenskada kan en del av utflödet från en lasttank fångas upp i avdelningar som inte för olja. Denna effekt uppskattas för varje tank med hjälp av en faktor *$C_{DB(i)}$*, vars värde bestäms på följande sätt:

$C_{DB(i)}$ = 0,6 för lasttankar som avgränsas på undersidan av icke oljeförande avdelningar,
$C_{DB(i)}$ = 1,0 för lasttankar som avgränsas av bottenplåten.

defined in paragraph 7.4 of this regulation

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

where:
i,n, $P_{B(i)}$ and $C_{DB(i)}$ = as defined in subparagraph .1 above;
$O_{B(i)}$ = the outflow from cargo tank i, in m^3, after tidal change
.3 The oil outflow $O_{B(i)}$ for each cargo oil tank shall be calculated based on pressure balance principles, in accordance with the following assumptions:
.1 The ship shall be assumed stranded with zero trim and heel, with the stranded draught prior to tidal change equal to the load line draught d_s.
.2 The cargo level after damage shall be calculated as follows:

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

where:
h_c = the height of the cargo oil above Z_l, in metres;
t_c = the tidal change, in m. Reductions in tide shall be expressed as negative values;
Z_l = the height of the lowest point in the cargo tank above baseline, in m;
ρ_s = density of seawater, to be taken as 1,025 kg/m^3;
p = if an inert gas system is fitted, the normal overpressure, in kPa, to be taken as not less than 5 kPa; if an inert gas system is not fitted, the overpressure may be taken as 0;
g = the acceleration of gravity, to be taken as 9.81 m/s^2; and
ρ_n = nominal density of cargo oil, calculated in accordance with paragraph 4.4 of this regulation.
.3 For cargo tanks bounded by the bottom shell, unless proven otherwise, oil outflow $O_{B(i)}$ shall be taken not less than 1% of the total volume of cargo oil loaded in cargo tank i, to account for initial exchange losses and dynamic effects due to current and waves.
.4 In the case of bottom damage, a portion from the outflow from a cargo tank may be captured by non-oil compartments. This effect is approximated by application of the factor $C_{DB(i)}$ for each tank, which shall be taken as follows:
$C_{DB(i)}$ = 0.6 for cargo tanks bounded from below by non-oil compartments;
$C_{DB(i)}$ = 1.0 for cargo tanks bounded by the bottom shell.

8 Sannolikheten PS för brott på avdelning vid sidoskada skall beräknas på följande sätt:

.1 $P_S = P_{SL} P_{SV} P_{ST}$,

där
$P_{SL} = 1 - P_{Sf} - P_{Sa}$ = sannolikheten för att skadan sträcker sig fram till den zon i långskeppsled som begränsas av X_a och X_f,
$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{Sl}$ = sannolikheten för att skadan sträcker sig fram till den vertikala zon som begränsas av Z_l och Z_u, och
$P_{ST} = 1 - P_{Sy}$ = sannolikheten att skadan i tvärskeppsled sträcker sig över den gräns som anges av y.
.2 P_{Sa}, P_{Sf}, P_{Sl}, P_{Su} och P_{Sy} bestäms genom linjär interpolation med hjälp av den tabell för sidoskada som ingår i punkt 8.3 i denna regel, där
P_{Sa} = sannolikheten för att skadan i sin helhet ligger akter om punkten X_a/L,
P_{Sf} = sannolikheten för att skadan i sin helhet ligger för om punkten X_f/L;
P_{Sl} = sannolikheten för att skadan i sin helhet ligger under tanken;
P_{Su} = sannolikheten för att skadan i sin helhet ligger ovanför tanken, och
P_{Sy} = sannolikheten för att skadan i sin helhet ligger utanför tanken.
Avdelningarnas gränser X_a, X_f, Z_l, Z_u och y bestäms på följande sätt:
X_a = avståndet i långskeppsled, angett i meter, från den punkt på L som ligger längst akterut till den punkt i den betraktade avdelningen som ligger längst akterut,
X_f = avståndet i långskeppsled, angett i meter, från den punkt på L som ligger längst akterut till den punkt i den betraktade avdelningen som ligger längst förut,
Z_l = det vertikala avståndet i meter från den mallade baslinjen till den lägsta punkten i den betraktade avdelningen,
Z_u = det vertikala avståndet i meter från den mallade baslinjen till den högsta punkten i den betraktade avdelningen, Z_u för likväl inte antas vara mindre än D_s, och
y = det minsta horisontella avståndet i meter mellan den betraktade avdelningen och sidobordläggningen mätt vinkelrätt mot centerlinjen[8].

8 The probability P_S of breaching a compartment from side damage shall be calculated as follows:
.1 $P_S = P_{SL} P_{SV} P_{ST}$

where:
$P_{SL} = 1 - P_{Sf} - P_{Sa}$ = probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by X_a and X_f;
$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{S1}$ = probability the damage will extend into the vertical zone bounded by Z_l and Z_u; and
$P_{ST} = 1 - P_{Sy}$ = probability the damage will extend transversely beyond the boundary defined by y.
.2 P_{Sa}, P_{Sf}, P_{Sl}, P_{Su} and P_{Sy} shall be determined by linear interpolation from the table of probabilities for side damage provided in paragraph 8.3 of this regulation, where:
P_{Sa} = the probability the damage will lie entirely aft of location X_a/L;
P_{Sf} = the probability the damage will lie entirely forward of location X_f/L;
P_{Sl} = the probability the damage will lie entirely below the tank;
P_{Su} = the probability the damage will lie entirely above the tank; and
P_{Sy} = the probability the damage will lie entirely outboard of the tank.
Compartment boundaries X_a, X_f, Z_l, Z_u and y shall be developed as follows:
X_a = the longitudinal distance from the aft terminal of L to the aftmost point on the compartment being considered, in metres;

X_f = the longitudinal distance from the aft terminal of L to the foremost point on the compartment being considered, in metres;

Z_l = the vertical distance from the moulded baseline to the lowest point on the compartment being considered, in metres;
Z_u = the vertical distance from the moulded baseline to the highest point on the compartment being considered, in metres. Z_u is not to be taken greater than D_s; and
y = the minimum horizontal distance measured at right angles to the centreline between the compartment under consideration and the side shell in metres;[8]

.3 Tabell över sannolikheter för sidoskada

X_a/L	P_{Sa}
0,00	0,000
0,05	0,023
0,10	0,068
0,15	0,117
0,20	0,167
0,25	0,217
0,30	0,267
0,35	0,317
0,40	0,367
0,45	0,417
0,50	0,467
0,55	0,517
0,60	0,567
0,65	0,617
0,70	0,667
0,75	0,717
0,80	0,767
0,85	0,817
0,90	0,867
0,95	0,917
1,00	0,967

X_f/L	P_{Sf}
0,00	0,967
0,05	0,917
0,10	0,867
0,15	0,817
0,20	0,767
0,25	0,717
0,30	0,667
0,35	0,617
0,40	0,567
0,45	0,517
0,50	0,467
0,55	0,417
0,60	0,367
0,65	0,317
0,70	0,267
0,75	0,217
0,80	0,167
0,85	0,117
0,90	0,068
0,95	0,023
1,00	0,000

Z_l/D_s	P_{Sl}
0,00	0,000
0,05	0,000
0,10	0,001
0,15	0,003
0,20	0,007
0,25	0,013
0,30	0,021
0,35	0,034
0,40	0,055
0,45	0,085
0,50	0,123
0,55	0,172
0,60	0,226
0,65	0,285
0,70	0,347
0,75	0,413
0,80	0,482
0,85	0,553
0,90	0,626
0,95	0,700
1,00	0,775

Z_u/D_S	P_{Su}
0,00	0,968
0,05	0,952
0,10	0,931
0,15	0,905
0,20	0,873
0,25	0,836
0,30	0,789
0,35	0,733
0,40	0,670
0,45	0,599
0,50	0,525
0,55	0,452
0,60	0,383
0,65	0,317
0,70	0,255
0,75	0,197
0,80	0,143
0,85	0,092
0,90	0,046
0,95	0,013
1,00	0,000

P_{Sy} beräknas på följande sätt:
$P_{Sy} = (24{,}96 - 199{,}6\ y/B_S)\ (y/B_S)$ .....om $y/B_S \leq 0{,}05$,
$P_{Sy} = 0{,}749 + \{5 - 44{,}4\ (y/B_S - 0{,}05)\}\ (y/B_S - 0{,}05)$ .....om $0{,}05 < y/B_S < 0{,}1$,
$P_{Sy} = 0{,}888 + 0{,}56\ (y/B_S - 0{,}1)$ .....om $y/B_S > 0{,}1$.
P_{Sy} får inte antas vara större än 1.

.3 Table of probabilities for side damage

X_a /L	P_{Sa}	X_f /L	P_{Sf}	Z_l /D_S	P_{Sl}	Z_u /D_S	P_{Su}
0.00	0.000	0.00	0.967	0.00	0.000	0.00	0.968
0.05	0.023	0.05	0.917	0.05	0.000	0.05	0.952
0.10	0.068	0.10	0.867	0.10	0.001	0.10	0.931
0.15	0.117	0.15	0.817	0.15	0.003	0.15	0.905
0.20	0.167	0.20	0.767	0.20	0.007	0.20	0.873
0.25	0.217	0.25	0.717	0.25	0.013	0.25	0.836
0.30	0.267	0.30	0.667	0.30	0.021	0.30	0.789
0.35	0.317	0.35	0.617	0.35	0.034	0.35	0.733
0.40	0.367	0.40	0.567	0.40	0.055	0.40	0.670
0.45	0.417	0.45	0.517	0.45	0.085	0.45	0.599
0.50	0.467	0.50	0.467	0.50	0.123	0.50	0.525
0.55	0.517	0.55	0.417	0.55	0.172	0.55	0.452
0.60	0.567	0.60	0.367	0.60	0.226	0.60	0.383
0.65	0.617	0.65	0.317	0.65	0.285	0.65	0.317
0.70	0.667	0.70	0.267	0.70	0.347	0.70	0.255
0.75	0.717	0.75	0.217	0.75	0.413	0.75	0.197
0.80	0.767	0.80	0.167	0.80	0.482	0.80	0.143
0.85	0.817	0.85	0.117	0.85	0.553	0.85	0.092
0.90	0.867	0.90	0.068	0.90	0.626	0.90	0.046
0.95	0.917	0.95	0.023	0.95	0.700	0.95	0.013
1.00	0.967	1.00	0.000	1.00	0.775	1.00	0.000

P_{Sy} shall be calculated as follows:
$P_{Sy} = (24.96 - 199.6\ y/B_S)\ (y/B_S)$ .....for $y/B_S = 0.05$
$P_{Sy} = 0.749 + \{5 - 44.4\ (y/B_S - 0.05)\}\ (y/B_S - 0.05)$ .....for $0.05 < y/B_S < 0.1$
$P_{Sy} = 0.888 + 0.56\ (y/B_S - 0.1)$ .....for $y/B_S = 0.1$
P_{Sy} shall not be taken greater than 1.

9 Sannolikheten PB för brott på avdelning vid sidoskada skall beräknas på följande sätt:

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

där
$P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba}$ = sannolikheten för att skadan sträcker sig fram till den zon i långskeppsled som begränsas av X_a ja X_f,
$P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs}$ = sannolikheten för att skadan sträcker sig fram till den vertikala zon som begränsas av Y_p ja Y_s, och
$P_{BV} = 1 - P_{Bz}$ = sannolikheten för att skadan vertikalt sträcker sig ovanför den gräns som anges av z.

9 The probability P_B of breaching a compartment from bottom damage shall be calculated as follows:

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

where:
$P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba}$ = probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by X_a and X_f;
$P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs}$ = probability the damage will extend into the transverse zone bounded by Y_p and Y_s; and
$P_{BV} = 1 - P_{Bz}$ = probability the damage will extend vertically above the boundary defined by z.

.2 P_{Ba}, P_{Bf}, P_{Bp}, P_{Bs} och P_{Bz} bestäms genom linjär interpolation med hjälp av den tabell för sidoskada som ingår i punkt 8.3 i denna regel, där

P_{Ba} = sannolikheten för att skadan i sin helhet ligger akter om punkten X_a/L,

P_{Bf} = sannolikheten för att skadan i sin helhet ligger för om punkten X_f/L;

P_{Bp} = sannolikheten för att skadan i sin helhet ligger babord om tanken,

P_{Bs} = sannolikheten för att skadan i sin helhet ligger styrbord om tanken,

P_{Bz} = sannolikheten för att skadan i sin helhet ligger under tanken,

Avdelningarnas gränser X_a, X_f, Y_p, Y_s och z bestäms på följande sätt:

X_a och X_f bestäms enligt punkt 8.2 i denna regel,

Y_p = avståndet i tvärskeppsled, uttryckt i meter, från den punkt i avdelningen, på eller under vattenlinjen d_B, som ligger längst mot babord till ett vertikalt plan beläget på avståndet $B_B/2$ styrbord om fartygets centerlinje,

Ys = avståndet i tvärskeppsled, uttryckt i meter, från den punkt i avdelningen, på eller under vattenlinjen dB, som ligger längst mot styrbord till ett vertikalt plan beläget på avståndet BB/2 styrbord om fartygets centerlinje, och

z = det minsta värdet av z längs avdelningens hela längd, där z i varje läge i långskeppsled är det vertikala avståndet från den lägsta punkten på bottenplåten i detta läge i långskeppsled till den lägsta punkten i avdelningen i samma läge i långskeppsled.

.2 P_{Ba}, P_{Bf}, P_{Bp}, P_{Bs}, and P_{Bz} shall be determined by linear interpolation from the table of probabilities for bottom damage provided in paragraph 9.3 of this regulation, where:

P_{Ba} = the probability the damage will lie entirely aft of location X_a/L;

P_{Bf} = the probability the damage will lie entirely forward of location X_f/L;

P_{Bp} = the probability the damage will lie entirely to port of the tank;

P_{Bs} = the probability the damage will lie entirely to starboard of the tank; and

P_{Bz} = the probability the damage will lie entirely below the tank.

Compartment boundaries X_a, X_f, Y_p, Y_s, and z shall be developed as follows:

X_a and X_f are as defined in paragraph 8.2 of this regulation;

Y_p = the transverse distance from the portmost point on the compartment located at or below the waterline d_B, to a vertical plane located B_B /2 to starboard of the ship's centreline, in metres;

Y_s = the transverse distance from the starboard-most point on the compartment located at or below the waterline d_B, to a vertical plane located B_B /2 to starboard of the ship's centreline, in metres; and

z = the minimum value of z over the length of the compartment, where, at any given longitudinal location, z is the vertical distance from the lower point of the bottom shell at that longitudinal location to the lower point of the compartment at that longitudinal location, in metres.

.3 Tabell över sannolikheter för bottenskada

X_a/L	P_{Ba}
0,00	0,000
0,05	0,002
0,10	0,008
0,15	0,017
0,20	0,029
0,25	0,042
0,30	0,058
0,35	0,076
0,40	0,096
0,45	0,119
0,50	0,143
0,55	0,171
0,60	0,203
0,65	0,242
0,70	0,289
0,75	0,344
0,80	0,409
0,85	0,482
0,90	0,565
0,95	0,658
1,00	0,761

X_f/L	P_{Bf}
0,00	0,969
0,05	0,953
0,10	0,936
0,15	0,916
0,20	0,894
0,25	0,870
0,30	0,842
0,35	0,810
0,40	0,775
0,45	0,734
0,50	0,687
0,55	0,630
0,60	0,563
0,65	0,489
0,70	0,413
0,75	0,333
0,80	0,252
0,85	0,170
0,90	0,089
0,95	0,026
1,00	0,000

Y_p/B_b	P_{Bp}
0,00	0,844
0,05	0,794
0,10	0,744
0,15	0,694
0,20	0,644
0,25	0,594
0,30	0,544
0,35	0,494
0,40	0,444
0,45	0,394
0,50	0,344
0,55	0,297
0,60	0,253
0,65	0,211
0,70	0,171
0,75	0,133
0,80	0,097
0,85	0,063
0,90	0,032
0,95	0,009
1,00	0,000

Y_s/B_B	P_{Bs}
0,00	0,000
0,05	0,009
0,10	0,032
0,15	0,063
0,20	0,097
0,25	0,133
0,30	0,171
0,35	0,211
0,40	0,253
0,45	0,297
0,50	0,344
0,55	0,394
0,60	0,444
0,65	0,494
0,70	0,544
0,75	0,594
0,80	0,644
0,85	0,694
0,90	0,744
0,95	0,794
1,00	0,844

P_{Bz} beräknas på följande sätt:
$P_{Bz} = (14{,}5 - 67\ z/D_S)\ (z/D_S)$ .....om $z/D_S \leq 0{,}1$,
$P_{Bz} = 0{,}78 + 1{,}1\ (z/D_S - 0{,}1)$ .....om $z/D_S \geq 0{,}1$.
P_{Bz} får inte antas vara större än 1.

.3 Table of probabilities for bottom damage

X_a /L	P_{Ba}	X_f /L	P_{Bf}	Y_p /B_B	P_{Bp}	Y_s /B_B	P_{Bs}
0.00	0.000	0.00	0.969	0.00	0.844	0.00	0.000
0.05	0.002	0.05	0.953	0.05	0.794	0.05	0.009
0.10	0.008	0.10	0.936	0.10	0.744	0.10	0.032
0.15	0.017	0.15	0.916	0.15	0.694	0.15	0.063
0.20	0.029	0.20	0.894	0.20	0.644	0.20	0.097
0.25	0.042	0.25	0.870	0.25	0.594	0.25	0.133
0.30	0.058	0.30	0.842	0.30	0.544	0.30	0.171
0.35	0.076	0.35	0.810	0.35	0.494	0.35	0.211
0.40	0.096	0.40	0.775	0.40	0.444	0.40	0.253
0.45	0.119	0.45	0.734	0.45	0.394	0.45	0.297
0.50	0.143	0.50	0.687	0.50	0.344	0.50	0.344
0.55	0.171	0.55	0.630	0.55	0.297	0.55	0.394
0.60	0.203	0.60	0.563	0.60	0.253	0.60	0.444
0.65	0.242	0.65	0.489	0.65	0.211	0.65	0.494
0.70	0.289	0.70	0.413	0.70	0.171	0.70	0.544
0.75	0.344	0.75	0.333	0.75	0.133	0.75	0.594
0.80	0.409	0.80	0.252	0.80	0.097	0.80	0.644
0.85	0.482	0.85	0.170	0.85	0.063	0.85	0.694
0.90	0.565	0.90	0.089	0.90	0.032	0.90	0.744
0.95	0.658	0.95	0.026	0.95	0.009	0.95	0.794
1.00	0.761	1.00	0.000	1.00	0.000	1.00	0.844

P_{Bz} shall be calculated as follows:
$P_{Bz} = (14.5 - 67\ z/D_S)\ (z/D_S)$ .....for $z/D_S = 0.1$,
$P_{Bz} = 0.78 + 1.1\ (z/D_S - 0.1)$ .....for $z/D_S > 0.1$.
P_{Bz} shall not be taken greater than 1.

10 I denna regel används en förenklad metod att beräkna sannolikheterna, där bidragen från de olika tankarna till det genomsnittliga utflödet adderas till varandra. För vissa konstruktioner, t.ex. sådana som karakteriseras av förekomsten av steg/recesser i skott eller däck eller lutande skott och/eller skrov med kraftig rundning, kan rigorösare beräkningar vara nödvändiga. I sådana fall kan något av följande förfaringssätt användas vid beräkningarna:
.1 De sannolikheter som avses i punkterna 8 och 9 ovan kan beräknas noggrannare med användning av hypotetiska underavdelningar.[9]
.2 De sannolikheter som avses i punkterna 8 och 9 ovan kan beräknas genom direkt tillämpning av de täthetsfunktioner (probability

10 This regulation uses a simplified probabilistic approach where a summation is carried out over the contributions to the mean outflow from each cargo tank. For certain designs such as those characterized by the occurrence of steps/recesses in bulkheads/decks and for sloping bulkheads and/or a pronounced hull curvature, more rigorous calculations may be appropriate. In such cases one of the following calculation procedures may be applied:
.1 The probabilities referred to in 8 and 9 above may be calculated with more precision through application of hypothetical subcompartments[9].
.2 The probabilities referred to in 8 and 9 above may be calculated through direct application of the probability density functions

density functions) som ingår i de riktlinjer som avses i regel 19.5.
.3 Oljeutflödet kan beräknas enligt den metod som beskrivs i de riktlinjer som avses i regel 19.5.

11 På rörledningsarrangemang tillämpas följande bestämmelser:
.1 Rörledningar som är dragna genom lasttankar på ett avstånd mindre än 0,30Bs från fartygets sida eller mindre än 0,30Ds från fartygets bottenplåt skall utrustas med ventiler eller motsvarande avstängningsanordningar vid anslutningen till en lasttank. Ventilerna eller avstängningsanordningarna skall alltid hållas stängda medan fartyget är till sjöss och det finns oljelast i tankarna. De får likväl öppnas för sådan omflyttning av last som ingår i väsentliga lastoperationer.
.2 Administrationen kan räkna till godo användningen av ett nödsystem för snabb lastöverföring eller ett annat system konstruerat för att minska oljeutflödet i fall av olycka, men bara under förutsättning att organisationen godkänt systemet med hänsyn till effektivitet och säkerhet. Ansökan om godkännande av sådant system skall lämnas i enlighet med de riktlinjer som avses i regel 19.5.

contained in the Guidelines referred to in regulation 19.5.
.3 The oil outflow performance may be evaluated in accordance with the method described in the Guidelines referred to in regulation 19.5.
11 The following provisions regarding piping arrangements shall apply:
.1 Lines of piping that run through cargo tanks in a position less than $0.30B_s$ from the ship's side or less than $0.30D_s$ 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 essential cargo operations.

.2 Credit for reducing oil outflow through the use of an emergency rapid cargo transfer system or other system arranged to mitigate oil outflow in the event of an accident may be taken into account only after the effectiveness and safety aspects of the system are approved by the Organization. Submittal for approval shall be made in accordance with the provisions of the Guidelines referred to in regulation 19.5.

Regel 24

Antaganden om skador

1 För beräkning av det hypotetiska oljeutflödet från oljetankfartyg enligt regel 25 och 26, skall skadeutbredningen antas ha formen av en parallellepiped i fartygets sida och botten med nedan angivna tre dimensioner. I fråga om bottenskada anges två villkor som skall tillämpas på angivna delar av fartyget.

Regulation 24

Damage assumptions

1 For the purpose of calculating hypothetical oil outflow from oil tankers in accordance with regulations 25 and 26, 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.

.1 Sidoskada:

1 Utsträckning i långskeppsled (l_c):	1/3 $L^{2/3}$ eller 14,5 meter, varvid det minsta väljs
2 Utsträckning i tvärskeppsled (t_c) (inåt från fartygets sida i rät vinkel mot centerlinjen på höjden av fastställt sommarfribord):	*B*/5 eller 11,5 meter, varvid det minsta väljs
3 utsträckning i vertikalled (v_c):	från baslinjen uppåt utan begränsning

.2 Bottenskada:

	Den del av fartyget som ligger inom 0,3*L* från den förliga perpendikeln	Öriga delar av fartyget
1 utsträckning i långskeppsled (l_s)	*L*/10	*L*/10 eller 5 meter, varvid det minsta värdet väljs
2 utsträckning i tvärskeppsled (t_s):	*B*/6 eller 10 meter, varvid det minsta värdet väljs. Minimivärdet är 5 meter.	5 meter
3 utsträckning i vertikalled (v_s) från baslinjen	B/15 eller 6 meter, varvid det minsta värdet väljs	

2 De symboler som definieras i denna regel har samma innebörd överallt i detta kapitel.

.1 Side damage:

1 Longitudinal extent(l_c):	1/3 L $^{2/3}$ or 14.5 metres, whichever is less.
2 Transverse extent (t_c) (inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard):	B/5 or 11.5 metres, whichever is less
3 Vertical extent (v_c):	From the base line upwards without limit

.2 Bottom damage:

	For 0.3L from the forward perpendicular of the ship	Any other part of the ship
1 Longitudinal extent (l_s):	L/10	L/10 or 5 metres, whichever is less
2 Transverse extent (t_s):	B/6 or 10 metres, whichever is less but not less than 5 metres	5 metres
3 Vertical extent from the base line (v_s):	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.

Regel 25

Hypotetiskt oljeutflöde

1 Det hypotetiska oljeutflödet vid sidoskada *(O_c)* och vid bottenskada *(O_s)* skall beräknas med hjälp av följande formler i fråga om utrymmen som flödas vid skada i varje tänkbart läge längs hela fartyget. Antaganden om skadans utsträckning görs enligt regel 24 i denna bilaga.

.1 Sidoskada:
$O_c = SW_i + SK_iC_i$ (I)

.2 Bottenskada:
$O_c = 1/3\ SW_i + SK_iC_i$, (II)

där
W_i = volymen i kubikmeter av en vingtank som antas flödad enligt beskrivning i regel 24 i denna bilaga; för segregerade barlasttankar får W_i sättas lika med noll,

C_i = volymen i kubikmeter av en centertank som antas flödad enligt beskrivning i regel 24 i denna bilaga; för segregerade barlasttankar får C_i sättas lika med noll,

$K_i = 1 – b_i/t_c$; om bi är större än eller lika med tc, skall K_i sättas lika med noll,
$Z_i = 1 - hi/vs$; om hi större än eller lika med v_s, skall Z_i sättas lika med noll,
b_i = bredden i meter av en vingtank mätt inåt från fartygets sida vinkelrätt mot centerlinjen i höjd med fastställt sommarfribord,

h_i = det minsta djupet i meter av dubbelbotten; om dubbelbotten saknas, skall hi sättas lika med noll.

Överallt där de symboler som definieras i denna regel förekommer i detta kapitel, har de samma betydelse som i denna regel.
2 När ett tomt utrymme eller en segregerad barlasttank, kortare än l_c (definieras i regel 24 i denna bilaga) är belägen mellan två vingtankar för olja, kan utflödet O_c i formel (I) beräknas så att volymen W_i tas som den verkliga volymen av en sådan vingtank (om tankarna har lika stor volym) eller av den minsta av tankarna (om de har olika volym), multiplicerad med faktorn S_i definierad nedan. För alla andra vingtankar som berörs av en sådan kol-

Regulation 25

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 24 of this Annex.

.1 For side damages:
Oc = SWi + S KiCi (I)

.2 For bottom damages:
Os = 1/3 (S ZiWi + S ZiCi) (II)

where:
W_i = volume of a wing tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in regulation 24 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 24 of this Annex; C_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero.
$K_i = 1 – b_i/t_c$ when b_i is equal to or greater than t_c, K_i shall be taken equal to zero.
$Z_i = 1 - h_i/v_s$, 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 24 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 in-

lision skall den verkliga totala volymen användas i beräkningen.

$S_i = 1 – l_i/l_c$

där l_i = längden i meter av det tomma utrymmet eller den segregerade barlasttanken i fråga.

3 .1 När last transporteras i tankar som ligger ovanför dubbelbottentankar, får hänsyn tas till dubbelbottentankarna bara ifall de är tomma eller innehåller rent vatten.

.2 Om en dubbel botten inte sträcker sig längs hela längden och bredden av en lasttank, anses att dubbelbotten inte finns. I så fall skall volymen av tankarna ovanför det skadade området av bottnen beaktas i formel (II), även när tanken inte anses flödad tack vare att en sådan delvis täckande dubbelbotten existerar.

.3 Länsbrunnar behöver inte beaktas när värdet h_i beräknas, förutsatt att de inte har onormalt stor yta och att de har så litet djup som möjligt, i ingen händelse större än halva höjden av den dubbla bottnen. Är en länsbrunn djupare än halva höjden av den dubbla bottnen, skall h_i sättas lika med höjden av den dubbla bottnen minskad med brunnens höjd.

Om rörledningar till en sådan brunn installerats i dubbelbottnen, skall de utrustas med ventiler eller andra avstängningsanordningar i anslutningarna till tanken för att förhindra oljeutflöde i fall av skada på en rörledning. Rörledningen skall installeras så högt som möjligt ovanför bottenbordläggningen. Ventilerna eller avstängningsanordningarna skall alltid hållas stängda medan fartyget befinner sig till sjöss och det finns oljelast i tankarna. De får likväl öppnas för förflyttning av last vid omtrimning av fartyget.

4 Om en bottenskada samtidigt berör fyra centertankar, kan värdet av Os beräknas med hjälp av följande formel:

$O_s = 1/4 (SZ_iW_i + SZ_i C_i)$. (III)

5 Administrationen kan räkna tillgodo effekten av ett installerat system för lastöverföring för att reducera utflödet av olja. Systemet skall ha ett sugintag i varje lasttank för olja och hög sugeffekt, som i nödsituationer skall kunna användas för att föra över olja från en eller flera skadade tankar till segregerade barlasttankar eller till tillgängliga lasttankar, om det kan garanteras att dessa tankar har tillräcklig volym. Ett sådant system får beaktas

volved in such collision the value of the actual full volume.

$Si = 1 - li/lc$

where l_i = length in metres of void space or segregated ballast tank under consideration.

3 .1 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.

.2 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.

.3 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 connection 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:

$Os = 1/4 (S ZiWi + S ZiCi) (III)$

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

bara om det på två timmar kan överföra olja motsvarande halva volymen av den största av de skadade tankarna, samtidigt som barlast- eller lasttankar kan ta emot motsvarande mängd olja. Den reduktion i oljeutflödet som systemet ger får bara beaktas genom att O_s beräknas enligt formel III. Sugledningarna får inte installeras på en höjd som är lägre än bottenskadans antagna utsträckning i vertikalled vs. Administrationen skall ge information om vilka system den godkänner till organisationen, som ger denna information vidare till övriga parter i konventionen.

6 Denna regel gäller inte oljetankfartyg som levererats den 1 januari 2010 eller senare, enligt definition i regel 1.28.8.

Regel 26

Storleksbegränsningar och arrangemang för lasttankar

1 Om inte annat följer av punkt 7 nedan, skall
1. oljetankfartyg med en bruttodräktighet av 150 eller mera som levererats efter den 31 december 1979, enligt definition i regel 1.28.2, och
2. oljetankfartyg med en bruttodräktighet av 150 eller mera som levererats den 31 december 1979 eller tidigare, enligt definition i regel 1.28.1, och som hör till en av följande kategorier:
.1 fartyg levererat efter den 1 januari 1977, eller
.2 fartyg, som uppfyller följande två villkor:

.1 fartyget har levererats den 1 januari 1977 eller tidigare, och
.2 byggnadskontrakt har tecknats efter den 1 januari 1974 eller, ifall byggnadskontrakt inte tecknats tidigare, kölsträckning har skett eller så har tankfartyget befunnit sig i motsvarande byggnadsskede efter den 30 juni 1974,
skall uppfylla bestämmelserna i denna regel.

2 Lasttankarna i ett oljetankfartyg skall ha en sådan storlek och vara så inrättade att det hypotetiska oljeutflödet Oc eller Os, beräknat i enlighet med bestämmelserna i regel 25 i denna bilaga, ingenstans längs fartyget överskrider 30 000 kubikmeter eller 400 3vDW, om sistnämnda mått är större. Det hypotetiska utflödet får likväl aldrig överskrida 40 000 kubikmeter.

3 I ett oljetankfartyg får ingen vingtank för olja ha en volym som överskrider 75 procent av den gräns för det hypotetiska oljeutflödet

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.

6 This regulation does not apply to oil tankers delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8.

Regulation 26

Limitations of size and arrangement of cargo tanks

1 Except as provided in paragraph 7 below:

1. every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, and

2. every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, which falls into either of the following categories:
.1 a tanker, the delivery of which is after 1 January 1977, or
.2 a tanker to which both the following conditions apply:
.1 delivery is not later than 1 January 1977; and
.2 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.
shall comply with the provisions of this regulation.

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 25 of this Annex anywhere in the length of the ship does not exceed 30,000 cubic metres or 400 , whichever is the greater, but subject to a maximum of 40,000 cubic metres.

som avses i punkt 2 i denna regel. Volymen av en centertank får inte överskrida 50 000 kubikmeter. I sådana oljetankfartyg med segregerad barlast som avses i regel 18 i denna bilaga får dock den tillåtna volymen av en vingtank för olja som ligger mellan två segregerade barlasttankar, var och en med en längd större än lc, höjas till översta gränsen för det hypotetiska oljeutflödet, förutsatt att bredden av vingtankarna är större än tc.

4 En lasttank får inte ha en längd större än 10 meter eller något av följande mått, om det är större:
.1 om det inte finns något långskeppsskott inuti lasttanken:

$(0.5\ \frac{b_i}{B} + 0.1)$L dock högst $0{,}2L$,

.2 om det finns ett långskeppsskott längs centerlinjen i lasttanken:

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

.3 om det finns två eller flera långskeppsskott inuti lasttanken:
.1 i fråga om en vingtank: $0{,}2L$,
.2 i fråga om en centertank:

1 om $\frac{b_i}{B}$ större än eller lika med en femtedel: $0{,}2L$,

2 om $\frac{b_i}{B}$ är mindre än en femtedel:

- när det inte finns något långskeppsskott längs centerlinjen:

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

- när det finns ett långskeppsskott längs centerlinjen:
$(0{,}25\ \frac{b_i}{B} + 0{,}15)L$,

.4 b_i är det minsta avståndet från fartygets sida till det yttersta långskeppsskottet i den aktuella tanken mätt vinkelrätt mot centerlinjen i höjd med fastställt sommarfribord.

5 För att de volymgränser som definieras i punkterna 2, 3 och 4 i denna regel inte skall överskridas när två eller flera lasttankar är förbundna genom ett godkänt lastöverföringssystem, skall tankarna alltid separeras från varandra med ventiler eller liknande avstängningsanordningar, oavsett systemet. Dessa

3 The volume of any one wing cargo oil tank of an oil tanker shall not exceed 75 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 18 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 m or one of the following values, whichever is the greater:
.1 where no longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$(0.5\ \frac{b_i}{B} + 0.1)$L but not to exceed 0.2L

.2 where a centreline longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

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

.3 where two or more longitudinal bulkheads are provided inside the cargo tanks:
.1 for wing cargo tanks: 0.2L
.2 for centre cargo tanks:

.1 if $\frac{b_i}{B}$ is equal to or greater than one fifth: 0.2L

.2 if $\frac{b_i}{B}$ is less than one fifth:

- 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

.4 b_i is the minimum distance from the ship's side to the outer longitudinal bulkhead of the tank in question measured inboard at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.
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 interconnects two or more cargo

ventiler eller avstängningsanordningar skall vara stängda till sjöss.
6 Rörledningar som är dragna genom lasttankar i ett läge som ligger närmare fartygets sida än t_c eller närmare fartygets botten än v_c, skall vara utrustade med ventiler eller liknande avstängningsanordningar vid anslutningen till en lasttank. Sådana ventiler skall alltid vara stängda när fartyget är till sjöss och det finns lastolja i tankarna. De får dock öppnas för sådan lastöverföring som behövs för omtrimning av fartyget.
7 Denna regel gäller inte oljetankfartyg levererade den 1 januari 2010 eller senare, enligt definition i regel 1.28.8.

Regel 27

Intaktstabilitet

1 Varje oljetankfartyg med en dödvikt av 5 000 ton eller mera som levererats den 1 februari 2002 eller senare, enligt definition i regel 1.28.7, skall uppfylla kraven gällande intaktstabilitet som specificeras i punkterna 1.1 och 1.2 i denna regel, där så är tillämpligt, för varje driftdjupgående under minst gynnsamma förhållanden vid lastning av last och barlast i enlighet med god driftpraxis, inklusive olika stadier vid förflyttning av vätskor. Under alla omständigheter skall hänsyn tas till fria vätskeytor i barlasttankarna.
.1 I hamn skall begynnelsemetacentrumhöjden GM_0, korrigerad för effekten av fria vätskeytor mätt vid 0º krängningsvinkel, vara minst 0,15 meter.

.2 Till sjöss skall följande villkor tillämpas:

.1 Arean under kurvan för den rätande hävarmen (GZ-kurvan) får inte vara mindre än 0,055 meterradianer upp till 30º krängningsvinkel och inte mindre än 0,09 meterradianer upp till 40º eller upp till flödningsvinkeln $?f^{10}$, ifall denna vinkel är mindre än 40º. Dessutom får arean under kurvan för den rätande hävarmen (GZ-kurvan) vid krängningsvinklar mellan 30º och 40º eller mellan 30º och ?f, ifall denna vinkel är under 40º, inte vara mindre än 0,03 meterradianer.
.2 Den rätande hävarmen GZ skall vara minst 0,20 meter vid krängningsvinklar som är större än eller lika med 30º.
.3 Den krängningsvinkel där den rätande hävarmen antar sitt största värde skall vara minst

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.
7 This regulation does not apply to oil tankers delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8.

Regulation 27

Intact stability

1 Every oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above delivered on or after 1 February 2002, as defined in regulation 1.28.7, shall comply with the intact stability criteria specified in paragraphs 1.1 and 1.2 of this regulation, as appropriate, for any operating draught under the worst possible conditions of cargo and ballast loading, consistent with good operational practice, including intermediate stages of liquid transfer operations. Under all conditions the ballast tanks shall be assumed slack.
.1 In port, the initial metacentric height GMo, corrected for the free surface measured at 0° heel, shall be not less than 0.15 m;

.2 At sea, the following criteria shall be applicable:
.1 the area under the righting lever curve (GZ curve) shall be not less than 0.055 m.rad up to ? = 30º angle of heel and not less than 0.09 m.rad up to ? = 40º or other angle of flooding $?_f{}^{10}$ if this angle is less than 40º. Additionally, the area under the righting lever curve (GZ curve) between the angles of heel of 30º and 40º or between 30º and $?_f$, if this angle is less than 40º, shall be not less than 0.03 m.rad;

.2 the righting lever GZ shall be at least 0.20 m at an angle of heel equal to or greater than 30º;
.3 the maximum righting arm shall occur at

25º och helst över 30º.
.4 Begynnelsemetacentrumhöjden GM_0, korrigerad för effekten av fria vätskeytor vid 0º krängningsvinkel, skall vara minst 0,15 meter.
2 Kraven i punkt 1 i denna regel skall uppfyllas genom konstruktionsåtgärder. I fråga om kombinationsfartyg kan enkla kompletterande operativa insatser tillåtas.

3 De enkla kompletterande operativa insatser för förflyttning av vätskor som avses i punkt 2 i denna regel skall vara skriftligt dokumenterade och tillgängliga för fartygets befälhavare, och de skall
.1 vara godkända av administrationen,
.2 inkludera information om vilka last- och barlasttankar som, under särskilda villkor avseende vätskeförflyttning och eventuella variationer i lastens densitet, kan ha fria vätskeytor och ändå uppfylla stabilitetskriterierna. Urvalet av tankar som har fria vätskeytor får variera under vätskeförflyttningen och bilda vilka kombinationer som helst, förutsatt att kriterierna alltid är uppfyllda,
.3 vara lättförståeliga för det befäl som ansvarar för vätskeförflyttning,
.4 ange planerad ordningsföljd vid förflyttning av last och barlast,
.5 möjliggöra jämförelse av verklig och föreskriven stabilitet genom att presentera stabilitetsförhållandena i diagram eller tabeller,
.6 inte kräva omfattande matematiska beräkningar av ansvarigt befäl,

.7 föreskriva korrigerande åtgärder att vidtas av ansvarigt befäl i fall av avvikelse från rekommenderade värden och i nödsituationer, och
.8 vara tydligt framlagda i den godkända trim- och stabilitetsboken, vid kontrollstationen för last-/barlastförflyttningar och i alla datorprogram med vilka stabiliteten beräknas.

Regel 28

Rumsindelning och skadestabilitet

1 Vid antagen sido- eller bottenskada enligt punkt 2 i denna regel, skall varje oljetankfartyg med en bruttodräktighet av 150 eller mera som levererats efter den 31 december 1979, enligt definition i regel 1.28.2, uppfylla kriterierna för rumsindelning och stabilitet i skadat tillstånd specificerade i punkt 3 i denna

an angle of heel preferably exceeding 30º but not less than 25º; and
.4 the initial metacentric height GMo, corrected for free surface measured at 0º heel, shall be not less than 0.15 m.

2 The requirements of paragraph 1 of this regulation shall be met through design measures. For combination carriers simple supplementary operational procedures may be allowed.
3 Simple supplementary operational procedures for liquid transfer operations referred to in paragraph 2 of this regulation shall mean written procedures made available to the master which:
.1 are approved by the Administration;
.2 indicate those cargo and ballast tanks which may, under any specific condition of liquid transfer and possible range of cargo densities, be slack and still allow the stability criteria to be met. The slack tanks may vary during the liquid transfer operations and be of any combination provided they satisfy the criteria;

.3 will be readily understandable to the officer-in-charge of liquid transfer operations;
.4 provide for planned sequences of cargo/ballast transfer operations;
.5 allow comparisons of attained and required stability using stability performance criteria in graphical or tabular form;
.6 require no extensive mathematical calculations by the officer-in-charge;

.7 provide for corrective actions to be taken by the officer-in-charge in case of departure from recommended values and in case of emergency situations; and
.8 are prominently displayed in the approved trim and stability booklet and at the cargo/ballast transfer control station and in any computer software by which stability calculations are performed.

Regulation 28

Subdivision and damage stability

1 Every oil tanker delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, of 150 gross tonnage and above, shall comply with the subdivision and damage stability criteria as specified in paragraph 3 of this regulation, after the assumed side or bottom dam-

regel. Dessa kriterier skall vara uppfyllda vid varje driftdjupgående som motsvarar verklig partiell eller full lastning förenlig med fartygets trim och styrka liksom med de relativa densiteterna hos lasten. En sådan skada skall antas kunna inträffa i varje tänkbart läge längs fartygets hela längd som följer:
.1 i fråga om tankfartyg vars längd överstiger 225 meter, var som helst utefter fartygets längd,
.2 i fråga om tankfartyg vars längd överstiger 150 meter men inte 225 meter, var som helst utefter fartygets längd med undantag av aktra eller förliga skott som avgränsar ett maskinrum beläget akterut. Maskinrummet skall behandlas som en enda avdelning i fråga om vattenfyllnad, och
.3 i fråga om tankfartyg vars längd inte överstiger 150 meter, var som helst utefter fartygets längd mellan intilliggande tvärskeppsskott med undantag av maskinrummet. För tankfartyg vars längd inte överstiger 100 meter, sådana att alla krav i punkt 3 i denna regel inte kan uppfyllas utan att fartygets driftsegenskaper väsentligt försämras, kan administrationen medge undantag från dessa krav. Barlastförhållanden där tankfartyget inte för olja i lasttankar, med undantag av oljehaltiga rester, skall inte beaktas.

age 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 relative densities of the cargo. Such damage shall be applied to all conceivable locations along the length of the ship as follows:
.1 in tankers of more than 225 metres in length, anywhere in the ship's length;

.2 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; and
.3 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 Följande föreskrifter om utsträckning och art av antagen skada skall gälla:

2 The following provisions regarding the extent and the character of the assumed damage shall apply:

1. Sidoskada:

1	Utsträckning i långskeppsled:	$\frac{1}{3}\left(L^{\frac{2}{3}}\right)$ eller 14,5 meter, om detta mått är mindre
2	Utsträckning i tvärskeppsled (inåt från fartygssidan vinkelrätt mot centerlinjen i höjd med sommarlastvattenlinjen)	$\frac{B}{5}$ eller 11,5 meter, om detta mått är mindre
3	Utsträckning i vertikalled	Från bottenplåtens mallinje i centerlinjen uppåt utan begränsning

2 Bottenskada:

1	Utsträckning i långskeppsled:	$\frac{1}{3}\left(L^{\frac{2}{3}}\right)$ eller 14,5 meter,	$\frac{1}{3}\left(L^{\frac{2}{3}}\right)$ eller 5 meter,

		om detta mått är mindre Den del av fartyget som ligger inom 0,3*L* från den förliga perpendikeln	om detta mått är mindre Övriga delar av fartyget
2	Utsträckning i tvärskeppsled:	$\frac{B}{6}$ eller 10 meter, om detta mått är mindre	$\frac{B}{6}$ eller 5 meter, om detta mått är mindre
3	Utsträckning i vertikalled:	$\frac{B}{15}$ eller 6 meter, om detta mått är mindre, mätt från bottenplåtens mallinje i centerlinjen	$\frac{B}{15}$ eller 6 meter, om detta mått är mindre, mätt från bottenplåtens mallinje i centerlinjen

1 Side damage:

1	Longitudinal extent:	$\frac{1}{3}\left(L^{\frac{2}{3}}\right)$ or 14.5 metres, whichever is less
2	Transverse extent (inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level of the summer load line):	$\frac{B}{5}$ or 11.5 metres, whichever is less
3	Vertical extent:	From the moulded line of the bottom shell plating at centreline, upwards without limit

2 Bottom damage:

		For 0.3L from the forward perpendicular of the ship	Any other part of the ship
1	Longitudinal extent:	$\frac{1}{3}\left(L^{\frac{2}{3}}\right)$ or 14.5 metres, whichever is less	$\frac{1}{3}\left(L^{\frac{2}{3}}\right)$ or 5 metres, whichever is less
2	Transverse extent:	$\frac{B}{6}$ or 10 metres, whichever is less	$\frac{B}{6}$ or 5 metres, whichever is less
3	Vertical extent:	$\frac{B}{15}$ or 6 metres, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline	$\frac{B}{15}$ or 6 metres, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline

.3 Om en skada med mindre utsträckning än den största utsträckning av skada som specificeras i punkterna 2.2.1 och 2.2.2 resulterar i en allvarligare situation, skall hänsyn tas till sådan skada.

.4 I fall av skada som omfattar tvärskeppsskott, så som föreskrivs i punkterna 1.1 och 1.2 i denna regel, skall vattentäta tvärskeppsskott, för att anses vara effektiva, vara placerade på inbördes avstånd som inte är mindre än utsträckningen av den antagna skadan i långskeppsled specificerad i punkt 2.2.1 i denna regel. Om tvärskeppsskott är placerade med kortare inbördes avstånd, skall vid bestämning av vilka avdelningar som blir vattenfyllda bortses från de tvärskeppsskott som ligger inom specificerad skadeutsträckning.

.3 If any damage of a lesser extent than the maximum extent of damage specified in subparagraphs 2.1 and 2.2 of this paragraph would result in a more severe condition, such damage shall be considered.

.4 Where the damage involving transverse bulkheads is envisaged as specified in subparagraphs 1.1 and 1.2 of this regulation, transverse watertight bulkheads shall be spaced at least at a distance equal to the longitudinal extent of assumed damage specified in subparagraph 2.1 of this paragraph in order to be considered effective. Where transverse bulkhead 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.

.5 När skada antas ske mellan intilliggande vattentäta tvärskeppsskott så som förutsätts i punkt 1.3 i denna regel, skall inget huvudtvärskeppsskott eller tvärskeppsskott som begränsar sidotankar eller dubbelbottnade tankar antas vara skadat, utom

.1 ifall avståndet mellan intilliggande skott är mindre än den antagna skadans utsträckning i långskeppsled, som den anges i punkt 2.2.1 i denna regel, eller
.2 ifall det i ett tvärskeppsskott finns ett steg eller en recess med en längd över 3,05 meter inom området för den antagna skadans penetrationsområde. Steg som bildas av akterpikskottet och taket på akterpiktanken räknas inte som steg i denna mening.

.6 Om rör, trummor eller tunnlar är belägna inom området för den antagna skadans utsträckning, skall åtgärder vidtas som hindrar att tilltagande vattenfyllning därigenom når andra avdelningar än de som antas bli vattenfyllda vid varje fall av skada.
3 Oljetankfartyg får anses uppfylla kriterierna för stabilitet i skadat skick om följande krav är uppfyllda:
.1 Den slutliga vattenlinjen skall ligga under den nedre kanten av varje öppning genom vilken tilltagande vattenfyllning kan äga rum. Hänsyn skall härvid tas till djupgåendeökning, krängning och trim. Till sådana öppningar skall räknas luftrör och öppningar som är tillslutna med vädertäta dörrar eller täckluckor. Till dessa öppningar behöver däremot inte räknas öppningar som är tillslutna med vattentäta manhåls- och flushluckor, små vattentäta lasttankluckor med samma vattentäthet som däcket, fjärrmanövrerade vattentäta skjutdörrar eller icke öppningsbara fönsterventiler.
.2 I det slutliga läget efter vattenfyllning får krängningsvinkel vid osymmetrisk vattenfyllning inte överstiga 25 grader. Denna vinkel får emellertid ökas till 30 grader förutsatt att ingen del av däcket kommer under vatten.
.3 Stabiliteteten i det slutliga läget efter vattenfyllning skall undersökas, och den får anses vara tillräcklig om kurvan för den rätande hävarmen har en vidd av minst 20 grader från jämviktsläget samtidigt som den största resterande rätande hävarmen är minst 0,1 meter inom 20-gradersområdet. Arean under kurvan inom detta område skall vara minst 0,0175 meterradianer. Oskyddade öppningar får inte komma under vatten i detta område, om inte

.5 Where the damage between adjacent transverse watertight bulkheads is envisaged as specified in subparagraph 1.3 of this regulation, no main transverse bulkhead or a transverse bulkhead bounding side tanks or double bottom tanks shall be assumed damaged, unless:
.1 the spacing of the adjacent bulkheads is less than the longitudinal extent of assumed damage specified in subparagraph 2.1 of this paragraph; or
.2 there is a step or 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 top shall not be regarded as a step for the purpose of this regulation.
.6 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:
.1 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 sidescuttles of the non-opening type.

.2 In the final stage of flooding, the angle of heel due to unsymmetrical flooding shall not exceed 25°, provided that this angle may be increased up to 30º if no deck edge immersion occurs.
.3 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 20º beyond the position of equilibrium in association with a maximum residual righting lever of at least 0.1 metre within the 20º range; the area under the curve within this range shall not be less than 0.0175 metre radians. Unprotected openings shall not be immersed within this range unless the

de utrymmen som de leder till anses flödade. Inom detta område kan däremot tillåtas att sådana öppningar som räknas upp i punkt 3.1 i denna regel och andra öppningar som kan tillslutas vattentätt kommer under vatten.

.4 Administrationen skall säkerställa att stabiliteten är tillräcklig i alla skeden medan vattenfyllningen tilltar.

.5 Arrangemang för utjämning som kräver mekaniska hjälpmedel, såsom ventiler eller rörförbindelser, får inte beaktas som ett sätt att reducera krängningsvinkeln eller uppfylla kraven om minsta reststabilitet i punkterna 3.1, 3.2 och 3.3 i denna regel. Tillräcklig reststabilitet skall upprätthållas i alla skeden när utjämning används. Utrymmen som är förbundna genom trummor med stor tvärsnittsyta kan betraktas som ett enda utrymme.

4 Att kraven i punkt 1 i denna regel är uppfyllda skall bekräftas genom beräkningar som beaktar fartygets konstruktion, den skadade avdelningens arrangemang, utformning och innehåll samt vätskors fördelning och relativa densiteter och inverkan av fria vätskeytor. I beräkningarna skall följande krav beaktas:

.1 Hänsyn skall tas till alla tomma eller delvis fyllda tankar, den relativa densiteten av lasten och allt utflöde av vätska från skadade avdelningar.

.2 Utrymmen som vattenfylls på grund av skada skall antas ha följande värden på permeabiliteten:

Utrymme	**Permeabilitet**
Avsedda för förråd	0,60
Innehållande bostäder	0,95
Innehållande maskineri	0,85
Tomma	0,95
Avsedda för vätskor som förbrukas	0 till 0,95[11]
Avsedda för andra vätskor	0 till 0,95

.3 Deplacementet för en överbyggnad som ligger omedelbart ovanför en sidoskada skall inte beaktas. Hänsyn får likväl tas till sådana delar av överbyggnader utanför skadeområdet som inte blir vattenfyllda, förutsatt att de är avskilda från det skadade utrymmet genom vattentäta skott och att kraven i punkt 4.1 i denna regel är uppfyllda i fråga om dessa oskadade utrymmen. Vattentäta gångjärns-

space concerned is assumed to be flooded. Within this range, the immersion of any of the openings listed in subparagraph 3.1 of this paragraph and other openings capable of being closed watertight may be permitted.

.4 The Administration shall be satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding.

.5 Equalization arrangements requiring mechanical aids such as valves or cross-levelling pipes, if fitted, shall not be considered for the purpose of reducing an angle of heel or attaining the minimum range of residual stability to meet the requirements of subparagraphs 3.1, 3.2 and 3.3 of this paragraph and sufficient residual stability shall be maintained during all stages where equalization is used. Spaces which are linked by ducts of a large cross-sectional area may be considered to be common.

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, relative densities and the free surface effect of liquids. The calculations shall be based on the following:

.1 Account shall be taken of any empty or partially filled tank, the relative density of cargoes carried, as well as any outflow of liquids from damaged compartments.

.2 The permeabilities assumed for spaces flooded as a result of damage shall be as follows:

Spaces	**Permeabilities**
Appropriated to stores	0.60
Occupied by accommodation	0.95
Occupied by machinery	0.85
Voids	0.95
Intended for consumable liquids	0 to 0.95[11]
Intended for other liquids	0 to 0.95

.3 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 subparagraph .1 of this regulation in respect of these intact spaces are

dörrar kan godtas i vattentäta skott i överbyggnader.

.4 Inverkan av fria vätskeytor skall beräknas vid krängningsvinkeln 5 grader för varje skild avdelning. Administrationen kan kräva eller medge att korrektionen för fria vätskeytor beräknas för en krängningsvinkel över 5 grader för delvis fyllda tankar.
.5 Vid beräkning av effekten av fria vätskeytor hos vätskor som förbrukas, skall antas att det för varje typ av vätska uppstår en fri vätskeyta åtminstone i en enskild centertank eller i ett par sidotankar belägna på var sin sida av fartyget. Den tank eller kombination av tankar som skall beaktas är den där effekten av fri vätskeyta är störst.
5 Befälhavaren på ett oljetankfartyg som omfattas av denna regel och den person som ansvarar för ett oljetankfartyg utan eget framdrivningsmaskineri som omfattas av denna regel, skall ha tillgång till följande uppgifter i styrkt form:
.1 sådana uppgifter om lastning och lastfördelning som är nödvändiga för att kraven i denna regel skall uppfyllas, och

.2 uppgifter om fartygets förmåga att uppfylla kraven på stabilitet i skadat skick enligt denna regel, med beaktande av eventuella lindringar som beviljats med stöd av punkt 1.3 i denna regel.
6 I fråga om oljetankfartyg med en dödvikt av 20 000 ton eller mera som levererats den 6 juli 1996 eller senare, enligt definition i regel 1.28.6, skall de antagna skador som föreskrivs punkt 2.2 i denna regel kompletteras med följande antagna bottenskada:

.1 utsträckning i långskeppsled:
.1 fartyg med en dödvikt av 75 000 ton eller mera:
0,6*L* mätt från den förliga perpendikeln,

.2 fartyg med en dödvikt under 75 000 ton :

0,4*L* mätt från den förliga perpendikeln,

.2 utsträckning i tvärskeppsled: *B*/3 utefter fartygets hela botten,
.3 utsträckning i vertikalled: det yttre skrovet flödat.

Regel 29

complied with. Hinged watertight doors may be acceptable in watertight bulkheads in the superstructure.
.4 The free surface effect shall be calculated at an angle of heel of 5º for each individual compartment. The Administration may require or allow the free surface corrections to be calculated at an angle of heel greater than 5º for partially filled tanks.
.5 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 surface is the greatest.
5 The master of every oil tanker to which this regulation applies and the person in charge of a non-self-propelled oil tanker, to which this regulation applies shall be supplied in a approved form with:

.1 information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this regulation; and
.2 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 subparagraph 1.3 of this regulation.
6 For oil tankers of 20,000 tonnes deadweight and above delivered on or after 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.6, the damage assumptions prescribed in paragraph 2.2 of this regulation shall be supplemented by the following assumed bottom raking damage:
.1 longitudinal extent:
.1 ships of 75,000 tonnes deadweight and above:
0.6L measured from the forward perpendicular;
.2 ships of less than 75,000 tonnes deadweight:
0.4L measured from the forward perpendicular;
.2 transverse extent: B/3 anywhere in the bottom;
.3 vertical extent: breach of the outer hull.

Regulation 29

Slop tanks

Sloptankar

1 Om annat inte följer av regel 3.4 i denna bilaga, skall oljetankfartyg med en bruttodräktighet av 150 eller mera ha sloptanksarrangemang enligt krav i punkterna 2.1, 2.2 och 2.3 i denna regel. För oljetankfartyg som levererats den 31 december 1979 eller tidigare, enligt definition i regel 1.28.1, får vilken lasttank som helst avdelas som sloptank.

2.1 Fullgoda anordningar måste finnas för rengöring av lasttankar och överföring av förorenade barlastrester och tankspolvätska från lasttankar till en sloptank som är godkänd av administrationen.
2.2 I detta system skall anordningar finnas som gör det möjligt att förflytta det oljehaltiga avfall till en sloptank eller en kombination av sloptankar på ett sådant sätt att alla eventuella utsläpp i havet sker enligt bestämmelserna i regel 34 i denna bilaga.
2.3 Kapaciteten hos sloptanksarrangemanget skall vara tillräcklig för slop från tankspolvätska, oljerester och förorenade barlastrester. Sloptanken eller sloptankarna skall ha en sammanlagd kapacitet som uppgår till minst tre procent av fartygets oljelastkapacitet, med undantag av att administrationen kan godta att kapaciteten begränsas till:
.1 två procent för oljetankfartyg med sådana arrangemang för tankspolning att när sloptanken eller sloptankarna är fyllda med spolvatten så är detta vatten tillräckligt för att spola tankarna och, i förekommande fall, för att driva pumparna inklusive ejektorer, utan att ytterligare vatten tillförs systemet,

.2 två procent när fartyget har segregerade barlasttankar eller särskilt avdelade rena barlasttankar i enlighet med regel 18 i denna bilaga, eller när fartyget har ett system för rengöring av lasttankar med råolja i enlighet med regel 3 i denna bilaga. Denna kapacitet kan ytterligare minskas till 1,5 procent för sådana oljetankfartyg där arrangemanget för tankspolning är sådant att när sloptanken eller sloptankarna är fyllda med spolvatten så är detta vatten tillräckligt för att spola tankarna och, i förekommande fall, för att driva pumparna inklusive ejektorer, utan att ytterligare vatten tillförs systemet, och

.3 en procent för kombinationsfartyg som för oljelast enbart i tankar med släta skott. Denna kapacitet kan ytterligare minskas till 0,8 pro-

1 Subject to the provisions of paragraph 4 of regulation 3 of this Annex, oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be provided with slop tank arrangements in accordance with the requirements of paragraphs 2.1 to 2.3 of this regulation. In oil tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, any cargo tank may be designated as a slop tank.
2.1 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.
2.2 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 34 of this Annex.
2.3 The arrangements of the slop tank or combination of slop tanks shall have a capacity necessary to retain the slop generated by tank washings, oil residues and dirty ballast residues. The total capacity of the slop tank or tanks shall not be less than 3 per cent of the oil carrying capacity of the ship, except that the Administration may accept:
.1 2 per cent for such oil tankers where the tank washing arrangement are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system;
.2 2 per cent where segregated ballast tanks or dedicated clean ballast tanks are provided in accordance with regulation 18 of this Annex, or where a cargo tank cleaning system using crude oil washing is fitted in accordance with regulation 3 of this Annex. This capacity may be further reduced to 1.5 per cent for such oil tankers where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system; and
.3 1 per cent for combination carriers where oil cargo is only carried in tanks with smooth walls. This capacity may be further reduced to 0.8 per cent where the tank washing arrangements are such that once the slop tank

cent när arrangemanget för tankspolning är sådant att när sloptanken eller sloptankarna är fyllda med spolvatten så är detta vatten tillräckligt för att spola tankarna och, i förekommande fall, för att driva pumparna inklusive ejektorer, utan att ytterligare vatten tillförs systemet.
2.4 Sloptankar skall vara utformade så att onödigt stark turbulens kan undvikas och olja och emulsion inte sugs ut tillsammans med vattnet. Detta gäller särskilt placeringen av intag, utlopp och, när sådana finns, skvalpskott och weir.
3 Oljetankfartyg med en dödvikt av 70 000 ton eller mera som levererats efter den 31 december 1979, enligt definition i regel 1.28.2, skall ha minst två sloptankar.

Regel 30

Pump-, rörlednings- och utsläppsanordningar

1 Varje oljetankfartyg skall på öppet däck på vardera sidan ha en manifold som kan anslutas till mottagningsanordningar för överföring av förorenat barlastvatten och oljeförorenat vatten.
2 I varje oljetankfartyg med en bruttodräktighet av 150 eller mera skall rörledningar för sådana utsläpp i havet av barlastvatten eller oljeförorenat vatten från lasttanksutrymmen, som är tillåtna enligt regel 34 i denna bilaga dras till öppet däck eller till fartygssidan ovanför vattenlinjen vid det djupaste barlastförhållandet. Andra rörledningsarrangemang som möjliggör hantering i enlighet med punkterna 6.1–6.5 i denna regel kan godkännas.

3 Med undantag av sådana utsläpp under vattenlinjen som sker i enlighet med punkt 6 i denna regel, skall utsläpp av barlastvatten eller oljeförorenat vatten från lasttanksutrymmen i oljetankfartyg med en bruttodräktighet av 150 eller mera som levererats efter den 31 december 1979, enligt definition i regel 1.28.2, kunna stoppas från en plats på eller ovanför övre däck. Platsen skall vara så belägen att användning av en manifold som avses i punkt 1 i denna regel och utsläpp i havet genom rörledning som avses i punkt 2 i denna regel kan observeras visuellt. Anordningen för att stoppa utsläpp behöver inte vara placerad på observationsplatsen, om det finns en välfungerande förbindelse för kommunikation mellan observationsplatsen och platsen för utor tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system.
2.4 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 Oil tankers of 70,000 tonnes deadweight and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, shall be provided with at least two slop tanks.

Regulation 30

Pumping, piping and discharge arrangement

1 In every oil tanker, a discharge manifold for connection 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 of 150 gross tonnage and above, pipelines for the discharge to the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas which may be permitted under regulation 34 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 6.1 to 6.5 of this regulation may be accepted.
3 In oil tankers of 150 gross tonnage and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, means shall be provided for stopping the discharge into the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas, other than those discharges below the waterline permitted under paragraph 6 of this regulation, from a position on the upper deck or above located so that the manifold in use referred to in paragraph 1 of this regulation and the discharge to the sea 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 a telephone or radio system is provided between the observation position and the discharge control position.

släppskontroll, t.ex. ett telefon- eller radiosystem.
4 Varje oljetankfartyg som levererats efter den 1 juni 1982, enligt definition i regel 1.28.4, som skall ha segregerade barlasttankar eller ett system för tankrengöring med råolja, måste uppfylla följande krav:

.1 fartyget skall vara utrustat med rörledningar för olja så utformade att mängden olja som blir kvar i ledningarna är så liten som möjligt, och
.2 fartyget skall ha anordningar för dränering av alla lasttankar och rörledningar för olja när lossning avslutas, vid behov genom anslutning till en strippinganordning. Rester från rörledningar och pumpar skall kunna tömmas både till land och i last- eller sloptank. För tömning till land skall det finnas en särskild rörledning med liten diameter och anslutning bordvarts om fartygets manifoldventiler.
5 Varje råoljetankfartyg levererat den 1 juni 1982 eller tidigare, enligt definition i regel 1.28.3, för vilket segregerade barlasttankar eller ett system för tankrengöring med råolja krävs, måste uppfylla bestämmelserna i punkt 4.2 i denna regel.

6 På råoljetankfartyg måste utsläpp av barlastvatten eller oljeförorenat vatten från lasttanksutrymmen ske ovanför vattenlinjen, med följande undantag:
.1 Segregerad barlast och ren barlast får släppas ut under vattenlinjen

.1 i hamnar eller utsjöterminaler, eller
.2 till sjöss genom inverkan av tyngdkraften, eller
.3 till sjöss med hjälp av pumpar, ifall byte av barlastvatten sker i enlighet med bestämmelserna i regel D-1.1 i den internationella konventionen om kontroll och hantering av barlastvatten och sediment från fartyg,
förutsatt att barlastvattnets yta har undersökts, antingen visuellt eller på annat sätt, omedelbart före utsläppet för att säkerställa att barlastvattnet inte är förorenat med olja.

.2 Oljetankfartyg levererade den 31 december 1979 eller tidigare, enligt definition i regel 1.28.1, vilka inte utan ändring kan släppa ut segregerad barlast ovanför vattenlinjen får släppa ut segregerad barlast under vattenlinjen till sjöss, förutsatt att ytan av barlastvattnet undersöks omedelbart före utsläppet för att säkerställa att det inte är förorenat med

4 Every oil tanker delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, required to be provided with segregated ballast tanks or fitted with a crude oil washing system, shall comply with the following requirements:
.1 it shall be equipped with oil piping so designed and installed that oil retention in the lines is minimized; and

.2 means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connection to a stripping device. The line and pump draining shall be capable of being discharged both ashore and to a cargo tank or a slop tank. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided and shall be connected outboard of the ship's manifold valves.
5 Every crude oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, required to be provided with segregated ballast tanks, or to be fitted with a crude oil washing system, shall comply with the provisions of paragraph 4.2 of this regulation.
6 On every oil tanker the discharge of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas shall take place above the waterline, except as follows:
.1 Segregated ballast and clean ballast may be discharged below the waterline:

.1 in ports or at offshore terminals, or
.2 at sea by gravity, or

.3 at sea by pumps if the ballast water exchange is performed under the provisions of regulation D-1.1 of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments.
provided that the surface of the ballast water has been examined either visually or by other means immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.
.2 Oil tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, which, without modification, are not capable of discharging segregated ballast above the waterline may discharge segregated ballast below the waterline at sea, provided that the surface of the ballast water has been examined immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken

olja.

.3 Oljetankfartyg levererade den 1 juni 1982 eller tidigare, enligt definition i regel 1.28.3, vilka använder särskilt avdelade, rena barlasttankar och vilka inte utan ändringar kan släppa ut barlastvatten från sådana rena barlasttankar ovanför vattenlinjen, får släppa ut denna barlast under vattenlinjen förutsatt att utsläppet av barlastvatten övervakas i enlighet med regel 18.8.3 i denna bilaga.

.4 Från oljetankfartyg får förorenat barlastvatten från tankar i lastområdet, med undantag av sloptankar, släppas ut till sjöss under vattenlinjen genom inverkan av tyngdkraften, förutsatt att tillräckligt lång tid har förflutit så att oljan hunnit avskiljas från vattnet och barlastvattnet undersöks omedelbart före utsläppet med en gränsskiktsmätare som avses i regel 32 i denna bilaga för att säkerställa att gränsskiktet är så högt beläget att utsläppet inte medför ökad risk för skada på den marina miljön.

.5 Från oljetankfartyg som levererats den 31 december 1979 eller tidigare, enligt definition i regel 1.28.1, får förorenat barlastvatten eller oljeförorenat vatten från lasttanksutrymmen släppas ut i havet under vattenlinjen efter, eller i stället för, utsläpp med den metod som avses i punkt 6.4 i denna regel, förutsatt att

.1 en del av flödet av sådant vatten leds genom permanenta rörledningar till en lätt tillgänglig plats på eller över övre däck, där det kan observeras visuellt medan utsläppet pågår, och

.2 delflödet i fråga åstadkoms med sådana anordningar som uppfyller krav fastställda av administrationen. Dessa krav omfattar åtminstone alla föreskrifter i de specifikationer för utformning, installation och drift av ett delflödessystem för kontroll av utsläpp överbord som antagits av organisationen.[12]

7 Varje oljetankfartyg med en bruttodräktighet av 150 eller mera som levererats den 1 januari 2010 eller senare, enligt definition i regel 1.28.8, vilket har en sjökista permanent ansluten till rörledningssystemet för lastförflyttning, skall vara utrustat både med en sjökistventil och med en isoleringsventil inombords. Utöver dessa ventiler skall sjökistan kunna isoleras från rörledningssystemet för lasttankarna medan lastning, transport eller

place.

.3 Oil tankers delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3 operating with dedicated clean ballast tanks, which without modification are not capable of discharging ballast water from dedicated clean ballast tanks above the waterline, may discharge this ballast below the waterline provided that the discharge of the ballast water is supervised in accordance with regulation 18.8.3 of this Annex.

.4 On every oil tanker at sea, dirty ballast water or oil contaminated water from tanks in the cargo area, other than slop tanks, may be discharged by gravity below the waterline, provided that sufficient time has elapsed in order to allow oil/water separation to have taken place and the ballast water has been examined immediately before the discharge with an oil/water interface detector referred to in regulation 32 of this Annex, in order to ensure that the height of the interface is such that the discharge does not involve any increased risk of harm to the marine environment.

.5 On oil tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, at sea dirty ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas may be discharged below the waterline, subsequent to or in lieu of the discharge by the method referred to in subparagraph 6.4 of this paragraph, provided that:

.1 a part of the flow of such water is led through permanent piping to a readily accessible location on the upper deck or above where it may be visually observed during the discharge operation; and

.2 such part flow arrangements comply with the requirements established by the Administration, which shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Installation and Operation of a Part Flow System for Control of Overboard Discharges adopted by the Organization.[12]

7 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8, which has installed a sea chest that is permanently connected to the cargo pipeline system, shall be equipped with both a sea chest valve and an inboard isolation valve. In addition to these valves, the sea chest shall be capable of isolation from the cargo piping system whilst the tanker is loading, transporting, or discharging cargo by use of a positive means that is to the

lossning av last pågår, med hjälp av en anordning som är godkänd av administrationen. Anordningen installeras i rörledningssystemet, och den skall under alla förhållanden förhindra att det avsnitt av rörsystemet som ligger mellan sjökistans ventil och ventilen inombords fylls med last.

DEL B UTRUSTNING

Regel 31

Övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp

1 Om inte annat följer av bestämmelserna i regel 3.4 och regel 3.5 i denna bilaga, skall oljetankfartyg med en bruttodräktighet av 150 eller mera ha ett övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp som är godkänt av administrationen.
2 När administrationen bedömer konstruktionen av den oljehaltmätare som skall ingå i systemet, skall den beakta de specifikationer som organisationen rekommenderat.[13] I systemet skall även ingå en registreringsanordning som fortlöpande registrerar utsläppet i liter per nautisk mil och den sammanlagda utsläppta mängden, eller oljehalten i utsläppet och utsläppshastigheten. I registreringen skall datum och tid för dessa utsläppsdata framgå, och de måste förvaras i minst tre år. Övervaknings- och kontrollsystemet skall träda i funktion så snart ett utsläpp görs i havet, och det skall vara konstruerat så att utsläpp av oljehaltiga blandningar stoppas automatiskt om den momentana utsläppshastigheten av olja överskrider den som är tillåten enligt regel 34 i denna bilaga. Om fel uppstår i övervaknings- och kontrollsystemet skall utsläppet avbrytas. Vid sådana fel får ett manuellt reservsystem användas, men det felaktiga systemet skall göras funktionsdugligt så fort som möjligt. Med tillåtelse från myndigheterna i hamnstaten får ett tankfartyg med fel i övervaknings- och kontrollsystemet genomföra en barlastresa innan det fortsätter till en reparationshamn.

3 Övervaknings- och kontrollsystemet för oljeutsläpp skall utformas och installeras i enlighet med de riktlinjer och specifikationer för övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp på oljetankfartyg som utvecklats av

satisfaction of the Administration. Such a positive means is a facility that is installed in the pipeline system in order to prevent, under all circumstances, the section of pipeline between the sea chest valve and the inboard valve being filled with cargo.

PART B EQUIPMENT

Regulation 31

Oil discharge monitoring and control system

1 Subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of regulation 3 of this Annex, oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be equipped with an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration.
2 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[13]. 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 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 instantaneous rate of discharge of oil exceeds that permitted by regulation 34 of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge. In the event of failure of the oil discharge monitoring and control system a manually operated alternative method may be used, but the defective unit shall be made operable as soon as possible. Subject to allowance by the port State authority a tanker with a defective oil discharge monitoring and control system may undertake one ballast voyage before proceeding to a repair port.
3 The oil discharge monitoring and control system shall be designed and installed in compliance with the guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control system for oil tankers developed by the Organization[14]. Administrations may accept

administrationen.[14] Administrationen kan godta sådana specifika arrangemang som beskrivs i detalj i dessa riktlinjer och specifikationer.
4 Bruksanvisningarna för systemet skall stämma överens med den handbok för handhavande av systemet som är godkänd av administrationen. Bruksanvisningarna skall gälla både manuella och automatiska åtgärder, och deras syfte är säkerställa att olja inte vid något tillfälle släpps ut, utom när det sker i enlighet med de villkor som specificeras i regel 34 i denna bilaga.

Regel 32

Gränsskiktsmätare[15]

Oljetankfartyg med en bruttodräktighet av 150 eller mera skall, om annat inte följer av regel 3.4 och regel 3.5 i denna bilaga, ha en effektiv gränsskiktsmätare godkänd av administrationen. Gränsskiktsmätaren skall göra det möjligt att snabbt och tillförlitligt fastställa gränsskiktet mellan olja och vatten i sloptankar. Sådana mätare skall också finnas tillgängliga för användning i andra tankar i vilka olja och vatten avskiljs och från vilka utsläpp direkt i havet är avsett att göras.

Regel 33

Krav om rengöring med råolja

1 Varje råoljetankfartyg med en dödvikt av 20 000 ton eller mera som levererats efter den 1 juni 1982, enligt definition i regel 1.28.4, skall ha ett system för rengöring av lasttankar med råolja. Administrationen skall se till att systemet uppfyller kraven i denna regel inom ett år efter det att råoljetankfartyget första gången använts för transport av råolja eller, om detta inträffar senare, vid slutet av den tredje resan under vilken sådan råolja som är lämplig för rengöring med råolja transporterats.
2 Anordning för tankrengöring med råolja och tillhörande utrustning och arrangemang skall uppfylla de krav som administrationen ställer. Dessa krav skall innehålla åtminstone samtliga föreskrifter i de specifikationer för konstruktion, drift och övervakning av system för rengöring med råolja som antagits av organisationen.[16] När ett fartyg, som inte enligt punkt 1 i denna regel behöver vara utrustat med ett system för tankrengöring med råolja, such specific arrangements as detailed in the Guidelines and Specifications.

4 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 34 of this Annex.

Regulation 32

Oil/water interface detector[15]

Subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of regulation 3 of this Annex, oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be provided with effective oil/water interface detectors approved by the Administration 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.

Regulation 33

Crude oil washing requirements

1 Every crude oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, shall be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing. The Administration shall ensure that the system fully complies with the requirements of this regulation within one year after the tanker was first engaged in the trade of carrying crude oil or by the end of the third voyage carrying crude oil suitable for crude oil washing, whichever occurs later.
2 Crude oil washing installation and associated equipment and arrangements shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems adopted by the Organization[16]. When a ship is not required, in accordance with paragraph 1 of this regulation to be, but is equipped with crude oil washing equipment, it shall comply

har ett sådant system, måste detta uppfylla säkerhetskraven i ovan nämnda specifikationer.
3 System för tankrengöring med råolja som krävs enligt regel 18.7 i denna bilaga skall uppfylla kraven i denna regel.

with the safety aspects of the above-mentioned Specifications.
3 Every crude oil washing system required to be provided in accordance with regulation 18.7 of this Annex shall comply with the requirements of this regulation.

DEL C ÖVERVAKNING AV OPERATIVA OLJEUTSLÄPP

Regel 34

Övervakning och kontroll av oljeutsläpp

A. Utsläpp utanför specialområden

1 Frånsett de undantag som nämns i regel 4 i denna bilaga eller punkt 2 i denna regel, är alla utsläpp i havet av olja eller oljehaltiga blandningar från tankområdet i ett oljetankfartyg förbjudna, utom när vart och ett av följande villkor är uppfyllt:
.1 tankfartyget befinner sig inte inom ett specialområde,
.2 tankfartyget befinner sig över 50 nautiska mil från närmaste land,
.3 tankfartyget är under gång,
.4 den momentana utsläppshastigheten överskrider inte vid något tillfälle 30 liter olja per nautisk mil,
.5 den totala mängden olja som släpps ut i havet överskrider inte 1/15 000 av den totala mängden av den last som oljeresten härrör från i fråga om tankfartyg som levererats den 31 december 1979 eller tidigare, enligt definition i regel 1.28.1, eller 1/30 000 av den totala mängden av den last som oljeresten härrör från i fråga om tankfartyg som levererats efter den 31 december 1979, enligt definition i regel 1.28.2, och
.6 tankfartyget har i drift ett system för övervakning och kontroll av oljeutsläpp, samt ett sådant sloptanksarrangemang som krävs enligt reglerna 29 och 31 i denna bilaga.
2 Bestämmelserna i punkt 1 i denna regel gäller inte utsläpp som består av ren eller segregerad barlast.

B. Utsläpp inom specialområden

3 Frånsett undantagen i punkt 4 i denna regel är alla utsläpp av olja eller oljehaltiga blandningar i havet från tankområdet i ett oljetank-

PART C CONTROL OF OPERATIONAL DISCHARGES OF OIL

Regulation 34

Control of discharge of oil

A. Discharges outside special areas

1 Subject to the provisions of regulation 4 of this Annex and paragraph 2 of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from the cargo area of an oil tanker, shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:
.1 the tanker is not within a special area;

.2 the tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land;
.3 the tanker is proceeding en route;
.4 the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 30 litres per nautical mile;
.5 the total quantity of oil discharged into the sea does not exceed for tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, 1/15,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part, and for tankers delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, 1/30,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part; and
.6 the tanker has in operation an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by regulations 29 and 31 of this Annex.
2 The provisions of paragraph 1 of this regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

B. Discharges in special areas

3 Subject to the provisions of paragraph 4 of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixture from the cargo area of an oil tanker shall be prohibited while in a spe-

fartyg som befinner sig inom ett specialområde förbjudna.[17]
4 Bestämmelserna i punkt 3 i denna regel gäller inte utsläpp som består av ren eller segregerad barlast.
5 Bestämmelserna i denna regel utgör inget hinder för att ett fartyg, vars resa bara delvis går genom ett specialområde, genomför utsläpp utanför sådana specialområden i enlighet med punkt 1 i denna regel.

C. Krav för oljetankfartyg med en bruttodräktighet av under 150

6 Oljetankfartyg med en bruttodräktighet under 150 omfattas inte av kraven i reglerna 29, 31 och 32 i denna bilaga. På sådana fartyg skall den kontroll av oljeutsläpp som avses i denna regel genomföras så att oljan behålls ombord och all förorenad tankspolvätska lämnas till mottagningsanordningar. All olja och allt vatten som använts för rengöring och därefter lagrats i en uppsamlingstank skall lämnas till en mottagningsanordning, om inte fullgoda arrangemang har gjorts för att säkerställa att alla utsläpp i havet övervakas effektivt så att bestämmelserna i denna regel efterlevs.

D. Allmänna krav

7 Närhelst synliga spår av olja kan observeras på eller under vattenytan i den omedelbara närheten av ett fartyg eller i dess kölvatten, skall fördragsstaternas regeringar, i den mån de rimligen är förmögna att göra så, med det snaraste undersöka fakta med relevans för frågan om bestämmelserna i denna regel har kränkts. Undersökningen skall särskilt omfatta vind- och sjöförhållanden, fartygets färdväg och hastighet, andra möjliga källor till de synliga spåren i närheten och alla relevanta dokumenterade oljeutsläpp.

8 Inga utsläpp i havet får innehålla kemikalier eller andra ämnen i mängder eller koncentrationer som innebär risker för den marina miljön, eller sådana kemikalier eller andra ämnen som tillsatts i syfte att kringgå de villkor för utsläpp som anges i denna regel.

9 Sådana oljerester som inte kan släppas ut i havet i enlighet med punkterna 1 och 3 i denna regel skall behållas ombord för att lämnas

cial area[17].
4 The provisions of paragraph 3 of this regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.
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 paragraph 1 of this regulation.

C. Requirements for oil tankers of less than 150 gross tonnage

6 The requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex shall not apply to oil tankers of less than 150 gross tonnage, for which the control of discharge of oil under this regulation 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 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 this regulation are complied with.

D. General requirements

7 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 present 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. 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.
8 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.
9 The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraphs 1 and 3 of this regulation shall be retained on board for subsequent discharge to

till en mottagningsanordning.

Regel 35

Utförande av tankrengöring med råolja

1 Ombord på oljetankfartyg som använder ett system för tankrengöring med råolja skall finnas en handbok[18] som i detalj beskriver systemet och utrustningen samt specificerar hanteringsmetoderna. Handboken skall vara godkänd av administrationen, och den skall innehålla alla uppgifter som ingår i de specifikationer som avses i regel 33.2 i denna bilaga. Om en sådan ändring genomförs som inverkar på systemet för tankrengöring med råolja, skall handboken revideras i enlighet med detta.
2 Tillräckligt många lasttankar skall rengöras med råolja före varje barlastresa så att, med hänsyn till tankfartygets trafikmönster och förväntade väderleksförhållanden, barlastvatten endast förs i lasttankar som har rengjorts med råolja.

3 Tankrengöring skall utföras i enlighet med de hanteringsmetoder som beskrivs i den handbok som avses i punkt 1, om inte oljetankfartyget transporterar råolja som inte lämpar sig för tankrengöring med råolja.

Regel 36

Oljedagbok II – Last- och barlastoperationer

1 Oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 skall föra oljedagbok för last- och barlastoperationer, kallad oljedagbok II. Oljedagbok II skall, vare sig den ingår i fartygets skeppsdagbok eller inte, vara utformad enligt bihang III till denna bilaga.

2 Anteckning i oljedagbok II skall göras vid varje tillfälle och för varje tank när någon av följande åtgärder vidtas ombord på fartyget:

.1 lastning av oljelast,
.2 omdisponering ombord av oljelast under resa,
.3 lossning av oljelast,
.4 barlastning av lasttankar och särskilt avdelade, rena barlasttankar,
.5 rengöring av lasttankar inklusive rengöring

reception facilities.

Regulation 35

Crude oil washing operations

1 Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with an Operations and Equipment Manual detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the specifications referred to in paragraph 2 of regulation 33 of this Annex. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operations and Equipment Manual shall be revised accordingly[18].
2 With respect to the ballasting of cargo tanks, sufficient cargo tanks shall be crude oil washed prior to each ballast voyage in order that, taking into account the tanker's trading pattern and expected weather conditions, ballast water is put only into cargo tanks which have been crude oil washed.
3 Unless an oil tanker carries crude oil which is not suitable for crude oil washing, the oil tanker shall operate the crude oil washing system in accordance with the Operations and Equipment Manual.

Regulation 36

Oil Record Book, Part II – Cargo/ballast operations

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above shall be provided with an Oil Record Book Part II (Cargo/Ballast Operations). The Oil Record Book Part II, whether as a part of the ship's official logbook or otherwise, shall be in the Form specified in appendix III to this Annex.
2 The Oil Record Book Part II shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis if appropriate, whenever any of the following cargo/ballast operations take place in the ship:
.1 loading of oil cargo;
.2 internal transfer of oil cargo during voyage;
.3 unloading of oil cargo;
.4 ballasting of cargo tanks and dedicated clean ballast tanks;
.5 cleaning of cargo tanks including crude oil washing;

med råolja,
.6 utsläpp av barlast med undantag för utsläpp från segregerade barlasttankar,
.7 utsläpp av vatten från sloptankar,
.8 stängning av berörda ventiler och liknande anordningar när utsläpp från sloptankar avslutats,
.9 stängning av ventiler för avskiljning av särskilt avdelade, rena barlasttankar från last- och strippingledningar, och

.10 bortskaffande av oljerester.

3 För sådana oljetankfartyg som avses i regel 34.6 i denna bilaga skall den totala mängden olja och vatten som används för rengöring och överförs till en uppsamlingstank antecknas i oljedagbok II.

4 I fall av sådant utsläpp av olja eller oljehaltiga blandningar som avses i regel 4 i denna bilaga eller i fall av oavsiktligt eller annat exceptionellt utsläpp av olja som inte utesluts i nämnda regel, skall omständigheterna kring och skälen för utsläppet redovisas i oljedagbok II.

5 Varje åtgärd som beskrivs i punkt 2 i denna regel skall utan dröjsmål redovisas fullständigt i oljedagbok II så att alla uppgifter i oljedagboken som hänför sig till åtgärden i fråga fylls i. Efter avslutad åtgärd skall gjorda anteckning i dagboken undertecknas av den befälsperson eller de befälspersoner som haft ansvar för operationen i fråga, och varje avslutad sida skall undertecknas av fartygets befälhavare. Anteckningar i oljedagbok II skall göras åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om anteckningar i certifikatet även görs på ett officiellt nationellt språk i den stat vars flagga fartyget har rätt att föra, skall sådana anteckningar ges företräde i fall av tvist eller oklarhet.

6 Om fel uppstår på övervaknings- och kontrollsystemet för oljeutsläpp, skall detta noteras i oljedagbok II.

7 Oljedagboken skall förvaras så att den är lätt tillgänglig för inspektion vid alla skäliga tidpunkter. Utom i fråga om obemannade fartyg som bogseras, skall den förvaras ombord på fartyget. Den måste bevaras i minst tre år efter att den sista anteckningen införts.

8 Behörig regeringsmyndighet i en fördragsstat får inspektera oljedagbok II på varje fartyg som omfattas av denna bilaga medan fartyget befinner sig i en hamn eller utsjöterminal i staten i fråga. Myndigheten kan dessut-

.6 discharge of ballast except from segregated ballast tanks;
.7 discharge of water from slop tanks;
.8 closing of all applicable valves or similar devices after slop tank discharge operations;

.9 closing of valves necessary for isolation of dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines after slop tank discharge operations; and
.10 disposal of residues.

3 For oil tankers referred to in regulation 34.6 of this Annex, the total quantity of oil and water used for washing and returned to a storage tank shall be recorded in the Oil Record Book Part II.

4 In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in regulation 4 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 Part II of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

5 Each operation described in paragraph 2 of this regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book Part II so that all entries in the book appropriate to that operation are completed. Each completed operation shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and each completed page shall be signed by the master of ship. The entries in the Oil Record Book Part II shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of dispute or discrepancy.

6 Any failure of the oil discharge monitoring and control system shall be noted in the Oil Record Book Part II.

7 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.

8 The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book Part II on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the ship

om göra en kopia av vilken som helst anteckning i oljedagboken, och har rätt att kräva att fartygets befälhavare intygar riktigheten av kopian. Varje sådan kopia av en anteckning i oljedagbok II för ett fartyg, vars riktighet intygats av fartygets befälhavare, skall vid rättslig behandling godkännas som bevismaterial i fråga om de uppgifter som nämns i anteckningen. När en behörig myndighet inspekterar oljedagbok II och tar en kopia enligt denna punkt, skall detta ske så snabbt som möjligt, så att fartyget inte fördröjs oskäligt.

9 För oljetankfartyg med en bruttodräktighet under 150, vars drift sker i enlighet med regel 34.6 i denna bilaga, skall administrationen utveckla en lämplig oljedagbok.

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 Part II shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part II 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.

9 For oil tankers of less than 150 gross tonnage operating in accordance with regulation 34.6 of this Annex, an appropriate Oil Record Book should be developed by the Administration.

KAPITEL 5 – FÖREBYGGANDE AV FÖRORENING VID OLJEOLYCKA

Regel 37

Fartygsplan vid oljeförorening

1 Varje oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150, och varje annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 400, skall ombord ha en av administrationen godkänd fartygsplan för nödåtgärder vid oljeförorening.

2 Fartygsplanen skall upprättas enligt de riktlinjer[19] som administrationen utarbetat, och den skall vara skriven på det arbetsspråk som används av befälhavaren och det övriga befälet ombord. Planen skall åtminstone innehålla:

.1 rutiner, grundade på riktlinjer[20] utarbetade av organisationen, som befälhavaren och andra personer som för befäl över fartyget skall följa vid rapportering av oljeutsläpp i enlighet med föreskrifterna i artikel 8 och protokoll I i konventionen,

.2 en förteckning över myndigheter eller personer som skall underrättas i händelse av ett oljeutsläpp,

.3 detaljerade anvisningar om de åtgärder som de ombordvarande omedelbart skall vidta för att begränsa eller reglera oljeutsläppet, och

.4 anvisningar om rutiner och en samlingsplats på fartyget för samordning av åtgärderna ombord med nationella och lokala myndigheters insatser för att bekämpa utsläppet.

CHAPTER 5 – PREVENTION OF POLLUTION ARISING FROM AN OIL POLLUTION INCIDENT

Regulation 37

Shipboard oil pollution emergency plan

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship other than an oil tanker of 400 gross tonnage and above shall carry on board a shipboard oil pollution emergency plan approved by the Administration.

2 Such a plan shall be prepared based on guidelines developed by the Organization and written in the working language of the master and officers. The plan shall consist at least of[19]:

.1 the procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report an oil pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on the guidelines developed by the Organization[20];

.2 the list of authorities or persons to be contacted in the event of an oil pollution incident;

.3 a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of oil following the incident; and

.4 the procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.

3 I fråga om fartyg som även omfattas av regel 17 i annex II till konventionen, kan den fartygsplan som avses i denna regel kombineras med den fartygsplan för nödåtgärder vid förorening orsakad av skadliga flytande ämnen som krävs enligt regel 17 i annex II till konventionen. Den kombinerade planen skall kallas ”Fartygsplan för nödåtgärder vid marin förorening”.
4 Oljetankfartyg med en dödvikt av 5 000 ton eller mera skall ha snabb tillgång till landbaserade, datoriserade program för beräkning av skadestabilitet och resterande strukturell styrka.

3 In the case of ships to which regulation 17 of Annex II of the present Convention also apply, such a plan may be combined with the shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances required under regulation 17 of Annex II of the present Convention. In this case, the title of such a plan shall be “Shipboard marine pollution emergency plan”.
4 All oil tankers of 5,000 tons deadweight or more shall have prompt access to computerized, shore-based damage stability and residual structural strength calculation programs.

KAPITEL 6 – MOTTAGNINGSANORDNINGAR

CHAPTER 6 – RECEPTION FACILITIES

Regel 38

Regulation 38

Mottagningsanordningar

Reception facilities

A. Mottagningsanordningar utanför specialområden

A. Reception facilities outside special areas

1 Regeringarna i fördragsstaterna ansvarar för att terminaler för lastning av olja, reparationshamnar och övriga hamnar där fartyg har oljehaltiga rester som skall lämnas i land, utrustas med fullgoda anordningar för mottagning av sådana rester och oljehaltiga blandningar från oljetankfartyg och andra fartyg. Mottagningsanordningarna skall ha en tillräcklig kapacitet[21] för att kunna betjäna alla fartyg som anlitar dem utan oskäligt dröjsmål.
2 Mottagningsanordningar enligt punkt 1 i denna regel skall finnas i

1 The Government of each Party to the present Convention 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[21].

2 Reception facilities in accordance with paragraph 1 of this regulation shall be provided in:

.1 alla hamnar och terminaler där råolja lastas i oljetankfartyg som omedelbart före sin ankomst genomfört en barlastresa som varat högst 72 timmar eller som varit högst 1 200 nautiska mil lång,
.2 alla hamnar och terminaler där annan oljelast än råolja i bulk lastas i större kvantiteter än 1 000 ton per dag,
.3 alla hamnar där det finns reparationsvarv eller anordningar för tankrengöring,
.4 alla hamnar och terminaler som betjänar fartyg utrustade med en eller flera sludgetankar i enlighet med regel 12 i denna bilaga,
.5 alla hamnar, i fråga om mottagning av oljehaltigt länsvatten och andra rester som inte kan släppas ut i enlighet med regel 15 i denna

.1 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;
.2 all ports and terminals in which oil other than crude oil in bulk is loaded at an average quantity of more than 1,000 tonnes per day;
.3 all ports having ship repair yards or tank cleaning facilities;
.4 all ports and terminals which handle ships provided with the sludge tank(s) required by regulation 12 of this Annex;
.5 all ports in respect of oily bilge waters and other residues, which cannot be discharged in accordance with regulation 15 of this Annex; and

bilaga, och
.6 alla lasthamnar för bulklast, i fråga om sådana oljehaltiga rester från kombinationsfartyg som inte kan släppas ut i enlighet med regel 34 i denna bilaga.
3 Mottagningsanordningarnas kapacitet skall uppfylla följande krav:
.1 Terminaler för lastning av råolja skall ha mottagningsanordningar med tillräcklig kapacitet för att ta mot olja och oljehaltiga blandningar, som inte kan släppas ut i enlighet med regel 34.1 i denna bilaga, från oljetankfartyg i sådan trafik som avses i punkt 2.1 i denna regel.
.2 De lasthamnar och lastterminaler som avses i punkt 2.2 i denna regel skall ha mottagningsanordningar med tillräcklig kapacitet för att ta mot olja och oljehaltiga blandningar som inte kan släppas ut i enlighet med regel 34.1 i denna bilaga från oljetankfartyg som tar annan oljelast än råolja i bulk.

.3 Alla hamnar där det finns reparationsvarv för fartyg eller anordningar för tankrengöring skall vara utrustade med anordningar med tillräcklig kapacitet för mottagning av alla oljehaltiga blandningar som finns ombord på fartyg som skall betjänas på sådana varv och anläggningar.
.4 Alla sådana mottagningsanordningar i hamnar och terminaler som avses i punkt 2.4 i denna regel skall ha tillräcklig kapacitet för att ta mot alla rester som behållits ombord på fartyg i enlighet med regel 12 i denna bilaga från alla sådana fartyg som rimligen kan väntas besöka aktuella hamnar och terminaler.
.5 Alla sådana mottagningsanordningar i hamnar och terminaler som krävs enligt denna regel skall ha tillräcklig kapacitet för att ta mot oljehaltigt länsvatten och andra rester vilka inte kan släppas ut i enlighet med regel 15 i denna bilaga.
.6 Mottagningsanordningar i lasthamnar för bulklast skall beakta särskilda problem i samband med kombinationsfartyg, i förekommande fall.

B. Mottagningsanordningar inom specialområden

4 Regeringen i en fördragsstat, vars kustlinje gränsar mot ett specialområde, skall säkerställa att alla lastterminaler och reparationshamnar inom specialområdet är utrustade med fullgoda anordningar för mottagning och

.6 all loading ports for bulk cargoes in respect of oil residues from combination carriers which cannot be discharged in accordance with regulation 34 of this Annex.
3 The capacity for the reception facilities shall be as follows:
.1 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 34.1 of this Annex from all oil tankers on voyages as described in paragraph 2.1 of this regulation.
.2 Loading ports and terminals referred to in paragraph 2.2 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 34.1 of this Annex from oil tankers which load oil other than crude oil in bulk.
.3 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.

.4 All facilities provided in ports and terminals under paragraph 2.4 of this regulation shall be sufficient to receive all residues retained according to regulation 12 of this Annex from all ships that may reasonably be expected to call at such ports and terminals.

.5 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 15 of this Annex.

.6 The facilities provided in loading ports for bulk cargoes shall take into account the special problems of combination carriers as appropriate.

B. Reception facilities within special areas

4 The Government of each Party to the present Convention the coastline of which borders on any given special area shall ensure that all oil loading terminals and repair ports within the special area are provided with facilities adequate for the reception and treat-

behandling av all förorenad barlast och tankspolvätska från oljetankfartyg. Dessutom skall alla hamnar inom specialområdet vara utrustade med fullgoda[22] mottagningsanordningar för andra rester och oljehaltiga blandningar från alla fartyg. Mottagningsanordningarna skall ha en tillräcklig kapacitet för att kunna betjäna alla fartyg som anlitar dem utan oskäligt dröjsmål.

5 Regeringen i en sådan fördragsstat som under sin jurisdiktion har inlopp till grunda havsvägar, vilka kan medföra behov att minska djupgåendet genom utsläpp av barlast, skall säkerställa tillgången till sådana anordningar som avses i punkt 4 i denna regel, med förbehåll att fartyg som måste släppa ut slop eller förorenad barlast kan bli en aning fördröjda.

6 I fråga om Rödahavsområdet, Gulfområdet, Adenvikenområdet och Omanområdet i Arabiska havet skall följande föreskrifter iakttas:

.1 Alla berörda parter skall underrätta om åtgärder som de skridit till för att genomföra bestämmelserna i punkterna 4 och 5 i denna regel. När organisationen mottagit tillräckliga sådana underrättelser, skall den fastställa ett datum när bestämmelserna i reglerna 15 och 34 i denna bilaga skall börja tillämpas på området i fråga. Organisationen skall informera alla parter om detta datum minst tolv månader före datumet i fråga.

.2 Från det datum konventionen trädde i kraft till det datum som fastställts enligt ovan, skall fartyg som trafikerar specialområdet i fråga uppfylla kraven i reglerna 15 och 34 i denna bilaga avseende utsläpp utanför specialområden.

.3 Efter datumet i fråga skall oljetankfartyg som lastas i sådana hamnar i specialområdet som ännu inte kan erbjuda de anordningar som avses här, helt uppfylla kraven i reglerna 15 och 34 i denna bilaga avseende utsläpp inom specialområden. Emellertid skall oljetankfartyg som anländer till ett sådant område för att ta last, göra sitt yttersta för att bara ha ren barlast ombord.

.4 Efter det datum när kraven träder i kraft för specialområdet i fråga, skall en part underrätta organisationen, som skall ge informationen vidare till berörda parter, i fall när anordningarna påstås vara otillräckliga.

.5 Åtminstone de mottagningsanordningar

ment 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[22].

5 The Government of each Party to the present Convention 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 ensure the provision of the facilities referred to in paragraph 4 of this regulation but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.

6 With regard to the Red Sea area, Gulfs area, Gulf of Aden area and Oman area of the Arabian Sea:

.1 Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to provisions of paragraphs 4 and 5 of this regulation. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the discharge requirements of regulations 15 and 34 of this Annex 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.

.2 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 regulations 15 and 34 of this Annex as regards discharges outside special areas.

.3 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 regulations 15 and 34 of this Annex as regards discharges within special areas. 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.

.4 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.

.5 At least the reception facilities as prescribed in paragraphs 1, 2 and 3 of this regu-

som föreskrivs i punkterna 1, 2 och 3 i denna regel måste finnas tillgängliga senast ett år efter att konventionen trätt i kraft.

7 Oavsett vad som föreskrivs i punkterna 4, 5 och 6 i denna regel, tillämpas följande bestämmelser i fråga om Antarktisområdet:
.1 Regeringarna i alla sådana fördragsstater från vars hamnar fartyg avgår på väg till Antarktisområdet eller till vars hamnar fartyg anländer från Antarktisområdet skall skrida till åtgärder för att säkerställa tillgången på fullgoda anordningar för mottagning av all sludge, all förorenad barlast, allt tankspolvatten och alla andra oljehaltiga rester och blandningar från alla sådana tankfartyg, utan att orsaka oskäligt dröjsmål och med beaktande av behoven hos de fartyg som anlitar anordningarna.
.2 Regeringen i en fördragsstat skall säkerställa att alla fartyg som har rätt att föra dess flagga, när de anlöper Antarktisområdet, är utrustade med en eller flera tankar med tillräcklig kapacitet för att bevara all sludge och förorenad barlast, allt tankspolvatten och alla andra oljiga rester och blandningar ombord medan de befinner sig i området, och att de har planerat åtgärder för att lämna sådant oljehaltigt avfall till mottagningsanordningar efter att de lämnat området.

C. Allmänna krav

8 Varje part i konventionen är skyldig att underrätta organisationen i fall när de anordningar som tillhandahålls i enlighet med denna regel påstås vara otillräcklig. Organisationen skall ge informationen vidare till berörde parter,

lation shall be provided one year after the date of entry into force of the present Convention.
7 Notwithstanding paragraphs 4, 5 and 6 of this regulation, the following rules apply to the Antarctic area:
.1 The Government of each Party to the present Convention at whose ports ships depart *en route* to or arrive from the Antarctic area undertakes to ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all sludge, dirty ballast, tank washing water, and other oily residues and mixtures from all ships, without causing undue delay, and according to the needs of the ships using them.

.2 The Government of each Party to the present Convention shall ensure that all ships entitled to fly its flag, before entering the Antarctic area, are fitted with a tank or tanks of sufficient capacity on board for the retention of all sludge, dirty ballast, tank washing water and other oily residues and mixtures while operating in the area and have concluded arrangements to discharge such oily residues at a reception facility after leaving the area.

C. General requirements

8 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.

KAPITEL 7 – SÄRSKILDA BESTÄMMELSER FÖR FASTA OCH FLYTANDE PLATTFORMAR

Regel 39

Särskilda bestämmelser för fasta och flytande

CHAPTER 7 – SPECIAL REQUIREMENTS FOR FIXED OR FLOATING PLATFORMS

Regulation 39

Special requirements for fixed or floating

plattformar

1 Denna regel gäller fasta och flytande plattformar inklusive borrplattformar, flytande produktions-, lagrings- och avlastningsenheter (FPSO) som används för produktion och förvaring av olja, och flytande lagringsenheter (FSU) som används för lagring av olja.
2 Fasta och flytande borrplattformar, som används för utforskning, utvinning och därmed förenad, icke landbaserad bearbetning av havsbottnens mineraltillgångar samt andra plattformar, skall uppfylla de föreskrifter i denna bilaga som gäller fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 och som inte är oljetankfartyg, med undantag av
.1 att de i så stor utsträckning som möjligt skall ha den utrustning som krävs i reglerna 12 och 14 i denna bilaga,
.2 att de skall föra bok över alla åtgärder som medför utsläpp av olja eller oljehaltiga blandningar enligt en modell godkänd av administrationen, och
.3 att de, om annat inte följer av regel 4 i denna bilaga, inte får släppa ut olja eller oljehaltiga blandningar, utom när oljeinnehållet i utflödet utan utspädning är högst 15 ppm.

3 När administrationen verifierar att plattformar som används som FPSO eller FSU uppfyller kraven i denna bilaga, skall den jämsides med kraven i punkt 2 i denna regel beakta de riktlinjer[23] som organisationen sammanställt.

platforms

1 This regulation applies to fixed or floating platforms including drilling rigs, floating production, storage and offloading facilities (FPSOs) used for the offshore production and storage of oil, and floating storage units (FSUs) used for the offshore storage of produced oil.
2 Fixed or floating platforms when engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources and other platforms shall comply with the requirements of this Annex applicable to ships of 400 gross tonnage and above other than oil tankers, except that:

.1 they shall be equipped as far as practicable with the installations required in regulations 12 and 14 of this Annex;
.2 they shall keep a record of all operations involving oil or oily mixture discharges, in a form approved by the Administration; and

.3 subject to the provisions of regulation 4 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.
3 In verifying compliance with this Annex in relation to platforms configured as FPSOs or FSUs, in addition to the requirements of paragraph 2, Administrations should take account of the Guidelines developed by the Organization[23].

BIHANG TILL BILAGA I
Bihang I Förteckning över oljor
Bihang II Formulär för IOPP-certifikat med bilagor
Bihang III Formulär för oljedagbok

BIHANG I

FÖRTECKNING ÖVER OLJOR[24]

Asfaltlösningar
Basoljor
Basämne för oxiderad asfalt
Direktdestillatets återstod

Oljor
Klarad olja
Råolja
Blandningar innehållande råolja
Dieselbrännolja
Eldningsolja nr 4
Eldningsolja nr 5
Eldningsolja nr 6
Återstodsolja
Vägolja
Transformatorolja
Aromatbasolja (exklusive vegetabiliska oljor)
Smörjoljor och basoljor för smörjmedel
Mineralolja
Motorolja
Metallbearbetningsolja
Spindelolja
Turbinolja

Destillat
Direktdestillat
Toppad råolja

Mellandestillat, gasolja
Kracka d

Bensinkomponenter
Akrylatbränsle
Reformat
Polymerisatbränsle

Bensin
Naturlig lättbensin

Motorbensin
Flygbensin
Direktdestillat
Lys- och eldningsfotogen
Eldningsolja nr 1-D
Eldningsolja nr 2
Eldningsolja nr 2-D

Flygfotogen - Jetbränslen
Jet-1 (flygfotogen)

Jet-5 (flygfotogen, tung
Turbinbränsle
Fotogen
Saknas Jet 3,4, Mineralterpentin

Nafta (råbensin)
Lösningsmedel
Processnafta
Extraktionsbensin

BIHANG II
FORMULÄR FÖR IOPP-CERTIFIKAT MED BILAGOR

INTERNATIONELLT OLJESKYDDSCERTIFIKAT

Märk: Detta certifikat skall kompletteras med en beskrivning av fartygets konstruktion och utrustning.)

Utfärdat enligt föreskrifterna i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, ändrad genom 1978 års protokoll till konventionen, i gällande lydelse (nedan *konventionen*) enligt bemyndigande av regeringen i .....

(landets fullständiga namn).....

Detta certifikat har utfärdats av .....

(fullständigt namn på behörig person eller organisation bemyndigad enligt föreskrifterna i konventionen)

Uppgifter om fartyget[25]

Fartygets namn.....

Registreringsnummer eller signalbokstäver .....

Registreringsort.....

Bruttodräktighet .....

Dödvikt (ton)[26] .....

IMO-nummer[27].....

Fartygets typ[28]:

Oljetankfartyg

Fartyg som inte är ett oljetankfartyg men som har lasttankar på vilka regel 2.2 i bilaga I till konventionen skall tillämpas

Fartyg som inte är av ovan nämnt slag

HÄRMED INTYGAS

1. att fartyget har besiktigats enligt regel 4 i bilaga I till konventionen, och
2. att besiktningen visar att fartygets konstruktiva delar, utrustning, anordningar, arrangemang och byggnadsmaterial och deras skick i alla avseenden kan godtas, och att fartyget uppfyller tillämpliga krav i annex I till konventionen.

Detta certifikat gäller till den ..... [29]

under förutsättning att fartyget undergår besiktningar i enlighet med regel 6 i bilaga I till konventionen.

Datum för slutförande av den besiktning på vilken detta certifikat baserar sig (dd/mm/åååå):
……

Utfärdat i .....

(ort där certifikatet utfärdats)

.....
.....

(datum) *(underskrift av bemyndigad tjänsteman som utfärdat certifikatet)*

(myndighetens sigill eller stämpel)

PÅTECKNING FÖR ÅRLIGA BESIKTNINGAR OCH MELLANBESIKTNINGAR

HÄRMED INTYGAS att fartyget vid besiktning i enlighet med regel 6 i bilaga I till konventionen befunnits uppfylla tillämpliga föreskrifter i konventionen:

Årlig besiktning:

Underskrift .....

(underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Ort .....

Datum .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

Årlig besiktning[30]/Mellanbesiktning[30]:

Underskrift .....

(underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Ort .....

Datum .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

Årlig besiktning[30]/Mellanbesiktning[30]:

Underskrift .....

(underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Ort .....

Datum .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

Årlig besiktning:

Underskrift .....

(underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Ort .....

Datum .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

PÅTECKNING FÖR ÅRLIG BESIKTNING/MELLANBESIKTNINGI ENLIGHET MED REGEL 10.8.3

HÄRMED INTYGAS att fartyget vid årliga besiktning/mellanbesiktning[31] i enlighet med regel 10.8.3 i bilaga I till konventionen befunnits uppfylla tillämpliga föreskrifter i konventionen:

Underskrift .....
(underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort .....

Datum… dd/mm/åååå .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

PÅTECKNING FÖR FÖRLÄNGNING AV CERTIFIKATETS GILTIGHETSTID I FALL DÄR GILTIGHETSTIDEN ÄR UNDER 5 ÅR OCH REGEL 10.3 TILLÄMPAS

Fartyget uppfyller tillämpliga föreskrifter i konventionen, och detta certifikat skall i enlighet med regel 10.8.3 i bilaga II till konventionen var giltigt till den …….. .

Underskrift .....
(underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort .....

Datum… dd/mm/åååå .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

PÅTECKNING FÖR FÖRLÄNGNING EFTER FÖRNYAD BESIKTNING I FALL DÄR REGEL 10.4 TILLÄMPAS

Fartyget uppfyller tillämpliga föreskrifter i konventionen, och detta certifikat skall i enlighet med regel 10.4 i bilaga II till konventionen var giltigt till den …….. .

Underskrift .....
(underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort .....

Datum… dd/mm/åååå .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

PÅTECKNING FÖR FÖRLÄNGNING AV CERTIFIKATETS GILTIGHETSTID TILLS FARTYGET ANLÄNDER TILL BESIKTNINGSHAMN ELLER FÖR EN KORT FRIST I FALL DÄR REGEL 10.5 ELLER 10.6 TILLÄMPAS

Detta certifikat skall, i enlighet med regel 10.5 eller 10.6[32] i bilaga II till konventionen, godtas Som giltigt till den …… .

Underskrift .....
(underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort .....

Datum… dd/mm/åååå .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

PÅTECKNING FÖR ÄNDRING AV ÅRSDAGI FALL DÄR REGEL 10.8 TILLÄMPAS

I enlighet med regel 10.8 i bilaga II till konventionen, är den nya årsdagen ……

Underskrift .....
(underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort .....

Datum… dd/mm/åååå .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

I enlighet med regel 10.8 i bilaga II till konventionen, är den nya årsdagen ……

Underskrift .....
(underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort .....

Datum… dd/mm/åååå .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

APPENDIX I

LIST OF OILS[24]

Asphalt solutions
Blending stocks
Roofers flux
Straight run residue

Oils
Clarified
Crude oil
Mixtures containing crude oil
Diesel oil
Fuel oil no. 4
Fuel oil no. 5
Fuel oil no. 6
Residual fuel oil
Road oil
Transformer oil
Aromatic oil (excluding vegetable oil)
Lubricating oils and blending stocks
Mineral oil
Motor oil
Penetrating oil
Spindle oil
Turbine oil

Distillates
Straight run
Flashed feed stocks

Gas oil
Cracked

Gasoline blending stocks
Alkylates – fuel
Reformates
Polymer – fuel

Gasolines
Casinghead (natural)
Automotive
Aviation
Straight run
Fuel oil no. 1 (kerosene)
Fuel oil no. 1-D
Fuel oil no. 2
Fuel oil no. 2-D

Jet fuels
JP-1 (kerosene)
JP-3
JP-4
JP-5 (kerosene, heavy)
Turbo fuel
Kerosene
Mineral spirit

Naphtha
Solvent
Petroleum
Heartcut distillate oil

APPENDIX II

FORM OF IOPP CERTIFICATE AND SUPPLEMENTS[2]

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

(Note: This certificate shall be supplemented by a Record of Construction and Equipment)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended, (hereinafter referred to as "the Convention") 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 Convention)

Particulars of ship[25]

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Gross tonnage .....

Deadweight of ship (tonnes)[26] ....

IMO Number[27] .....

Type of ship:[28]

Oil tanker

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

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with regulation 6 of Annex I of the Convention; and

2. That the survey shows that the structure, equipment systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

This certificate is valid until .....[29]

subject to surveys in accordance with regulation 6 of Annex I of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based (dd/mm/yyyy) .....

Issued at .....
(Place of issue of certificate)

....
(Date of issue) *(Signature of duly authorized official issuing the certificate)*

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 6 of Annex I of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey: Signed: .....
(Signature of duly authorized official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Sea/ or stamp of the authority, as appropriate)

Annual[30]/Intermediate survey[30]: Signed: .....
(Signature of duly authorized official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Sea/ or stamp of the authority, as appropriate)

Annual[30]/Intermediate survey[30]: Signed: .....
(Signature of duly authorized official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Sea/ or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed: .....
(Signature of duly authorized official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION 10.8.3

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate[31] survey in accordance with regulation 10.8.3 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Signed:

(Signature of duly authorized official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 10.3 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.3 of Annex I of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

Signed:

(Signature of duly authorized official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION 10.4 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Convention and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.4 of Annex I of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

Signed:

(Signature of duly authorized official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION 10.5 OR 10.6 APPLIES

This Certificate shall, in accordance with regulation 10.5 or 10.6[32] of Annex I of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

Signed:

(Signature of duly authorized official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE WHERE REGULATION 10.8 APPLIES

In accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention the new anniversary date is (dd/mm/yyyy): .....

Signed:

(Signature of duly authorized official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention the new anniversary date is (dd/mm/yyyy): .....

Signed:

(Signature of duly authorized official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

FORMULÄR A

Bilaga till internationellt oljeskyddscertifikat (IOPP-certifikat)

PROTOKOLL ÖVER KONSTRUKTION OCH UTRUSTNING FÖR FARTYG SOM INTE ÄR OLJETANKFARTYG

avseende föreskrifterna i bilaga I till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, ändrad genom 1978 års protokoll till konventionen (nedan *konventionen*).

Anmärkningar:

1 Detta formulär är avsett för den tredje typen av fartyg i IOPP-certifikatet, dvs. ”fartyg som inte är av ovan nämnt slag”. För oljetankfartyg och för fartyg som inte är oljetankfartyg men har lasttankar som omfattas av regel 2.2 i bilaga I till konventionen, skall formulär B användas.

2 Detta protokoll skall fogas till IOPP-certifikatet som en permanent bilaga. IOPP-certifikatet skall alltid finnas tillgängligt på fartyget.

3 Om språket i originalprotokollet inte är engelska, franska eller spanska, måste det kompletteras med en översättning till ett av dessa språk.

4 Markeringar i svarsrutorna görs med ett kryss (x) om svaret är ”ja” eller ”tillämplig” och ett streck (-) om svaret är ”nej” eller ”ej tillämplig” beroende på vilket alternativ som är korrekt.

5 Med de regler som nämns i detta protokoll avses regler i bilaga I till konventionen, medan resolution betyder resolution antagen av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

1. Uppgifter om fartyget

1.1 Fartygets namn .....

1.2 Registreringsnummer eller signalbokstäver.....

1.3 Registreringsort.....

1.4 Bruttodräktighet.....

1.5 Byggnadsdatum.....

1.5.1 Byggnadskontrakt tecknat den.....

1.5.2 Datum för kölsträckning eller datum då fartyget befunnit sig på motsvarande byggnadsstadium .....

1.5.3 Leveransdatum .....

1.6 Väsentlig förändring (om tillämpligt):

1.6.1 Kontrakt om ombyggnad tecknat den ……..…....

1.6.2 Datum då ombyggnaden inletts …….....

1.6.3 Datum då ombyggnaden slutförts .....

1.7 Fartyget har av administrationen blivit godkänt som ett sådant ”fartyg levererat den 31 december 1979 eller tidigare” som avses i regel 1.28.1, på grund av oförutsedd försening av leveransen ?

2. **Utrustning för öve**
(reglerna 16 och 14

2.1 Fö
rande av barlast i bunkeroljetankar:

2.1.1 Fartyget får under ı

2.2 Ty
p av utrustning för behandling av länsvatten:

2.2.1 Länsvattenseparato
(regel 14.6) ?

2.2.2 Länsvattenseparato
och automatisk stoppanordning (regel 14.7) ?

2.3 N
ormer för godkännande[33]:

2.3.1 Ut
rustningen för separering/filtrering:

.1 har godkänts i enlighet med resolution A.393(X) ?

.2 har godkänts i enlighet med resolution MEPC.60(33) ?

.3 har godkänts i enlighet med resolution MEPC.107(49) ?

.4 har godkänts i enlighet med resolution A.233(VII) ?

.5 har godkänts i enlighet med nationella normer, vilka grundar sig på resolution A.393(X) eller A.233(VII) ?

.6 har inte blivit godk

2.3.2 Processenheten har godkänts i enlighet med resolution A.444(XI) ?

2.3.3 Oljehaltmätaren:

.1 har godkänts i enlighet med resolution A.393(X) ?

.2 har godkänts i enlighet med resolution MEPC.60(33) ?

.3 har godkänts i enlighet med resolution MEPC.107(49) ?

2.4 Systemets behandli

2.5 Undantag från regel 14:

2.5.1 Fartyget har beviljats undantag från kraven i reglerna 14.1 och 14.2 i enlighet med regel 14.5.

2.5.1.1 Fartyget används uteslutande i fart inom specialområde(n):

..... ?

2.5.1.1 Fartyget är certifierat i enlighet med den internationella koden för höghastighetsfartyg och används för tidtabellsbunden trafik där resorna inte överstiger 24 timmar. ?

2.5.2 Fartyget är utrustat med följande uppsamlingstank(ar) för att kunna behålla allt oljehaltigt länsvatten ombord: ?

Tankens beteckning	**Tankens placering**		**Volym (m^3)**
	Ramar (från) – (till)	**I tvärskeppsled**	
		Total volym: ……. m^3	

3. Anordningar för att behålla och skaffa bort oljerester (sludge) (regel 12) **samt uppsamlingstank(ar) för länsvatten**[34]

3.1 Fartyget är försett med följande tankar för oljerester (sludge):

Tankens beteckning	Tankens placering		Volym (m^3)
	Ramar (från) – (till)	I tvärskeppsled	
		Total volym: ……. m^3	

3.2 Arrangemang för bortskaffande av oljerester utöver sludgetankar:

3.2.1 Incinerator för olje

3.2.2 Extra förbränningsu

3.2.3 Tank där oljerester

3.2.4 Övriga godkända a

3.2.5 Fartyget är utrustat med följande uppsamlingstank(ar) för att kunna behålla oljehaltigt länsvatten ombord: ?

Tankens beteckning	Tankens placering		Volym (m^3)
	Ramar (från) – (till)	I tvärskeppsled	
		Total volym: ……. m^3	

4. **Standardiserad landanslutning**

(Regel 13)

4.1 Fartyget har en rörledning med standardiserad landanslutning för avlämning av oljerester i form av länsvatten och oljeslam (sludge) från maskinutrymmen till mottagningsanordningar i enlighet med regel 13 ?

5. **Fartygsplan vid oljeförorening**
(regel 37)

5.1 Fartyget har en fartygsplan för nödåtgärder vid oljeförorening i enlighet regel 37 ?

5.2 Fartyget har en fartygsplan för nödåtgärder vid marin förorening i enlighet med regel 37.3 ?

6. Undantag

6.1

A

dministrationen har beviljat undantag från krav i kapitel 3 i bilaga I till konventionen, i enlighet med regel 3.1,

i fråga om kraven i punkt(erna) .....
.....
.....
.....i detta protokoll. ?

7. Likvärdig utrustning (regel 5)

7.1

A

dministrationen har godkänt likvärdiga arrangemang för att uppfylla vissa krav i bilaga I i fråga om utrustning som räknas upp under punkt(erna).....
.....
.....i detta protokoll ?

HÄRMED INTYGAS att detta protokoll i alla avseenden är korrekt.

Utfärdat i .....
(ort där protokollet utfärdats)

…… ……
(Underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman som utfärdat protokollet)

(Myndighetens sigill eller stämpel)

FORMULÄR B

Bilaga till internationellt oljeskyddscertifikat (IOPP-certifikat)

PROTOKOLL ÖVER KONSTRUKTION OCH UTRUSTNING FÖR OLJETANKFARTYG

avseende föreskrifterna i bilaga I till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, ändrad genom 1978 års protokoll till konventionen (nedan *konventionen*).

Anmärkningar:

1 Detta formulär är avsett att användas för fartyg av de två första typerna i IOPP-certifikatet, dvs. ”oljetankfartyg” och ”fartyg som inte är ett oljetankfartyg men som har lasttankar på vilka regel 2.2 i bilaga I till konventionen skall tillämpas”. För den tredje fartygstypen i IOPP-certifikatet används formulär A.

2 Detta protokoll skall fogas till IOPP-certifikatet som en permanent bilaga. IOPP-certifikatet skall alltid finnas tillgängligt på fartyget.

3 Om språket i originalprotokollet inte är engelska, franska eller spanska, måste det kompletteras med en översättning till ett av dessa språk.

4 Markeringar i svarsrutorna görs med ett kryss (x) om svaret är ”ja” eller ”tillämplig” och ett streck (-) om svaret är ”nej” eller ”ej tillämplig” beroende på vilket alternativ som är korrekt.

5 Om inget annat anges, betyder ”regel” i detta protokoll regel i bilaga I till konventionen, medan ”resolution” betyder resolution godkänd av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

1. Uppgifter om fartyget

1.1 Fartygets namn .....

1.2 Registreringsnummer eller signalbokstäver .....

1.3 Registreringsort .....

1.4 Bruttodräktighet .....

1.5 Fartygets lastkapacitet .....(m^3)

1.6 Fartygets dödvikt ..... (ton) (regel 1.23)

1.7 Fartygets längd (m) .....(regel 1.19)

1.8 Byggnadsdatum:

1.8.1 Datum för byggnadskontrakt .....

1.8.2 .....Datum för kölsträckning eller datum då fartyget befunnit sig på motsvarande ..... stadium

1.8.3 Leveransdatum .....

1.9 Väsentlig förändring (om fartyget undergått sådan):

1.9.1 Kontrakt tecknat den .....

1.9.2 Datum då ombyggnaden inletts .....

1.9.3 Datum då ombyggnaden slutförts .....

1.10 Oförutsedd försening av leverans:

1.10.1

Fa

rtyget har av administrationen blivit godkänt som ett sådant
”fartyg levererat den 31 december 1979 eller tidigare”
som avses i regel 1.28.1, på grund av
oförutsedd försening av leveransen ?

1.10.2

Fa

rtyget har av administrationen blivit godkänt som ett sådant
”fartyg levererat den 1 juni 1982 eller tidigare”
som avses i regel 1.28.3, på grund av
oförutsedd försening av leveransen ?

1.10.3

Fa

rtyget behöver inte uppfylla kraven i regel 26

på grund av oförut

1.11 Fartygets typ:

1.11.1 Råoljetankfartyg ?

1.11.2 Produkttankfartyg ?

1.11.3 Produkttankfartyg som inte för sådan eldningsolja eller tung dieselolja
som avses i regel 20.2 och inte heller smörjolja ?

1.11.4 Råoljetankfartyg/produkttankfartyg ?

1.11.5 Kombinationsfartyg ?

1.11.6 Fartyg som inte är ett oljetankfartyg men som har lasttankar på vilka
regel 2.2 i bilaga I till konventionen skall tillämpas ?

1.11.7 Oljetankfartyg, som används för transport av produkter som avses i regel 2.4	?
1.11.8 Fartyget är definierat som ett ”råoljetankfartyg”, som använder rengöring med råolja (COW), men är även definierat som ”produkttankfartyg” med rena barlasttankar (CBT), för vilket ett separat IOPP-certifikat har utfärdats	?
1.11.9 Fartyget är definierat som ett ”produkttankfartyg” med rena barlasttankar (CBT), men är även definierat som ett ”råoljetankfartyg” som använder rengöring med råolja (COW), för vilket ett separat IOPP-certifikat har utfärdats	?
2.	**Utrustning för öve** (reglerna 16 och 14
2.1 rlast i bunkeroljetankar:	Ba
2.1.1	Fartyget får under
2.2 p av utrustning för behandling av länsvatten:	Ty
2.2.1 (regel 14.6)	Länsvattenseparato ?
2.2.2 och automatisk stoppanordning (regel 14.7)	Länsvattenseparato ?
2.3 ormer för godkännande:[35]	N
2.3.1 rustning för separering/filtrering	Ut
.1 resolution A.393(X)	har godkänts i enlig ?
.2 resolution MEPC.60(33)	har godkänts i enlig ?
.3 resolution MEPC.107(49)	har godkänts i enlig ?

.4 har godkänts i enlighet med resolution A.233(VII) ?

.5 har godkänts i enlighet med nationella normer, vilka grundar sig på resolution A.393(X) eller A.233(VII) ?

.6 har inte blivit godkänd. ?

2.3.2 Behandlingsenheten har godkänts i enlighet med resolution A.444(XI). ?

2.3.3 Oljehaltmätaren

.1 har godkänts i enlighet med resolution A.393(X) ?

.2 har godkänts i enlighet med resolution MEPC.60(33) ?

.3 har godkänts i enlighet med resolution MEPC.107(49) ?

2.4 Systemets behandlingskapacitet är maximalt ……...….. m³/h.

2.5 Undantag från regel 14:

2.5.1 Fartyget har beviljats undantag från kraven i regel 14.1 eller 14.2 i enlighet med regel 14.5.

Fartyget används uteslutande för fart inom specialområde(n):

…… ?

2.5.2 Fartyget är utrustat med följande uppsamlingstank(ar) för att kunna behålla allt länsvatten ombord: ?

Tankens beteckning	**Tankens placering**		**Volym (m^3)**
	Ramar (från) – (till)	**I tvärskeppsled**	
		Total volym: ……. m^3	

2.5.3 Fartyget är utrustat med anordningar för överföring av länsvattnet till sloptank(ar) i stället för uppsamlingstank(ar) ?

3. Anordningar för att behålla och skaffa bort oljerester (sludge) (regel 12) samt uppsamlingstank(ar) för länsvatten[36]

3.1 Fartyget har följande tankar för oljerester (sludgetankar):

Tankens beteckning	Tankens placering		Volym (m^3)
	Ramar (från) – (till)	I tvärskeppsled	
		Total volym: ……. m^3	

3.3 Arrangemang för bortskaffande av oljerester utöver sludgetankar:

3.2.1 Incinerator för olje

3.2.2 Extra förbränningsu

3.2.3 Tank där oljerester

3.2.4 Övriga godkända a

3.2.5 Fartyget är utrustat med följande uppsamlingstank(ar) för att kunna behålla oljehaltigt länsvatten ombord: ?

Tankens beteckning	Tankens placering		Volym (m^3)
	Ramar (från) – (till)	I tvärskeppsled	
		Total volym: ……. m^3	

4. Standardiserad landanslutning (regel 13)

4.1 Fartyget har en rörl
för avlämning av oljerester i form av länsvatten och oljeslam (sludge) från maskinutrymmen till mottagningsanordningar i enlighet med regel 13 ?

5. Konstruktion (reglerna 18, 19, 20, 23, 26, 27 och 28)

5.1 I enlighet med föreskrifterna i regel 18 krävs att fartyget har:

5.1.1 Segre-
gerade barlasttankar (SBT), skyddande placering (PL) och rengöring med råolja (COW) ?

5.1.2 Segre-
gerade barlasttankar (SBT) och skyddande placering (PL) ?

5.1.3 Segre-
gerade barlasttankar (SBT) ?

5.1.4 Segre-
gerade barlasttankar (SBT) eller rengöring med råolja (COW) ?

5.1.5
gerade barlasttankar (SBT) eller rena barlasttankar (CBT)

Segre-
?

5.1.6
get behöver inte uppfylla kraven i regel 18

Farty-
?

5.2 Segregerade barlasttankar (SBT)

5.2.1
get har segregerade barlasttankar (SBT) som uppfyller kraven i regel 18

Farty-
?

5.2.2
get har segregerade barlasttankar (SBT) som uppfyller kraven i regel 18
och som har en sådan skyddande placering (PL) som avses
i regel 18.12–18.15

Farty-
?

5.2.3 De segregerade barlasttankarna (SBT) är fördelade som följer:

Tank	**Volym (m^3)**	**Tanken**	**Volym (m^3)**
		Total volym:	**..... m3**

5.3 Särskilt avdelade, rena barlasttankar (CBT):

5.3.1
i regel 18.8, och fartyget får användas som produkttankfartyg

Fartyget har sådana
?

5.3.2 De särskilt avdelade, rena barlasttankarna (CBT) har följande fördelning:

Tank	**Volym (m^3)**	**Tank**	**Volym (m^3)**
		Total volym:	**.....m3**

5.3.3
daterad den …….. .

Fartyget har en gilt
?

5.3.4
tagning av ren barlast (CBT) och hantering av lastolja

Fartyget har gemen
?

5.3.5
tagning av ren barlast (CBT)

Fartyget har skilda
?

5.4 Tankrengöring med råolja (COW):

5.4.1
i enlighet regel 33

Fartyget har ett sys
?

5.4.2 uppfyller regel 33, utom att systemets effektivitet inte har bekräftats i enlighet med regel 33.1 och i regel 4.2.10 i specifikationen Revised COW Specifications (resolution A.446(XI), ändrad genom n(XII) ja A.897(21))	Fartyget har ett sys ?
5.4.3 för rengöring med råolja(COW), som är daterad den ……	Fartyget har en gilt ?
5.4.4 med råolja, men har ett sådant system (COW), vilket uppfyller säkerhetskraven i Revised COW Specifications (resolution A.446(XI), ändrad genom resolutionerna A.497(XII) ja A.897(21))	Fartyget behöver ir ?
5.5 Undantag från regel 18	
5.5.1 undantaget från kraven i regel 18	Fartyget används e ?
5.5.2 i enlighet med regel 18.10, och är därför undantaget från kraven i regel 18	Fartyget har särskil ?
5.6 Begränsningar i storlek och arrangemang för lasttankar (regel 26)	
5.6.1 rtyget måste vara konstruerat enligt kraven i regel 26 och uppfyller dessa krav	Fa ?
5.6.2 och uppfyller dessa krav (se regel 2.2)	Fartyget måste vara ?
5.7 Rumsindelning och skadestabilitet (regel 28):	
5.7.1 rtyget måste vara konstruerat enligt kraven i regel 28 och uppfyller dessa krav	Fa ?
5.7.2 ombord på fartyget i godkänd form	Uppgifter och infor ?
5.7.3 rtyget måste vara konstruerat i enlighet med kraven i regel 27 och uppfyller dessa krav	Fa ?
5.7.4	U

ppgifter och information som krävs för kombinationsfartyg enligt regel 27 har lämnats ombord enligt en skriftlig procedur godkänd av administrationen ?

5.8 Dubbelskrovkonstruktion:

5.8.1 Fartyget måste vara konstruerat i enlighet med regel 19 och uppfyller kraven i

.1 punkt 3 (dubbelskrovkonstruktion) ?

.2 punkt 4 (tankfartyg med mellandäck och dubbla sidor) ?

.3 punkt 5 (alternativ metod godkänd av Kommittén för skydd av den marina miljön) ?

5.8.2 Fartyget måste vara
och uppfyller kraven i regel 19.6 (krav om dubbelbotten) ?

5.8.3 Fartyget behöver in

5.8.4 Fartyget omfattas av regel 20, och

.1 måste uppfylla regel 19, punkterna 2–5, 7 och 8, och regel 28, med beaktande av regel 28.6 senast den …… ?

.2 tillåts fortsätta i trafik i enlighet med regel 20.5 till den …….. ?

.3 tillåts fortsätta i trafik i enlighet med regel 20.7 till den ……..…….. ?

5.8.5 Regel 20 tillämpas

5.8.6 Regel 21 tillämpas på fartyget, och

.1 m
åste uppfylla kraven i regel 21.4 senast den …… ?

.2 till
åts fortsätta i trafik i enlighet med regel 21.5 till den …….. ?

.3 till

åts fortsätta i trafik i enlighet med regel 21.6.1 till den …….. ?

.4 till

åts fortsätta i trafik i enlighet med regel 21.6.2 till den …….. ?

.5 un

dantaget från kraven i regel 21 i enlighet med regel 21.7.2 ?

5.8.7 Re

gel 21 tillämpas inte på fartyget ?

5.8.8 Regel 22 tillämpas inte på fartyget, och

.1 fartyget uppfyller kraven i regel 22.2 ?

.2 fartyget uppfyller kraven i regel 22.3 ?

.3 fartyget uppfyller kraven i regel 22.5 ?

5.8.9 Regel 22 tillämpas inte på fartyget ?

5.9 Utflödet av olja vid olycka

5.9.1 Fa

rtyget uppfyller kraven i regel 23 ?

6. Uppsamling av olja på fartyget (reglerna 29, 31 och 32)

6.1 Övervaknings och kontrollsystem för oljeutsläpp

6.1.1 Fa

rtyget är ett oljetankfartyg av kategori ……. i enlighet med resolution A.496(XII) eller A.586(14)[37] *(dra streck över det obehövliga)* ?

6.1.2 Övervaknings- och
i enlighet med resolution MEPC.108(49)[38] ?

6.1.3 Systemet innehåller:

.1 kontrollenhet ?

.2 räkneenhet ?

.3 beräkningsenhet ?

6.1.4 Systemet innehåller:

.1 startlås ?

.2 automatisk stoppanordning ?

6.1.5 Oljehaltmätaren har godkänts enligt resolution A.393(X), A.586(14)[39] eller MEPC.108(49) *(dra streck över det obehövliga)* och lämpar sig för:

.1 råolja ?

.2 tunga oljeprodukter ?

.3 lätta oljeprodukter ?

.4 sådana oljelika skadliga flytande ämnen som räknas upp i en bilaga till certifikatet ?

6.1.6 På fartyget finns en

6.2 Sloptankar

Fartyget har ……..……. sloptank(ar) med den sammanlagda kapaciteten ……. m^3 eller ……..
% av fartygets oljelastkapacitet i enlighet med

.1 regel 29.2.3 ?

.2 regel 29.2.3.1 ?

.3 regel 29.2.3.2 ?

.4 regel 29.2.3.3 ?

6.2.2

La

sttankar har reserverats som sloptankar ?

6.3

Gr

änsskiktsmätare

6.3.1 enligt resolution MEPC.5(XIII)[40]	Fartyget har gränssl ?
6.4 Undantag från reglerna 29, 31 och 32:	
6.4.1 i enlighet med regel 2.4	Fartyget undantas f ?
6.4.2 i enlighet med regel 2.2	Fartyget undantas f ?
6.5 Undantag från regel	
6.5.1 Fartyget undantas från kraven i reglerna 31 och 32 i enlighet med regel 3.5 Fartyget används uteslutande för	
.1 sådan särskild fart som avses i regel 2.5:	?
.2 resor inom specialområde(n):	?
.3 sor som företas högst 50 nautiska mil från närmaste land utanför specialområde(n) och som och varar högst 72 timmar begränsade till: ……	re ?

7. Pump-, rörlednings- och utsläppsanordningar
(regel 30)

7.1 Avlopp för segregerad barlast är belägna:	
7.1.1.	Ovanför vattenlinje
7.1.2 nder vattenlinjen	U ?
7.2 Avlopp för barlast, utom manifolden, är belägna[41]:	
7.2.1	Ovanför vattenlinje
7.2.2	Under vattenlinjen
7.3 vlopp, utom manifolden, för förorenat barlastvatten eller oljehaltigt vatten från lastområdet är belägna	A

7.3.1

O

vanför vattenlinjen ?

7.3.2 Under vattenlinjen

i enlighet med regel 30.6.5 ?

7.3.3

U

nder vattenlinjen ?

7.4 Dränering av olja ur lastpumpar och oljeledningar (reglerna 30.4 och 30.5)

7.4.1 Anordningar för dränering av alla lastpumpar och rörledningar för olja efter att lasten lossats

.1 tömningsresterna kan överföras till lasttank eller sloptank ?

.2

sä

rskild rörledning med liten diameter för ilandlämning ?

8. **Fartygsplan för nödåtgärder vid oljeförorening/marin förore-ning** (regel 37)

8.1 Fartyget har en farty

enligt regel 37 ?

8.2 Fartyget har en farty

9. Undantag

9.1 Administrationen h

i bilaga I till konventionen, i enlighet med regel 3.1, gällande kraven i punkt(erna).....
.....
.....
.....i detta protokoll. ?

10. **Likvärdighet (**regel 5**)**

10.1

A

dministrationen har godkänt likvärdiga arrangemang för att uppfylla vissa krav i bilaga I i fråga om utrustning som räknas upp under punkt(erna).....
.....
.....i detta protokoll. ?

HÄRMED INTYGAS att detta protokoll i alla avseenden är korrekt.

Utfärdat i .....
(Ort där protokollet utfärdats)

…… ……
(Underskrift av vederbörligen
bemyndigad tjänsteman som utfärdat protokollet)

(myndighetens sigill eller stämpel)

FORM A

Supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate)

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR SHIPS OTHER THAN OIL TANKERS

in respect of the provisions of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention").

Notes:

1 This form is to be used for the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, i.e. "ships other than any of the above". For oil tankers and ships other than oil tankers with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I of the Convention, Form B shall be used.

2 This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.

3 The language of the original Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

4 Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers "yes" and "applicable" or a dash (-) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.

5 Regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex I of the Convention and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1. Particulars of ship

1.1 Name of ship .....

1.2 Distinctive number or letters .....

1.3 Port of registry .....

1.4 Gross tonnage .....

1.5 Date of build:

1.5.1 Date of building contract .....

1.5.2 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction .....

1.5.3 Date of delivery .....

1.6 Major conversion (if applicable):

1.6.1 Date of conversion contract .....

1.6.2 Date on which conversion was commenced .....

1.6.3 Date of completion of conversion .....

1.7 The ship has been accepted by the Administration as a "ship delivered on or before 31 December 1979" under regulation 1.28.1 due to unforeseen delay in delivery ?

2. Equipment for the control of oil discharge from machinery space bilges and oil fuel tanks
(regulations 16 and 14)

2.1 Carriage of ballast water in oil fuel tanks:

2.1.1 The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks ?

2.2 Type of oil filtering equipment fitted:

2.2.1 Oil filtering (15 ppm) equipment (regulation 14.6) ?

2.2.2 Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (regulation 14.7) ?

2.3 Approval standards:

2.3.1 The separating/filtering equipment:

.1 has been approved in accordance with resolution A.393(X); ?

.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); ?

.3 has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49); ?

.4 has been approved in accordance with resolution A.233(VII); ?

.5 has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII); ?

.6 has not been approved. ?

2.3.2 The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI) ?

2.3.3 The oil content meter:

.1 has been approved in accordance with resolution A.393(X); ?

.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); ?

.3 has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49). ?

2.4 Maximum throughput of the system is ..... m^3/h

2.5 Waiver of regulation 14:

2.5.1 The requirements of regulation 14.1 or 14.2 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 14.5.

2.5.1.1 The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s): .....?

2.5.1.2 The ship is certified under the International Code of Safety for High-Speed Craft and engaged on a scheduled service with a turn-around time not exceeding 24 hours ?

2.5.2 The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows: ?

Tank identification	**Tank location**		Volume **(m^3)**
	Frames (from) - (to)	**Lateral position**	
		Total volume: .....……..m^3	

3. Means for the disposal of oil residues (sludge) (regulation 12) and bilge water holding tank(s)[34]

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks as follows:

Tank identification	**Tank location**		Volume **(m^3)**
	Frames (from) - (to)	**Lateral position**	
		Total volume: .....……..m^3	

3.2 Means for the disposal of residues in addition to the provisions of sludge tanks:

3.2.1 Incinerator for oil residues, capacity .....…….. l/h ?

3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues ?

3.2.3 Tank for mixing oil residues with fuel oil, capacity ..... m^3 ?

3.2.4 Other acceptable means: ..... ?

3.3 The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Tank identification	**Tank location**		Volume **(m^3)**
	Frames (from) - (to)	**Lateral position**	
		Total volume: .....……..m^3	

4. Standard discharge connection
(regulation 13)

4.1 The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges and sludges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in accordance with regulation 13 ?

5. Shipboard oil/marine pollution emergency plan
(regulation 37)

5.1 The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in compliance with regulation 37 ?

5.2 The ship is provided with a shipboard marine pollution emergency plan in compliance with regulation 37.3 ?

6. Exemption

6.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of chapter 3 of Annex I of the Convention in accordance with regulation 3.1 on those items listed under paragraph(s) .....

of this Record ?

7. Equivalents (regulation 5)

7.1 Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I on those items listed under

paragraph(s) of this Record ?

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at .....
(Place of issue of the Record)

....
(Date of issue) *(Signature of duly authorized official issuing the Record)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

FORM B

Supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate)

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR OIL TANKERS

in respect of the provisions of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention").

Notes:

1 This form is to be used for the first two types of ships as categorized in the IOPP Certificate, i.e. "oil tankers" and "ships other than oil tankers with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I of the Convention". For the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, Form A shall be used.

2 This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.

3 The language of the original Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

4 Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers "yes" and "applicable" or a dash (-) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.

5 Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex I of the Convention and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1. Particulars of ship

1.1 Name of ship .....

1.2 Distinctive number or letters .....

1.3 Port of registry .....

1.4 Gross tonnage .....

1.5 Carrying capacity of ship ..... (m^3)

1.6 Deadweight of ship ..... (tonnes) (regulation 1.23)

1.7 Length of ship ..... (m) (regulation 1.19)

1.8 Date of build:

1.8.1 Date of building contract .....

1.8.2 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction .....

1.8.3 Date of delivery .....

1.9 Major conversion (if applicable):

1.9.1 Date of conversion contract .....

1.9.2 Date on which conversion was commenced .....

1.9.3 Date of completion of conversion. .....

1.10 Unforeseen delay in delivery:

1.10.1 The ship has been accepted by the Administration as a “ship delivered on or before 31 December 1979" under regulation 1.28.1 due to unforeseen delay in delivery ?

1.10.2 The ship has been accepted by the Administration as an “oil tanker delivered on or before 1 June 1982” under regulation 1.28.3 due to unforeseen delay in delivery ?

1.10.3 The ship is not required to comply with the provisions of regulation 26 due to unforeseen delay in delivery ?

1.11 Type of ship:

1.11.1 Crude oil tanker ?

1.11.2 Product carrier ?

1.11.3 Product carrier not carrying fuel oil or heavy diesel oil as referred to in regulation 20.2, or lubricating oil ?

1.11.4 Crude oil/product carrier ?

1.11.5 Combination carrier ?

1.11.6 Ship, other than an oil tanker, with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I of the Convention ?

1.11.7 Oil tanker dedicated to the carriage of products referred to in regulation 2.4 ?

1.11.8 The ship, being designated as a "crude oil tanker" operating with COW, is also designated as a "product carrier" operating with CBT, for which a separate IOPP Certificate has also been issued ?

1.11.9 The ship, being designated as a "product carrier" operating with CBT, is also designated as a "crude oil tanker" operating with COW, for which a separate IOPP Certificate has also been issued ?

2. Equipment for the control of oil discharge from machinery space bilges and oil fuel tanks
(regulations 16 and 14)

2.1 Carriage of ballast water in oil fuel tanks:

2.1.1 The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks ?

2.2 Type of oil filtering equipment fitted:

2.2.1 Oil filtering (15 ppm) equipment (regulation 14.6) ?

2.2.2 Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (regulation 14.7) ?

2.3 Approval standards:[35]

2.3.1 The separating/filtering equipment:

.1 has been approved in accordance with resolution A.393(X); ?

.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); ?

.3 has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49); ?

.4 has been approved in accordance with resolution A.233(VII); ?

.5 has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII); ?

.6 has not been

2.3.2 The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI) ?

2.3.3 The oil content meter :

.1 has been approved in accordance with resolution A.393(X); ?

.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); ?

.3 has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49). ?

2.4 Maximum throughput of the system is ..... m^3/h

2.5 Waiver of regulation 14:

2.5.1 The requirements of regulation 14.1 or 14.2 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 14.5.

The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s): ..... ?

2.5.2 The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows : ?

Tank identification	**Tank location**		Volume **(m^3)**
	Frames (from) - (to)	**Lateral position**	
		Total volume: .....……..m^3	

2.5.3 In lieu of the holding tank(s) the ship is provided with arrangements to transfer bilge water to the slop tank ?

3. Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 12) and bilge water holding tank(s)[36]

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks as follows:

Tank identification	**Tank location**		Volume **(m^3)**
	Frames (from) - (to)	**Lateral position**	
		Total volume: .....……..m^3	

3.2 Means for the disposal of residues in addition to the provisions of sludge tanks:

3.2.1 Incinerator for oil residues, capacity ..... l/h ?

3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues ?

3.2.3 Tank for mixing oil residues with fuel oil, capacity ..... m^3 ?

3.2.4 Other acceptable means: ..... ?

3.3

The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Tank identification	**Tank location**		Volume **(m^3)**
	Frames (from) - (to)	**Lateral position**	
		Total volume: .....……..m^3	

4. Standard discharge connection
(regulation 13)

4.1 The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges and sludges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in accordance with regulation 13 ?

5. Construction (regulations 18**,** 19, 20, 23, 26, 27 and 28)

5.1 In accordance with the requirements of regulation 18, the ship is:

5.1.1 Required to be provided with SBT, PL and COW ?

5.1.2 Required to be provided with SBT and PL ?

5.1.3 Required to be provided with SBT ?

5.1.4 Required to be provided with SBT or COW ?

5.1.5 Required to be provided with SBT or CBT ?

5.1.6 Not required to comply with the requirements of regulation 18 ?

5.2 Segregated ballast tanks (SBT):

5.2.1 The ship is provided with SBT in compliance with regulation 18 ?

5.2.2 The ship is provided with SBT, in compliance with regulation 18, which are arranged in protective locations (PL)

in compliance with regulations 18.12 to 18.15 ?

5.2.3 SBT are distributed as follows:

Tank	**Volume (m^3)**	**Tank**	**Volume (m^3)**
		Total volume:	**.....m^3**

5.3 Dedicated clean ballast tanks (CBT):

5.3.1 The ship is provided with CBT in compliance with regulation 18.8, and may operate as a product carrier ?

5.3.2 CBT are distributed as follows:

Tank	**Volume (m^3)**	**Tank**	**Volume (m^3)**
		Total volume:	**.....m^3**

5.3.3 The ship has been supplied with a valid Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual, which is dated ?

5.3.4 The ship has common piping and pumping arrangements for ballasting the CBT and handling cargo oil ?

5.3.5 The ship has separate independent piping and pumping arrangements for ballasting the CBT ?

5.4 Crude oil washing (COW):

5.4.1 The ship is equipped with a COW system in compliance with regulation 33 ?

5.4.2 The ship is equipped with a COW system in compliance with regulation 33 except that the effectiveness of the system has not been confirmed in accordance with regulation 33.1 and paragraph 4.2.10 of the Revised

COW Specifications (resolution A.446(XI) as amended by resolutions A.497(XII) and A.897(21)) ?

5.4.3 The ship has been supplied with a valid Crude Oil Washing Operations and Equipment Manual which is dated ?

5.4.4 The ship is not required to be but is equipped with COW in compliance with the safety aspects of the Revised COW Specifications (resolution A.446(XI) as amended by resolutions A.497(XII) and A.897(21)) ?

5.5 Exemption from regulation 18:

5.5.1 The ship is solely engaged in trade between ---------- in accordance with regulation 2.5 and is therefore exempted from the requirements of regulation 18 ?

5.5.2 The ship is operating with special ballast arrangements in accordance with regulation 18.10 and is therefore exempted from the requirements of regulation 18 ?

5.6 Limitation of size and arrangements of cargo tanks (regulation 26):

5.6.1 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 26 ?

5.6.2 The ship is required to be constructed according to and complies with, the requirements of regulation 26.4 (see regulation 2.2) ?

5.7 Subdivision and stability (regulation 28):

5.7.1 The ship is required to be constructed according to, and com plies with, the requirements of regulation 28 ?

5.7.2 Information and data required under regulation 28.5 have been supplied to the ship in an approved form ?

5.7.3 The ship is required to be constructed according to, and com plies with, the requirements of regulation 27 ?

5.7.4 Information and data required under regulation 27 For combination carriers have been supplied to the ship n a written procedure approved by the Administration ?

5.8 Double-hull construction:

5.8.1 The ship is required to be constructed according to regulation 19 and complies with the requirements of: ?

.1 paragraph (3) (double-hull construction) ?

.2 paragraph (4) (mid-height deck tankers with double side construction) ?

.3 paragraph (5) (alternative method approved by the Marine Environment Protection Committee) ?

5.8.2 The ship is required to be constructed according to and complies with the requirements of regulation 19.6 (double bottom requirements) ?

5.8.3 The ship is not required to comply with the requirements of regulation 19 ?

5.8.4 The ship is subject to regulation 20 and:

.1 is required to comply with paragraphs 2 to 5, 7 and 8 of regulation 19 and regulation 28 in respect of paragraph 28.6 not later than ?

.2 is allowed to continue operation in accordance with regulation 20.5 Until ?

.3 is allowed to continue operation in accordance with regulation 20.7 Until ?

5.8.5 The ship is not subject to regulation 20 ?

5.8.6 The ship is subject to regulation 21 and:

.1 is required to comply with regulation 21.4 not later than ?

.2 is allowed to continue operation in accordance with regulation 21.5 until ?

.3 is allowed to continue operation in accordance with regulation 21.6.1 until ?

.4 is allowed to continue operation in accordance with regulation 21.6.2 until ?

.5 is exempted from the provisions of regulation 21 in accordance with regulation 21.7.2 ?

5.8.7 The ship is not subject to regulation 21 ?

5.8.8 The ship is subject to regulation 22 and:

.1 com
plies with the requirements of regulation 22.2 ?

.2 com
plies with the requirements of regulation 22.3 ?

.3 com
plies with the requirements of regulation 22.5 ?

5.8.9 The
ship is not subject to regulation 22 ?

5.9 Accidental oil outflow performance

5.9.1 The ship complies with the requirements of regulation 23 ?

6. Retention of oil on board (regulations 29, 31 and 32)

6.1 Oil discharge monitoring and control system:

6.1.1 The ship comes under category ..... oil tanker
as defined in resolution A.496(XII) or A.586(14)[37] *(delete as appropriate)* ?

6.1.2 The oil discharge monitoring and control system has been approved
in accordance with resolution MEPC.108(49)[38] ?

6.1.3 The
system comprises:

.1 control unit ?

.2 computing unit ?

.3 calculating unit ?

6.1.4 The system is:

.1 fitted with a starting interlock ?

.2 fitted with automatic stopping device ?

6.1.5 The oil content meter is approved under the terms of resolution
A.393(X)
or A.586(14)[39] or MEPC.108(49) *(delete as appropriate)* suitable for:

.1 crude oil ?

.2 black products ?

.3 white products ?

.4 oil-like noxious liquid substances as listed in the attachment to the certificate ?

6.1.6 The ship has been supplied with an operations manual for the oil discharge monitoring and control system ?

6.2 Slop tanks:

The ship is provided with ..... dedicated slop tank(s) with the total capacity of ..... m^3, which is ..... % of the oil carrying capacity, in accordance with:

.1 regulation 29.2.3 ?

.2 regulation 29.2.3.1 ?

.3 regulation 29.2.3.2 ?

.4 regulation 29.2.3.3 ?

6.2.2 Cargo tanks have been designated as slop tanks ?

6.3 Oil/water interface detectors:

6.3.1 The ship is provided with oil/water interface detectors approved under the terms of resolution MEPC.5(XIII)[40] ?

6.4 Exemptions from regulations 29, 31 and 32:

6.4.1 The ship is exempted from the requirements of regulations 29, 31 and 32 in accordance with regulation 2.4 ?

6.4.2 The ship is exempted from the requirements of regulations 29, 31 and 32 in accordance with regulation 2.2 ?

6.5 Waiver of regulation:

6.5.1 The requirements of regulations 31 and 32 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 3.5. The ship is engaged exclusively on:

.1 specific trade under regulation 2.5: ..... ?

.2 voyages within special area(s): ..... ?

.3 voyages within 50 na
special area(s) of 72 hours or less in duration restricted to: ..... ?

7. Pumping, piping and discharge arrangements
(regulation 30)

7.1 The overboard discharge outlets for segregated ballast are located:

7.1.1. Abo
ve the waterline ?

7.1.2 Be-
low the waterline ?

7.2 The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for clean ballast are located[41]:

7.2.1 Abo
ve the waterline ?

7.2.2 Be-
low the waterline ?

7.3 The overboard discha
for dirty ballast water or oil-contaminated water from cargo tank areas are located:

7.3.1 Abo
ve the waterline ?

7.3.2 Be-
low the waterline in conjunction with the part flow arrangements in compliance with regulation 30.6.5 ?

7.3.3 Be-
low the waterline ?

7.4 Discharge of oil from cargo pumps and oil lines (regulations 30.4 and 30.5):

7.4.1 Means to drain all cargo pumps and oil lines at the completion of cargo discharge:

.1 drainings capable of being discharged to a cargo tank or slop tank ?

.2 for discharge ashore a special small-diameter line is provided ?

8. Shipboard oil/marine pollution emergency plan (regulation 37)

8.1 The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in compliance with regulation 37 ?

8.2 The ship is provided with a shipboard marine pollution emergency plan in compliance with regulation 37.3 ?

9. Exemption

9.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of chapter 3 of Annex I of the Convention in accordance with regulation 3.1 on those items listed under paragraph(s) .... of this Record ?

10. Equivalents (regulation 5)

10.1 Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I on those items listed under paragraph(s) ..... of this Record ?

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at .....
(Place of issue of the Record)

....
(Date of issue) *(Signature of duly authorized official issuing the Record)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

BIHANG III

FORMULÄR FÖR OLJEDAGBOK

OLJEDAGBOK

DEL I – Maskineriutrymmen

(Alla fartyg)

Fartygets namn: .....

Igenkänningsnummer eller -bokstäver: .....

Bruttodräktighet: .....

Period från: .....till: .....

Obs.: Varje oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150, och alla andra fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 skall vara försett med en oljedagbok, del I, där operationer i maskinrummet skall antecknas. Oljetankfartyg skall också vara förset med oljedagbok, del II, där last/barlastoperationer skall antecknas.

APPENDIX III

FORM OF OIL RECORD BOOK

OIL RECORD BOOK

PART I - Machinery space operations

(All Ships)

Name of Ship: .....

Distinctive number
or letters: .....

Gross tonnage: .....

Period from: ..... to: .....

Note: Oil Record Book Part I shall be provided to every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship of 400 gross tonnage and above, other than oil tankers, to record relevant machinery space operations. For oil tankers, Oil Record Book Part II shall also be provided to record relevant cargo/ballast operations.

Inledning

På följande sidor finns en förteckning över åtgärder i maskineriutrymmena som skall antecknas i oljedagboken del I, enligt regel 20 i bilaga I till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention för förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78). Åtgärderna är grupperade under bestämda bokstavskoder.

När anteckning görs i oljedagboken del I, skall datum, samt åtgärdens bokstavs och sifferkod i tidsföljd införas i respektive kolumner och erforderliga detaljuppgifter i därför avsett utrymme.

Varje utförd åtgärd skall bekräftas av ansvarig/a befälsperson/er med datum och namnteckning. Varje ifylld sida skall förses med befälhavarens underskrift.
Oljedagbokens I del innehåller många hänvisningar till oljekvantiteterna. Bristfällig precision hos tankmätningsapparaturen, temperaturväxlingar och oljans viskositet påverkar dessa mätvärdens exakthet. Detta bör hållas i minnet vid läsning av anteckningarna i oljedagboken.
I fall av oavsiktligt eller annat exceptionellt utsläpp av olja, skall omständigheterna kring och orsakerna till utsläppet redovisas i oljedagbok I.

Alla fel i system för behandling av länsvatten skall antecknas i oljedagbok I.
I fråga om fartyg med internationellt oljeskyddscertifikat (IOPP-certifikat) skall anteckningarna i oljedagbok I göras åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om anteckningar i certifikatet även görs på ett officiellt nationellt språk i det land vars flagga fartyget har rätt att föra, skall dessa ges företräde i fall av tvist eller oklarhet.
Oljedagbok I skall förvaras så att den är lätt tillgänglig för inspektion vid alla skäliga tidpunkter. Utom i fråga om obemannade fartyg som bogseras, skall den förvaras ombord på fartyget. Den måste bevaras i minst tre år efter att den sista anteckningen införts.

En behörig regeringsmyndighet i en fördragsstat, får inspektera oljedagbok I på varje fartyg som omfattas av denna bilaga så länge

Introduction

The following pages of this section show a comprehensive list of items of machinery space operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book Part I in accordance with regulation 17 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter Code.
When making entries in the Oil Record Book Part I, the date, operational Code and item number shall be inserted in the appropriate Columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces. Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. The master of the Ship shall sign each completed page.
The Oil Record Book Part I contains many references to oil quantity. The limited accuracy of tank Measurement devices, temperature variations and dingage will affect the accuracy of these readings. The entries in the Oil Record Book Part I should be considered accordingly.
In the event of accidental or other exceptional discharge of oil statement shall be made in the Oil Record Book Part I of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.
Any failure of the oil filtering equipment shall be noted in the Oil Record Book Part I.
The entries in the Oil Record Book Part I, for ships holding an IOPP Certificate, shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in official language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

The Oil Record Book Part I 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.
The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book Part I on board any ship to which this Annex applies while the ship is in

fartyget befinner sig i en hamn eller utsjöterminal i staten i fråga. Myndigheten kan dessutom ta en kopia av vilken som helst anteckning i oljedagboken, och har rätt kräva att befälhavaren på fartyget intygar kopians riktighet. Varje sådan kopia av en anteckning i oljedagbok I, vars riktighet intygats av fartygets befälhavare, skall vid rättslig behandling godkännas som bevismaterial gällande de uppgifter som nämns i anteckningen. När en behörig myndighet inspekterar oljedagbok I och tar en kopia enligt denna punkt, skall detta ske så snabbt som möjligt, så att fartyget inte fördröjs oskäligt.

its port or offshore 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 Oil Record Book Part I shall be made admissible in any juridical proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part I 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.

FÖRTECKNING ÖVER ÅTGÄRDER SOM SKALL ANTECKNAS

(A) Barlastning eller rengöring av bunkeroljetankar

1. Identitetsbeteckning för barlastad(e) tank(ar)
2. Har tanken/tankarna rengjorts sedan den/de senast innehöll olja? Om så inte är fallet, vilken typ av olja transporterades senast i tanken/tankarna?
3. Rengöringsmetod:
.1 fartygets position och tidpunkten då rengöringen inleddes och avslutades
.2 identitetsbeteckningar för tank(ar) för vilka en rengöringsmetod använts (genomspolning, förångning, rengöring med kemikalier, typ och mängd för kemikalier som använts, m^3)
.3 identitetsbeteckningar för tank(ar) dit rengöringsvattnet överförts
4. Barlastning:
.1 fartygets position och tidpunkten då barlastningen inleddes och avslutades
.2 volymen av barlasten (m^3) om tankarna inte tvättats.

(B) Utsläpp av förorenad barlast eller rengöringsvatten från de bunkeroljetankar som avses i (A)

5. Identitetsbeteckningar för tanken/tankarna
6. Fartygets position då utsläppet inleddes
7. Fartygets position då utsläppet avslutats

LIST OF ITEMS TO BE RECORDED

(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. Cleaning process:
.1 position of ship and time at the start and completion of cleaning;
.2 identify tank(s) in which one or another method has been employed (rinsing through, steaming, cleaning with chemicals; type and quantity of chemicals used, in m^3);

.3 identity of tank(s) into which cleaning water was transferred.
4. Ballasting:
.1 position of ship and time at start and end of ballasting;
.2 quantity of ballast if tanks are not cleaned, in m^3.

(B) Discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks referred to under Section A)

5. Identity of tank(s).

6. Position of ship at start of discharge.
7. Position of ship on completion of discharge.

8. Fartygets fart under utsläppet
9. Metod för utsläpp:
.1 genom 15 ppm utrustning
.2 till mottagningsanordningar
10. Utsläppt mängd (m^3)

(C) Uppsamling och bortskaffande av oljerester (sludge och andra oljerester)

11. Uppsamling av oljerester
Mängd oljerester (sludge och andra oljerester) som förvaras ombord. Mängden skall antecknas varje vecka[42] (vilket betyder att denna mängd måste antecknas en gång i veckan även när resan varar över en vecka):

.1 - identitetsbeteckning för tank(ar) .....
.2 - volym av tank(ar) .....m^3
.3 - total mängd oljerester som behållits .m^3

12. Metoder för bortskaffande av oljerester
Anteckna volymerna av de oljerester som skaffats bort, tömd(a) tank(ar) och oljerester som behållits i kubikmeter (m^3):
.1 till mottagningsanordningar (ange hamn)[43]
.2 överförd till en annan tank (andra tankar) (ange tank(ar) och dess (deras) totala innehåll)
.3 incinererad (ange hur lång tid operationen tagit)
.4 annan metod (ange vilken)

(D) Icke automatiskt utsläpp överbord eller bortskaffande på annat sätt av länsvatten som samlats i maskinutrymmen

13. Utsläppt eller bortskaffad mängd i kubikmeter[44]
14. Tid då utsläppet eller bortskaffandet inletts och avslutats
15. Metod för utsläpp eller bortskaffning
.1 genom 15 ppm utrustning (ange fartygets position vid inledning och avslutning)
.2 till mottagningsanordningar (ange hamn)
.3 till sloptank eller uppsamlingstank (ange tank(ar) och den totala volymen som behållits i kubikmeter)

(E) Automatiskt utsläpp överbord eller bortskaffande på annat sätt av länsvatten som samlats i maskinutrymmen

8. Ship's speed(s) during discharge.
9. Method of discharge:
.1 through 15 ppm equipment
.2 to reception facilities.
10. Quantity discharged, in m^3.

(C) Collection and disposal of oil residues (sludge and other oil residues)

11. Collection of oil residues
Quantities of oil residues (sludge and other oil residues) retained on board. The quantity should be recorded weekly[42]: (This means that the quantity must be recorded once a week even if the voyage lasts more than one week)

.1 - identity of tank(s) ……
.2 - capacity of tank(s) ……..……. m^3
.3 - total quantity of retention …… m^3

12. Methods of disposal of residue.
State quantity of oil residues disposed of, the tank(s) emptied and the quantity of contents retained in m^3:
.1 to reception facilities (identify port)[43];

.2 transferred to another (other) tank(s) (indicate tank(s) and the total content of tank(s))

.3 incinerated (indicate total time of operation);
.4 other method (state which).

(D) Non-automatic discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces

13. Quantity discharged or disposed of, in cubic metres[44]
14. Time of discharge or disposal (starts and stop).
15. Method of discharge or disposal:
.1 through 15 ppm equipment (state position at start and end);
.2 to reception facilities (identify port)[43];
.3 transfer to slop tank or holding tank (indicate tank(s); state the total quantity retained in tank(s), in m^3).

(E) Automatic discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces

16. Tidpunkt och fartygsposition när systemet för utsläpp överbord kopplats om till läge för automatiskt utsläpp överbord genom 15 ppm utrustning
17. Tidpunkt när systemet för överföring av länsvatten kopplats om till läge för automatisk överföring av länsvatten till uppsamlingstank (ange tank)
18. Tidpunkt när systemet kopplats om till manuell drift

16. Time and position of ship at which the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard, through 15 ppm equipment.
17. Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilge water to holding tank (identify tank).

18. Time when the system has been put into manual operation.

(F) Länsvattenseparatorns kondition

19. Tidpunkt för fel på systemet[45]
20. Tidpunkt när systemet gjorts funktionsdugligt
21. Orsaker till felet

(F) Condition of the oil filtering equipment

19. Time of system failure[45].
20. Time when system has been made operational.
21. Reasons for failure.

(G) Oavsiktliga eller andra exceptionella utsläpp av olja

22. Tidpunkt för händelsen
23. Fartygets uppehållsort eller position vid tidpunkten för händelsen
24. Typ av olja och ungefärlig mängd
25. Omständigheter vid utsläppet eller utflödet, anledning därtill och allmänna anmärkningar

(G) Accidental or other exceptional discharges of oil

22. Time of occurrence.
23. Place or position of ship at time of occurrence.
24. Approximate quantity and type of oil.
25. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefore and general remarks.

(H) Bunkring av brännolja eller smörjolja

26. Bunkring:
.1 Plats för bunkring
.2 Tidpunkt för bunkring
.3 Typ och mängd av brännolja och identifikationsbeteckningar för tank(ar) (tankad mängd i ton och tankens (tankarnas) totala innehåll)
.4 Typ och mängd av brännolja och identifikationsbeteckningar för tank(ar) (tankad mängd i ton och tankens (tankarnas) totala innehåll)

(H) Bunkering of fuel or bulk lubricating oil

26. Bunkering:
.1 Place of bunkering.
.2 Time of bunkering.
.3 Type and quantity of fuel oil and identity of tank(s) (state quantity added, in tonnes and total content of tank(s)).

.4 Type and quantity of lubricating oil and identity of tank(s) (state quantity added, in tonnes and total content of tank (s)).

(I) Ytterligare operativa åtgärder och allmänna anmärkningar

(I) Additional operational procedures and general remarks

Fartygets namn..... Name of ship .....

Igenkänningsnummer eller -bokstäver..... Distinctive number or letters .....

MASKINRUMSOPERATIONER

Datum	**Kod** (bokstav)	**Åtgärd** (nummer)	**Anteckning av åtgärder/underteckning av ansvarig befälsperson**

Befälhavarens underteckning .....

MACHINERY SPACE OPERATIONS

Date	**Code** (letter)	**Item** (number)	**Record of operations/signature of officer in charge**

Signature of master.....

OLJEDAGBOK

DEL II – Hantering av last och barlast (oljedagbok II)

(Oljetankfartyg)

Fartygets namn: .....

Igenkänningsnummer eller -bokstäver: .....

Bruttodräktighet: .....

Period från: ..... till: .....

Anm.: Varje oljetankfartyg med en bruttodräktighet av 150 eller mera skall ha en oljedagbok, del II, (oljedagbok II) där tillämpliga last- och barlastoperationer skall antecknas. Sådana tankfartyg skall dessutom ha en oljedagbok, del I (oljedagbok I), där tillämpliga maskinrumsoperationer skall antecknas.

OIL RECORD BOOK

PART II – Cargo / Ballast Operations

(Oil Tankers)

Name of Ship:.....

Distinctive number
or letters: .....

Gross tonnage: .....

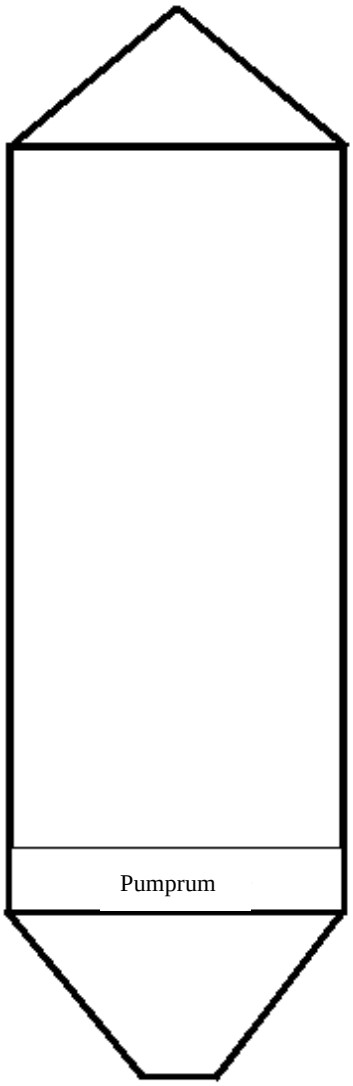
Period from:..... to:.....

Note: Every oil tanker of 150 gross tonnage and above shall be provided with Oil Record Book Part II to record relevant cargo/ballast operations. Such a tanker shall also be provided with Oil Record Book Part I to record relevant machinery space operations.

Fartygets namn .....

Igenkänningsnummer eller -bokstäver .....

PLAN AV LAST- OCH SLOPTANKAR
(fylls i ombord)

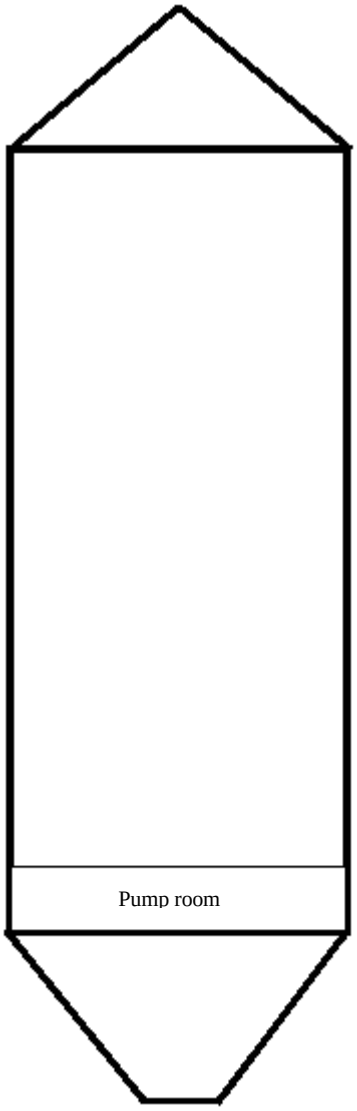


Tankarnas beteckning	Volym
Sloptankarnas djup	
(Ange volymen av varje tank och djupet av varje sloptank)	

Name of Ship …….

Distinctive number or letters …….

PLAN VIEW OF CARGO AND SLOP TANKS
(to be completed on board)



Identification of tanks	Capacity
Depth of slop tank(s):	
(Give the capacity of each tank and the depth of slop tank(s))	

Inledning

De följande sidorna av denna del innehåller en detaljerad förteckning över åtgärder vid hantering av last och barlast som i tillämpliga fall skall antecknas oljedagbok II i enlighet med regel 36 i bilaga I till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg ändrad genom 1978 års protokoll (MARPOL 73/78). Åtgärderna har sammanförts i operativa avdelningar som var och en tilldelats en bokstavskod.

När anteckningar görs i oljedagbok II, skall datum, bokstavskod och åtgärdsnummer antecknas i rätt kolumn. De obligatoriska uppgifterna antecknas kronologiskt i de tomma fälten.

Efter varje avslutad åtgärd skall gjorda anteckningar dateras och undertecknas av den eller de befälspersoner som haft ansvar för åtgärden. Varje avslutad sida skall undertecknas av fartygets befälhavare.
I fråga om oljetankfartyg som används för särskild fart i enlighet med regel 2.5 i annex I till MARPOL 73/78, skall vederbörliga anteckningar i oljedagbok II bekräftas genom underteckning av behörig myndighet i hamnstaten.[46]
I oljedagbok II frågas ofta efter oljemängden. Den begränsade noggrannheten hos mätanordningar för tankar, temperaturvariationer och häftning inverkar på noggrannheten hos mätvärdena. Detta bör beaktas vid tolkningen anteckningarna i oljedagbok II.

I fall av oavsiktligt eller annat exceptionellt utsläpp av olja, skall omständigheterna kring och orsakerna till utsläppet redovisas i oljedagbok II.

Om fel uppstår på övervaknings- och kontrollsystemet för oljeutsläpp, skall detta noteras i oljedagbok II.
I fråga om fartyg med internationellt oljeskyddscertifikat (IOPP-certifikat) skall anteckningarna i oljedagbok II göras åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om anteckningar i certifikatet även görs på ett officiellt, nationellt språk i det land vars flagga fartyget har rätt att föra, skall dessa gälla i fall av tvist eller tolkningsproblem.
Oljedagbok II skall förvaras så att den är lätt

Introduction

The following pages of this section show a comprehensive list of items of cargo and ballast operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book Part II in accordance with regulation 36 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational section, each of which is denoted by a code letter.
When making entries in the Oil Record Book Part II, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces. Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. Each completed page shall be countersigned by the master of the ship.

In respect of the oil tankers engaged in specific trades in accordance with regulation 2.5 of Annex I of MARPOL 73/78, appropriate entry in the Oil Record Book Part II shall be endorsed by the competent port State authority.[46]
The Oil Record Book Part II contains many references to oil quantity. The limited accuracy of tank Measurement devices, temperature variations and clingage will affect the accuracy of these readings. The entries in the Oil Record Book Part II should be considered accordingly.
In the event of accidental or other exceptional discharge of oil a statement shall be made in the Oil Record Book Part II of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.
Any failure of the oil discharge monitoring and control system shall be noted in the Oil Record Book Part II.
The entries in the Oil Record Book Part II, for ships holding an IOPP Certificate, shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

The Oil Record Book Part II shall be kept in such a place as to be readily available for in-

tillgänglig för inspektion vid alla skäliga tidpunkter. Utom i fråga om obemannade fartyg som bogseras, skall den förvaras ombord på fartyget. Den måste bevaras i minst tre år efter att den sista anteckningen införts.

En behörig regeringsmyndighet i en fördragsstat, får inspektera oljedagbok I på varje fartyg som omfattas av denna bilaga så länge fartyget befinner sig i en hamn eller utsjöterminal i staten i fråga. Myndigheten kan dessutom ta en kopia av vilken som helst anteckning i oljedagboken, och har rätt kräva att befälhavaren på fartyget intygar kopians riktighet. Varje sådan kopia av en anteckning i oljedagbok II, vars riktighet intygats av fartygets befälhavare, skall vid rättslig behandling godkännas som bevismaterial gällande de uppgifter som nämns i anteckningen. När en behörig myndighet inspekterar oljedagbok II och tar en kopia enligt denna punkt, skall detta ske så snabbt som möjligt, så att fartyget inte fördröjs oskäligt.

FÖRTECKNING ÖVER ÅTGÄRDER SOM SKALL ANTECKNAS

(A) Lastning av oljelast

1. Plats för lastning
2. Typ av olja som lastats och identitetsbeteckning(ar) för lastad(e) tank(ar)
3. Total mängd lastad olja (ange tillagd mängd i kubikmeter vid 15ºC och tankens (tankarnas) totala innehåll i kubikmeter (m^3))

(B) Omdisponering ombord av oljelast under resa

4. Tankens (tankarnas) identitetsbeteckningar:
.1 från:
.2 till: (ange flyttad mängd och tankens (tankarnas) totala innehåll i kubikmeter)
5. Blev tankarna under 4.1 tömda? (Om inte, ange volymen av den last som blev kvar i kubikmeter.)

(C) Lossning av oljelast

6. Plats för lossning
7. Identitetsbeteckning(ar) för lossad(e) tank(ar):
8. Blev tankarna tömda? (Om inte, ange vo-

spection 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.
The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book Part II on board any Ship to which this Annex applies while the Ship is in its port or offshore 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 Oil Record Book Part II shall be made admissible in any juridical proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part II and 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.

LIST OF ITEMS TO BE RECORDED

(A) Loading of oil cargo

1. Place of loading.
2. Type of oil loaded and identity of tank(s).
3. Total quantity of oil loaded (state quantity added, in m^3 at 15°C and the total content of tank(s), in m^3).

(B) Internal transfer of oil cargo during voyage

4. Identity of tank(s):

.1 from:
.2 to: (state quantity transferred and total quantity of tank(s), in m^3).
5. Was (were) the tank(s) in 4.1 emptied? (If not, state quantity retained, in m^3.)

(C) Unloading of oil cargo

6. Place of unloading.
7. Identity of tank(s) unloaded.

8. Was (were) the tank(s) emptied? (If not, state quantity retained, in m^3.)

lymen av den last som blev kvar i kubikmeter.)

(D) Rengöring med råolja (endast råoljetankfartyg som använder COW)

(Varje tank som rengörs med råolja skall redovisas)
9. Hamn där rengöring med råolja utförts eller fartygets position om rengöringen utförts mellan två lossningshamnar.
10. Identitetsbeteckning(ar) för rengjord(a) tank(ar)[47]
11. Antal anordningar i bruk
12. Tidpunkt då rengöringen påbörjats
13. Använt rengöringsmönster[48]
14. Tryck i rengöringssystemet
15. Tidpunkt då rengöringen slutförts eller avbrutits
16. Metod med vilken tanken (tankarna) konstaterats vara torr(a)
17. Anmärkningar[49]

(E) Barlastning av lasttankar

18. Fartygets position när barlastningen påbörjades och avslutades
19. Barlastningsprocess:
.1 identitetsbeteckning(ar) för barlastad(e) tank(ar)
.2 tidpunkt då barlastningen påbörjades och avslutades, och
.3 mängden barlast som tagits ombord; den totala mängden barlast som tagits anges i kubikmeter för varje berörd tank.

(F) Barlastning av särskilt avdelade rena barlasttankar (endast oljetankfartyg med CBT)

20. Identitetsbeteckning(ar) för barlastad(e) tank(ar)
21. Fartygets position när vatten avsett för renspolning eller hamnbarlast togs in i särskilt avdelad(e) ren(a) barlasttank(ar)
22. Fartygets position när pump(ar) och rörledning(ar) renspolades till sloptank
23. Mängd oljehaltigt vatten från renspolning av pumpar och ledningar som överförts till sloptankar (sloptankarnas identitetsbeteckningar anges). Ange total mängd i kubikmeter.
24. Fartygets position när extra barlastvatten togs in i särskilt avdelad(e) ren(a) barlasttank(ar)
25. Tidpunkten och fartygets position när

(D) Crude oil washing (COW tankers only)

(To be completed for each tank being crude oil washed)
9. Port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports.
10. Identity of tank(s) washed.[47]

11. Number of machines in use.
12. Time of start of washing.
13. Washing pattern employed.[48]
14. Washing line pressure.
15. Time washing was completed or stopped.
16. State method of establishing that tank(s) was (were) dry.
17. Remarks.[49]

(E) Ballasting of cargo tanks

18. Position of ship at start and end of ballasting.
19. Ballasting process:
.1 identity of tank(s) ballasted;

.2 time of start and end; and

.3 quantity of ballast received. Indicate total quantity of ballast for each tank involved in operation, in m^3.

(F) Ballasting of dedicated clean ballast tanks (CBT tankers only)

20. Identity of tank(s) ballasted.

21. Position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s).
22. Position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank.
23. Quantity of the oily water which, after line flushing, is transferred to the slop tank(s) or cargo tank(s) in which slop is preliminarily stored (identify tank(s)). State total quantity, in m^3.
24. Position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s).
25. Time and position of ship when valves separating the dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines were closed.

26. Quantity of clean ballast taken on board,

ventiler som avskiljer särskilt avdelade rena barlasttankar från last- och strippingledningar stängdes
26. Mängden ren barlast som har tagits ombord

(G) Rengöring av lasttankar

27. Tankens (tankarnas) identitetsbeteckningar:
28. Hamn eller fartygets position
29. Tidsåtgång för rengöringen
30. Rengöringsmetod[50].
31. Tankspolvatten överfört till:
.1 mottagningsanordningar (ange hamn och mängd i kubikmeter)[51], och
.2 sloptank(ar) eller lasttank(ar) avdelad(e) som sloptank(ar) (ange identitetsbeteckning(ar) för tank(ar), mängd som överförts och total mängd i kubikmeter)

(H) Utsläpp av förorenad barlast

32. Identitetsbeteckning(ar) för tank(ar)
33. Tidpunkten och fartygets position när utsläpp i havet påbörjats
34. Tidpunkten och fartygets position när utsläpp i havet avslutats
35. Mängd som har släppts ut i havet i kubikmeter
36. Fartygets fart under utsläppet
37. Var övervaknings- och kontrollsystemet för oljeutsläpp i drift medan utsläppet pågick?

38. Hölls utflödet och vattenytan på platsen för utsläppet under regelbunden kontroll?

39. Mängd oljehaltigt vatten som överförts till sloptank(ar) (ange identitetsbeteckning(ar) för sloptank(ar) och den totala mängden i kubikmeter)
40. Avlämnande till landbaserade mottagningsanordningar (ange hamn och mängd i kubikmeter)[52]

(I) Utsläpp i havet av vatten från sloptankar

41. Identitetsbeteckning(ar) för tank(ar)
42. Settlingstid från senaste påfyllning av oljerester, eller
43. Settlingstid från senaste utsläpp
44. Tidpunkt och fartygets position vid utsläppets början
45. Hela innehållets ullage vid utsläppets början
46. Ullage till gränsytan mellan olja och vatten

in m^3.

(G) Cleaning of cargo tanks

27. Identity of tank(s) cleaned.

28. Port or ship's position.
29. Duration of cleaning.
30. Method of cleaning.[50]
31. Tank washings transferred to:
.1 reception facilities (state port and quantity, in m^3)[51]; and
.2 sloptank(s) or cargo tank(s) designated as sloptank(s) (identify tank(s); state quantity transferred and total quantity, in m^3).

(H) Discharge of dirty ballast

32. Identity of tank(s).
33. Time and position of ship at start of discharge into the sea.
34. Time and position of ship on completion of discharge into the sea.
35. Quantity discharged into the sea, in m^3.

36. Ship's speed(s) during discharge.
37. Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
38. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
39. Quantity of oily water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s). State total quantity, in m^3.

40. Discharged to shore reception facilities (identify port and quantity involved, in m^3).[52]

(I) Discharge of water from slop tanks into the sea

41. Identity of slop tanks.
42. Time of settling from last entry of residues, or
43. Time of settling from last discharge.
44. Time and position of ship at start of discharge.
45. Ullage of total contents at start of discharge.
46. Ullage of oil/water interface at start of discharge.
47. Bulk quantity discharged in m^3 and rate of discharge in m^3/hour.

48. Final quantity discharged in m^3 and rate

ten vid utsläppets början
47. Utsläppt mängd i första steget i kubikmeter och utsläppshastighet i kubikmeter i timmen
48. Slutlig mängd som släppts ut i kubikmeter och utsläppshastighet
49. Tidpunkt och fartygets position vid utsläppets slut
50. Var övervaknings- och kontrollsystemet för oljeutsläpp i drift medan utsläppet pågick?

51. Ullage till gränsytan mellan olja och vatten vid utsläppets slut
52. Fartygets fart under utsläppet
53. Hölls utflödet och vattenytan på platsen för utsläppet under regelbunden kontroll?

54. Intyga att alla berörda ventiler i fartygets rörsystem har stängts så snart utsläppet från sloptankarna avslutats.

(J) Bortskaffande av oljerester och oljehaltiga blandningar som inte beaktas på annat ställe

55. Identitetsbeteckning(ar) för tank(ar)
56. Mängd som bortskaffats från var tank (ange kvarhållen mängd i kubikmeter)
57. Metod för bortskaffande:
.1 till mottagningsanordningar (ange även hamn och mängden oljerester)[52]
.2 blandad med last (ange mängd)
.3 överförda till annan/andra tankar(ar) (ange identitetsbeteckning(ar) för tank(ar))

.4 annan metod (ange metoden och den mäng som bortskaffats)

(K) Utsläpp av ren barlast som förts i last-tankar

58. Fartygets position när utsläpp av ren barlast påbörjats
59. Identitetsbeteckning(ar) för tank(ar)
60. Var tanken/tankarna tömd(a) när utsläppet avslutades?
61. Fartygets position när utsläppet avslutades, om den avviker från positionen i punkt 58
62. Hölls utflödet och vattenytan på platsen för utsläppet under regelbunden kontroll?

of discharge in m^3/hour.
49. Time and position of ship on completion of discharge.
50. Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
51. Ullage of oil/ water interface on completion of discharge, in metres.
52. Ship's speed(s) during discharge.
53. Was regular check kept on the effluent and the surface of water in the locality of the discharge?
54. Confirm that all applicable valves in the ship's piping system have been closed on completion of discharge from the slop tanks.

(J) Disposal of residues and oily mixtures not otherwise dealt with

55. Identity of tanks.
56. Quantity disposed of from each tank. (State the quantity retained, in m^3.)
57. Method of disposal:
.1 to reception facilities (identify port and quantity involved)[52];
.2 mixed with cargo (state quantity);
.3 transferred to (an)other tank(s) (identify tank(s); state quantity transferred and total quantity in tank(s), in m^3); and
.4 other method (state which); state quantity disposed of, in m^3.

(K) Discharge of clean ballast contained in cargo tanks

58. Position of ship at start of clean ballast.

59. Identity of tank(s) discharged.
60. Was (were) the tank(s) empty on completion?
61. Position of ship on completion if different from 58.

62. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?

(L) Discharge of ballast from dedicated clean ballast tanks (CBT tankers only)

63. Identity of tank(s) discharged.
64. Time and position of ship at start of dis-

(L) Utsläpp av barlast från särskilt avdelade rena barlasttankar (endast oljetankfartyg med CBT)

63. Identitetsbeteckning(ar) för tank(ar)
64. Tidpunkt och fartygets position när utsläpp av ren barlast påbörjats
65. Tidpunkt och fartygets position när utsläppet avslutats
66. Utsläppt som har släppts ut/avlämnats i kubikmeter
.1 i havet, eller
.2 till mottagningsanordning (ange hamn)[53]
67. Iakttogs före eller under utsläppet något tecken på oljeförorening av barlastvattnet?

68. Övervakades utsläppet med oljehaltmätare?
69. Tidpunkten och fartygets position när ventiler som avskiljer särskilt avdelade rena barlasttankar från last- och strippingledningar stängdes efter avslutat utsläpp?

(M) Övervaknings- och kontrollsystemets tillstånd

70. Tidpunkt för fel på systemet
71. Tidpunkt när systemet gjorts funktionsdugligt
72. Orsaker till felet

(N) Oavsiktliga och andra exceptionella oljeutsläpp

73. Tidpunkt för händelsen
74. Hamn eller fartygets position vid tidpunkten för händelsen

75. Typ av olja och ungefärlig mängd i kubikmeter
76. Omständigheter vid utsläppet eller utflödet, anledning därtill och allmänna anmärkningar

(O) Ytterligare åtgärder i samband med driften samt allmänna anmärkningar

TANKFARTYG SOM ANVÄNDS FÖR SÄRSKILD FART

(P) Ilastning av barlastvatten

77. Identitetsbeteckning(ar) för barlastad(e) tank(ar)
78. Fartygets position vid barlastningen
79. Total mängd balast som tagits ombord i

charge of clean ballast into the sea.
65. Time and position of ship on completion of discharge into the sea.
66. Quantity discharged, in m^3:

.1 into the sea; or
.2 to reception facility (identify port).[53]
67. Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge into the sea?
68. Was the discharge monitored by an oil content meter?
69. Time and position of ship when valves separating dedicated clean ballast tanks from the cargo and stripping lines were closed on completion of deballasting.

(M) Condition of oil discharge monitoring and control system

70. Time of system failure.
71. Time when system has been made operational.
72. Reasons for failure.

(N) Accidental or other exceptional discharges of oil

73. Time of occurrence.
74. Port or ship's position at time of occurrence.

75. Approximate quantity, in m^3, and type of oil.
76. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefore and general remarks.

(O) Additional operational procedures and general remarks

TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES

(P) Loading of ballast water

77. Identity of tank(s) ballasted.

78. Position of ship when ballasted.
79. Total quantity of ballast loaded in cubic metres.
80. Remarks.

(Q) Re-allocation of ballast water within the ship

kubikmeter
80. Anmärkningar

(Q) Omfördelning av barlast ombord på fartyget

81. Anledning till omfördelning

(R) Avlämnande av barlastvatten till mottagningsanordning

82. Hamn(ar) där barlastvatten lämnats

83. Mottagningsanordningens namn eller beteckning
84. Total mängd avlämnat barlastvatten i kubikmeter
85. Datum, stämpel och underskrift av tjänsteman vid hamnmyndighet

81. Reason for re-allocation.

(R) Ballast water discharge to reception facility

82. Port(s) where ballast water was discharged.
83. Name or designation of reception facility.
84. Total quantity of ballast water discharged in cubic metres.
85. Date, signature and stamp of port authority official.

Fartygets namn .....

Igenkänningsnummer eller -bokstäver .....

LAST OCH BARLASTOPERATIONER (OLJETANKFARTYG)

Datum	**Kod** (bokstav)	**Åtgärd** (nummer)	**Anteckning om åtgärder/underteckning av ansvarig befälsperson**

Befälhavarens underteckning .....

Name of ship .....

Distinctive number or letters.....

CARGO/BALLAST OPERATIONS (OIL TANKERS)

Date	**Code** (letter)	**Item** (number)	**Record of operations/signature of officer in charge**

Signature of master.....

ÄNDRINGARNA I BILAGAN TILL PROTOKOLLET AV ÅR 1978 TILL 1973 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING FRÅN FARTYG

(Den reviderade bilagan II till MARPOL 73/78)

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

(Revised Annex II of MARPOL 73/78)

KAPITEL I – ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Regel 1

Definitioner

I denna bilaga används följande definitioner:
1 Med *årsdag* förstås den dag och månad, varje år, som sammanfaller med dagen och månaden för sista giltighetsdagen av internationellt föroreningsskyddscertifikat för transport skadliga flytande ämnen.
2 Med *tillhörande rörledningar* förstås ett rörledningssystem som ansluter en lasttank till en landanslutning som används för att lossa lasten och omfattar alla sådana rör, pumpar och filter som är i direkt kontakt med lossningsledningen.
3 *Barlastvatten*
Med *ren barlast* förstås barlast i en tank som efter att den senast använts för transport av ett ämne i kategori X, Y eller Z omsorgsfullt rengjorts, uppkomna rester omhändertagits och tanken tömts i enlighet med kraven i denna bilaga.

Med *segregerad* barlast förstås barlastvatten som tagits i en tank, helt skild, från last- och bunkeroljesystem, som är avsedd att stadigvarande nyttjas för att föra barlast eller last som inte består av olja eller skadliga flytande ämnen definierade på olika sätt i bilagorna till konventionen.
4 *Kemikaliebulkkoder*
Med *kemikaliebulkkoden* (BCH-koden) förstås de regler för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar farliga kemikalier (Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk) som IMO:s Kommitté för skydd av den marina miljön godkänt genom resolution MEPC.20(22), med senare ändringar, under förutsättning att ändringarna i fråga är godkända och satta i kraft i enlighet med bestämmelserna i artikel 16 i konventionen om ändring av tillägg till bilagor.
Med *internationella kemikaliebulkkoden* (IBC-koden) förstås de regler för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar farliga kemikalier (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk) som IMO:s Kommitté för skydd av den marina

CHAPTER 1 – GENERAL

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

1 *Anniversary date* means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk.
2 *Associated piping* means the pipeline from the suction point in a cargo tank to the shore connection used for unloading the cargo and includes all ship's piping, pumps and filters which are in open connection with the cargo unloading line.
3 *Ballast water*
Clean ballast means ballast water carried in a tank which, since it was last used to carry a cargo containing a substance in Category X, Y or Z, has been thoroughly cleaned and the residues resulting there from have been discharged and the tank emptied in accordance with the appropriate requirements of this Annex.
Segregated ballast means ballast water introduced into a tank permanently allocated 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 *Chemical Codes*
Bulk Chemical Code means the Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.20(22), as amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning amendment procedures applicable to an appendix to an Annex.
International Bulk Chemical Code means the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.19(22), as

miljön godkänt genom resolution MEPC.19(22), med senare ändringar, under förutsättning att ändringarna i fråga blivit godkända och satta i kraft i enlighet med bestämmelserna i artikel 16 i konventionen om ändring av tillägg till bilagor.

5 Med *vattnets djup* förstås sjökortsdjup.

6 Med *under gång* förstås att fartyget rör sig till sjöss med en sådan kurs, inbegripet avvikelser från den kortaste direkta rutten, som i den utsträckning det är praktiskt möjligt med hänsyn till navigeringen, medför att eventuella utsläpp sprids över ett så stort område av havet som är skäligt och praktiskt genomförbart.

7 *Med flytande ämne* förstås ett ämne med ett ångtryck som inte överstiger 0,28 megapascal vid en temperatur av 37,8°C.

8 Med *manual* förstås en lasthanteringsmanual som överensstämmer med modellen i bihang 6 till denna bilaga.

9 *Närmaste land* Med *närmaste land* förstås den baslinje från vilken ifrågavarande stats territorialvatten räknas enligt internationell rätt, med undantag av vattnen utanför Australiens nordöstra kust, där ”från närmaste land” i konventionen avser från en linje dragen från en punkt på Australiens kust med koordinaterna 11°00'S, longitud 142°08'E till en punkt latitud 10°35'S longitud 141°55'E,

därifrån till en punkt latitud 10°00'S, longitud 142°00'E,
därifrån till en punkt latitud 9°10'S, longitud 143°52'E,
därifrån till en punkt latitud 9°00'S, longitud 144°30'E,
därifrån till en punkt latitud 10°41'S, longitud 145°00'E,
därifrån till en punkt latitud 13°00'S, longitud 145°00'E,
därifrån till en punkt latitud 15°00'S, longitud 146°00'E,
därifrån till en punkt latitud 17°30'S, longitud 147°00'E,
därifrån till en punkt latitud 21°00'S, longitud 152°55'E,
därifrån till en punkt latitud 24°30'S, longitud 154°00'E,
därifrån till en punkt på Australiens kust latitud 24°42'S, longitud 153°15'E.

10 Med *skadligt flytande ämne* förstås varje sådant ämne som förekommer i kolumnen

amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning amendment procedures applicable to an appendix to an Annex.

5 *Depth of water* means the charted depth.

6 *En route* means that the ship is under way at sea on a course or courses, including deviation from the shortest direct route, which as far as practicable for navigational purposes, will cause any discharge to be spread over as great an area of the sea as is reasonable and practicable.

7 *Liquid substances* are those having a vapour pressure not exceeding 0.28 MPa absolute at a temperature of 37.8°C.

8 *Manual* means Procedures and Arrangements Manual in accordance with the model given in appendix 6 of this Annex.

9 *Nearest land*. The term “from the nearest land” means from the baseline from which the territorial sea 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 the line drawn from a point on the coast of Australia in:
latitude 11°00' S, longitude 142°08' E to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E,
thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E,
thence to a point latitude 9°10' S, longitude 143°52' E,
thence to a point latitude 9°00' S, longitude 144°30' E,
thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E,
thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E,
thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E,
thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E,
thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' S, longitude 153°15' E.

10 *Noxious Liquid Substance* means any sub-

föroreningskategori i den internationella kemikaliebulkkoden, kapitel 17 eller 18, eller som enligt regel 6.3 provisoriskt bedömts höra till kategori X, Y eller Z.
11 Med *ppm* förstås milliliter per kubikmeter (ml/m^3).
12 Med *rest* förstås vilket som helst skadligt ämne som skall omhändertas.
13 Med *rest/vattenblandning* förstås en rest som av någon orsak innehåller vatten (t.ex. tankspolvätska, barlastvatten, länsvatten).
14 Fartyg byggt
14.1 Med *fartyg byggt* förstås fartyg vars köl sträckts eller som befunnit sig på motsvarande byggnadsstadium. Ett fartyg som är ombyggt till kemikalietankfartyg anses vara ett fartyg byggt till kemikalietankfartyg den dag ombyggnaden inletts, oavsett när fartyget ursprungligen byggts. Denna regel för ombyggnad gäller inte sådan fartygsombyggnad som uppfyller vart och ett av följande villkor:

.1 fartyget är byggt före den 1 juli 1986, och
.2 fartyget är certifierat i enlighet med kemikaliebulkkoden för transport av uteslutande sådana produkter som enligt definitionen i koden enbart medför risk för förorening.
14.2 Med *motsvarande byggnadsstadium* förstås det stadium, då
.1 byggnadsarbeten som kan hänföras till ett specifikt fartyg har påbörjats, och
.2 hopmonteringen av fartyget i fråga har inletts och omfattar minst 50 ton eller en procent av den beräknade totala massan av byggnadsmaterialet, varvid den lägre massan skall gälla.
15 *Stelnande/icke-stelnande ämne*
15.1 Med ett *stelnande ämne* förstås ett skadligt flytande ämne,
1 vars smältpunkt är under 15°C och vars temperatur vid lossningen inte är mera än 5°C över smältpunkten, eller

.2 vars smältpunkt är 15°C eller högre och vars temperatur vid lossningen inte är mera än 10°C över smältpunkten.

15.2 Med ett *icke-stelnande ämne* förstås ett ämne som inte är ett stelnande ämne.

16 *Tankfartyg*
.1 Med *kemikalietankfartyg* förstås ett fartyg som är byggt för eller anpassat för transport i bulk av flytande produkter nämnda i kapitlet 17 i den internationella kemikaliebulkkoden.

stance indicated in the Pollution Category column of chapter 17 or 18 of the International Bulk Chemical Code or provisionally assessed under the provisions of regulation 6.3 as falling into Category X, Y or Z.
11 *PPM* means ml/m^3.

12 *Residue* means any noxious liquid substance which remains for disposal.
13 *Residue/water mixture* means residue to which water has been added for any purpose (e.g. tank cleaning, ballasting, bilge slops).
14 *Ship construction*
14.1 *Ship constructed* means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction. A ship converted to a chemical tanker, irrespective of the date of construction, shall be treated as a chemical tanker constructed on the date on which such conversion commenced. This conversion provision shall not apply to the modification of a ship, which complies with all of the following conditions:
.1 the ship is constructed before 1 July 1986; and
.2 the ship is certified under the Bulk Chemical Code to carry only those products identified by the Code as substances with pollution hazards only.
14.2 *Similar stage of construction* means the stage at which:
.1 construction identifiable with a specific ship begins; and
.2 assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tons or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

15 *Solidifying/non-solidifying*
15.1 *Solidifying Substance* means a noxious liquid substance which:
.1 in the case of a substance with a melting point of less than 15°C which is at a temperature of less than 5°C above its melting point at the time of unloading; or
.2 in the case of a substances with a melting point of equal to or greater than 15°C which is at a temperature of less than 10°C above its melting point at the time of unloading.
15.2 *Non-solidifying Substance* means a noxious liquid substance, which is not a Solidifying Substance.
16 *Tanker*
.1 *Chemical tanker* means a ship constructed or adapted for the carriage in bulk of any liquid product listed in chapter 17 of the Inter-

.2 *NLS-tankfartyg* avser fartyg som är byggt eller anpassat för transport av skadliga flytande ämnen, och omfattar ”oljetankfartyg” så som dessa definieras i bilaga I till konventionen, om det är certifierat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk vilka utgör antingen hela lasten eller en del av lasten.
17 *Viskositet*
.1 Med ett *högvisköst ämne* förstås ett skadligt flytande ämne i kategori X eller Y med en viskositet som vid den temperatur som råder vid lossningen uppgår till minst 50 millipascalsekunder (mPa.s).
.2 Med ett *lågvisköst ämne* förstås ett skadligt flytande ämne som inte är högvisköst.

Regel 2

Omfattning

1 Bestämmelserna i denna bilaga skall, när inget annat uttryckligen föreskrivs, tillämpas på alla fartyg som är certifierade för transport av skadliga flytande ämnen i bulk.
2 När en last som omfattas av bestämmelserna i bilaga I till konventionen transporteras i lastutrymmet i ett NLS-tankfartyg, skall tillämpliga krav i bilaga I till konventionen uppfyllas

Regel 3

Undantag

1 De krav i denna bilaga som gäller utsläpp skall inte tillämpas på utsläpp i havet av skadliga flytande ämnen eller blandningar som innehåller sådana ämnen, när utsläppet

.1 är nödvändig för att garantera fartygets säkerhet eller rädda människoliv till sjöss, eller
.2 orsakas av att fartyget eller dess utrustning skadats,
.1 förutsatt att alla rimliga försiktighetsåtgärder vidtagits efter att skadan skett eller utsläppet upptäckts för att förhindra eller begränsa utsläppet,

.2 utom när fartygets ägare eller befälhavare handlat i avsikt att åstadkomma skada eller vårdslöst, medveten om att skada sannolikt skulle bli följden, eller
.3 godtas av administrationen då det används vid specifika föroreningsolyckor för att bekämpa förorening i syfte att göra skadorna så

national Bulk Chemical Code;

.*2 NLS tanker* means a ship constructed or adapted 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 certified to carry a cargo or part cargo of Noxious Liquid Substances in bulk.
17 *Viscosity*
.1 *High-Viscosity Substance* means a noxious liquid substance in Category X or Y with a viscosity equal to or greater than 50 mPa.s at the unloading temperature.

.2 *Low-Viscosity Substance* means a noxious liquid substance, which is not a High-Viscosity Substance.

Regulation 2

Application

1 Unless expressly provided otherwise the provisions of this Annex shall apply to all ships certified to carry 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 an NLS tanker, the appropriate requirements of Annex I of the present Convention shall also apply.

Regulation 3

Exceptions

1 The discharge requirements of this Annex shall not apply to the discharge into the sea of Noxious Liquid Substances or mixtures containing such substances when such a discharge:
.1 is necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

.2 results from damage to a ship or its equipment:
.1 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
.2 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

små som möjligt. Varje sådant utsläpp kräver godkännande av den regering inom vars jurisdiktionsområde utsläppet är avsett att utföras.

Regel 4

Dispens

1 Vid justering av transportkrav till följd av ändringar i klassificeringen av transporterade ämnen tillämpas följande bestämmelser:

.1 När en ändring i denna bilaga, BCH-koden (kemikaliebulkkoden) och IBC-koden (internationella kemikaliebulkkoden) medför nya transportkrav för vissa ämnen vilka, i sin tur medför nya krav för konstruktiva delar, utrustning och arrangemang på fartyg, kan administrationen antingen modifiera eller senarelägga tillämpningen av ändringen i fråga på fartyg byggda före den dag ändringen träder i kraft eller, ifall omedelbar tillämpning av ändringen i fråga anses orimlig eller opraktisk. Sådana lindringar i tillämpningen skall fastställas skilt för varje ämne som berörs.
.2 En administration som tillåter lindringar i tillämpningen av sådana ändringar som avses i denna punkt, skall lämna en rapport om detta hos organisationen. Rapporten delas ut till parterna i konventionen för kännedom och eventuella åtgärder. Rapporten skall innehålla information om fartyget eller fartygen i fråga, om de laster som fartyget eller fartygen är certifierade för, om den handel som varje berört fartyg används för, samt motiveringar för lindringen. Anteckningar om de lindrade kraven skall för aktuella fartyg göras i det certifikat som avses i regel 7 och 9 i denna bilaga.
.3 Utan hinder av det som föreskrivs ovan, kan administrationen undanta fartyg som är certifierade för transport av individuellt specificerade vegetabiliska oljor, identifierade genom tillämpliga fotnoter i kapitel 17 i IBC-koden, från de transportkrav som gäller enligt regel 11, förutsatt att fartyget uppfyller följande villkor:
.1 Om annat inte följer av denna regel skall NLS-tankfartyget uppfylla alla krav på fartyg av typ 3 enligt specifikationerna i internationella kemikaliebulkkoden, utom föreskrifterna om lasttankarnas placering.
.2 När denna regel tillämpas på ett fartyg, skall fartygets lasttankar vara placerade i överensstämmelse med nedan specificerade avstånd. Hela lasttankslängden skall skyddas

.3 is 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 4

Exemptions

1 With respect to amendments to carriage requirements due to the upgrading of the categorization of a substance, the following shall apply:
.1 where an amendment to this Annex and the International Bulk Chemical Code and Bulk Chemical Code involves changes to the structure or equipment and fittings due to the upgrading of the requirements for the carriage of certain substances, the Administration may modify or delay for a specified period the application of such an amendment to ships constructed before the date of entry into force of that amendment, if the immediate application of such an amendment is considered unreasonable or impracticable. Such relaxation shall be determined with respect to each substance;
.2 the Administration allowing a relaxation of the application of an amendment under this paragraph shall submit to the Organization a report giving details of the ship or ships concerned, the cargoes certified to carry, the trade in which each ship is engaged and the justification for the relaxation, for circulation to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any and reflect the exemption on the Certificate as referred to in regulation 7 or 9 of this Annex;

.3 Notwithstanding the above, an Administration may exempt ships from the carriage requirements under regulation 11 for ships certified to carry individually identified vegetable oils identified by the relevant footnote in chapter 17 of the IBC Code, provided the ship complies with the following conditions:

.1 Subject to this regulation, the NLS tanker shall meet all requirements for ship type 3 as identified in the IBC Code except for cargo tank location;

.2 under this regulation, cargo tanks shall be

av barlasttankar eller med utrymmen som inte innehåller olja enligt följande:
.1 Vingtankar eller sidoutrymmen måste ordnas så att lasttankarna överallt befinner sig minst 760 mm innanför sidobordläggningens mallinje.
.2 Dubbelbottentankar eller lastrum måste inrättas så att avståndet från lasttankarnas botten till bottenbordläggningens mallinje mätt vinkelrätt mot bottenbordläggningen är minst B/15 (m) eller 2,0 m vid centerlinjen, varvid det mindre av dessa avstånd väljs. Det minsta tillåtna avståndet är 1,0 meter.

.3 Undantag som beviljats skall framgå av gällande certifikat.
2 Om annat inte följer av punkt 3 i denna regel, behöver punkt 1 i regel 12 inte tillämpas på fartyg byggda före den 1 juli 1986 som används för begränsad trafik definierad av myndigheterna

.1 mellan hamnar eller terminaler inom en fördragsstat, eller
.2 mellan hamnar eller terminaler i fördragsstater.
3 Bestämmelserna i punkt 2 i denna regel tillämpas på fartyg byggda före den 1 juli 1986 bara när följande villkor är uppfyllda:
.1 Var gång en tank som innehåller ämnen eller blandningar som tillhör kategori X, Y eller Z skall rengöras eller fyllas med barlast, spolas tanken enligt en metod som godkänts av administrationen i enlighet med bihang 6 till denna bilaga, och spolvätskan avlämnas till en mottagningsanordning.

.2 Spolvätska från de följande spolningarna eller barlastvatten avlämnas till en mottagningsanordning eller släpps ut i havet i enlighet med övriga bestämmelser i denna bilaga.
.3 Ovan nämnda mottagningsanordningars lämplighet måste vara bekräftad av regeringarna i de fördragsstater i vilka de hamnar eller terminaler som avses befinner sig.

.4 Ifall aktuellt fartyg trafikerar hamnar eller terminaler under andra fördragsstaters jurisdiktion, skall administrationen informera organisationen om detaljerna i undantaget, så att organisationen kan ge information vidare till de parterna i konventionen för kännedom och eventuella åtgärder.

.5 Certifikat som krävs enligt denna bilaga är

located at the following distances inboard. The entire cargo tank length shall be protected by ballast tanks or spaces other than tanks that carry oil as follows:

.1 wing tanks or spaces shall be arranged such that cargo tanks are located inboard of the moulded line of the side shell plating nowhere less than 760 mm;
.2 double bottom tanks or spaces shall be arranged such that the distance between the bottom of the cargo tanks and the moulded line of the bottom shell plating measured at right angles to the bottom shell plating is not less than B/15 (m) or 2.0 m at the centreline, whichever is the lesser. The minimum distance shall be 1.0 metre; and
.3 the relevant certificate shall indicate the exemption granted.
2 Subject to the provisions of paragraph 3 of this regulation, the provisions of regulation 12.1 need not apply to a ship constructed before 1 July 1986 which is engaged in restricted voyages as determined by the Administration between:
.1 ports or terminals within a State Party to the present Convention; or
.2 ports or terminals of States Parties to the present Convention.
3 The provisions of paragraph 2 of this regulation shall only apply to a ship constructed before 1 July 1986 if:
.1 each time a tank containing Category X, Y or Z substances or mixtures is to be washed or ballasted, the tank is washed in accordance with a prewash procedure approved by the Administration in compliance with appendix 6 of this Annex, and the tank washings are discharged to a reception facility;
.2 subsequent washings or ballast water are discharged to a reception facility or at sea in accordance with other provisions of this Annex;
.3 the adequacy of the reception facilities at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this paragraph, is approved by the Governments of the States Parties to the present Convention within which such ports or terminals are situated;
.4 in the case of ships engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention, the Administration communicates to the Organization, for circulation to the Parties to the Convention, particulars of the exemption, for their information and appropriate action,

försett med en styrkt anteckning om att fartyget bara används för sådan begränsad trafik som avses här.
4 För ett fartyg vars strukturella och funktionella egenskaper är sådana att lasttankarna inte behöver förses med barlast och rengörning av lasttankarna är nödvändig bara i samband med reparationer eller besök i torrdocka, kan myndigheterna bevilja undantag från kraven i regel 12, förutsatt att följande villkor är uppfyllda:
.1 Administrationen har godkänt fartygets utformning, konstruktion och utrustning med beaktande av den användning fartyget är avsett för.
.2 All spolvätska från eventuell rengöring före reparation eller besök i torrdocka skall avlämnas till mottagningsanordningar, vars lämplighet bekräftats av administrationen.

.3 Av det certifikat som krävs enligt denna bilaga framgår
.1 att samtliga lasttankar är certifierade för transport av ett begränsat antal ämnen som är jämförbara och kan alterneras i samma tank utan att tanken rengörs mellan transporterna, och
.2 det detaljerade innehållet i undantaget.

.4 Ombord på fartyget finns en manual godkänd av administrationen.
.5 Ifall fartyg trafikerar hamnar eller terminaler under andra fördragsstaters jurisdiktion, skall administrationen lämna information om detaljerna i undantaget till organisationen, som ger denna information vidare till parterna i konventionen för kännedom och eventuella åtgärder.

Regel 5

Likvärdighet

1 Administrationen kan tillåta att en anordning, maskin eller apparat eller ett material installeras i ett fartyg som alternativ till någon av de anordningar, maskiner eller apparater, eller något av de material som krävs i denna bilaga förutsatt den alternativa installationen är likvärdig. Denna befogenhet hos administrationen omfattar inte ersättning av krav på utformning och konstruktion som ställs i denna bilaga med operativa metoder för övervakning och kontroll av oljeutsläpp.

if any; and
.5 the certificate required under this Annex is endorsed to the effect that the ship is solely engaged in such restricted voyages.

4 For a ship whose constructional and operational features are such that ballasting of cargo tanks is not required and cargo tank washing is only required for repair or drydocking, the Administration may allow exemption from the provisions of regulation 12, provided that all of the following conditions are complied with:
.1 the design, construction and equipment of the ship are approved by the Administration, having regard to the service for which it is intended;
.2 any effluent from tank washings which may be carried out before a repair or drydocking is discharged to a reception facility, the adequacy of which is ascertained by the Administration;
.3 the certificate required under this Annex indicates:
.1 that each cargo tank is certified for the carriage of a restricted number of substances which are comparable and can be carried alternately in the same tank without intermediate cleaning; and
.2 the particulars of the exemption;

.4 the ship carries a Manual approved by the Administration; and
.5 in the case of ships engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention, the Administration communicates to the Organization, for circulation to the Parties to the Convention, particulars of the exemption, for their information and appropriate action, if any.

Regulation 5

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 the substitution of operational methods to effect the control of discharge of Noxious Liquid Substances as equivalent to those design and

2 En administration som, med stöd av punkt 1 i denna regel, tillåter att ett beslag, ett material en anordning eller en maskin som alternativ till ett sådant beslag eller material eller en sådan anordning eller maskin som krävs i denna bilaga, skall lämna detaljerad information om detta till organisationen, som ger informationen vidare till de fördragsslutande parterna för kännedom och eventuella åtgärder.

3 Utan hinder av bestämmelserna i punkterna 1 och 2 i denna regel, skall konstruktionen och utrustningen av ett fartyg som transporterar kondenserad gas och är certifierat för transport av sådana skadliga flytande ämnen som räknas upp i tillämplig kod för gastankfartyg (Gas Carrier Code) anses kraven på konstruktion och utrustning i reglerna 11 och 12 i denna bilaga, förutsatt att gastankfartyget uppfyller vart och ett av följande villkor:

.1 Fartyget har certifikat för transport av kondenserade gaser i bulk i enlighet med tillämplig kod för gastankfartyg.

.2 Fartyget har ett internationellt föroreningsskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk, i vilket fastställs att gastankfartyget bara får transportera sådana ämnen som specificeras och räknas upp i tillämplig kod för gastankfartyg.

.3 Fartyget har arrangemang för segregerad barlast.

.4 Fartyget har pump- och rörledningsanordningar som, på ett för administrationen godtagbart sätt, säkerställer att de lastrester som blir kvar i tankar och tillhörande rörledningar efter lossning inte överskrider de tillämpliga gränsvärden som fastställs i regel 12.1, 12.2 eller 12.3.

.5 Fartyget är utrustat med en lasthanteringsmanual som är godkänd av administrationen och som säkerställer att lastrester och vatten inte blandas inom ramen för hanteringen, och att inga lastrester blir kvar i tanken efter ventilation enligt manualen.

KAPITEL II – INDELNING AV SKADLIGA FLYTANDE ÄMNEN I KATEGORIER

Regel 6

Klassificering och uppräkning av skadliga flytande ämnen och andra ämnen

construction features which are prescribed by regulations in this Annex.

2 The Administration, which allows a fitting, material, appliance or apparatus as alternative to that required by this Annex, under paragraph 1 of this regulation, shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the Convention, particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

3 Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this regulation, the construction and equipment of liquefied gas carriers certified to carry Noxious Liquid Substances listed in the applicable Gas Carrier Code, shall be deemed to be equivalent to the construction and equipment requirements contained in regulations 11 and 12 of this Annex, provided that the gas carrier meets all following conditions:

.1 hold a Certificate of Fitness in accordance with the appropriate Gas Carrier Code for ships certified to carry liquefied gases in bulk;

.2 hold an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk, in which it is certified that the gas carrier may carry only those Noxious Liquid Substances identified and listed in the appropriate Gas Carrier Code;

.3 be provided with segregated ballast arrangements;

.4 be provided with pumping and piping arrangements, which, to the satisfaction of the Administration, ensure that the quantity of cargo residue remaining in the tank and its associated piping after unloading does not exceed the applicable quantity of residue as required by regulation 12.1, 12.2 or 12.3; and

.5 be provided with a Manual, approved by the Administration, ensuring that no operational mixing of cargo residues and water will occur and that no cargo residues will remain in the tank after applying the ventilation procedures prescribed in the Manual.

CHAPTER 2 – CATEGORIZATION OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Regulation 6

Categorization and listing of Noxious Liquid

1 Med hänsyn till reglerna i denna bilaga indelas de skadliga flytande ämnena i följande fyra kategorier:
.1 Kategori X Skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring och barlastlänsning, utgör en allvarlig risk för marina naturtillgångar och människors hälsa och därför berättigar till förbud av utsläpp i den marina miljön.

.2 Kategori Y: Skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring och barlastlänsning, utgör en risk för marina tillgångar och människors hälsa, medför skada på skönhets- eller rekreationsvärden eller försvårar annat behörigt utnyttjande av havet och därför berättigar kvantitativa och kvalitativa begränsningar av utsläpp i den marina miljön.
.3 Kategori Z: Skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring och barlastlänsning, utgör en mindre risk för marina naturtillgångar och människors hälsa och därför berättigar till mindre strikta kvantitativa och kvalitativa begränsningar av utsläpp i den marina miljön.

.4 Andra ämnen: De ämnen som fått anteckningen OS (andra ämnen) i kolumnen för föroreningskategorier i tabellen i kapitel 18 internationella kemikaliebulkkoden. Dessa ämnen har vid bedömning befunnits falla utanför kategorierna X, Y och Z definierade i regel 6.1 i denna bilaga, eftersom de för närvarande inte anses skada marina tillgångar, människors hälsa eller skönhets- och rekreationsvärden, eller försvåra behörigt nyttjande av havet om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning. Kraven i denna bilaga skall inte tillämpas på utsläpp av slagvatten, vattenbarlast, annat avfall eller andra blandningar som bara innehåller ämnen i kategorin ”övriga ämnen”.
2 Riktlinjer för kategoriindelning av skadliga flytande ämnen ges i bihang 1 till denna bilaga.
3 När ett sådant flytande ämne skall transporteras som inte har klassificerats enligt punkt 1 i denna regel, skall regeringarna i de fördragsslutande stater som är involverade i transporten komma överens om en temporär kategori för ämnet med stöd av de riktlinjer som avses i punkt 2 i denna regel. Ämnet får inte transporteras förrän berörda regeringar nått fullt samförstånd. Regeringen i det producerande eller transporterande land som är

Substances and other substances

1 For the purpose of the regulations of this Annex, Noxious Liquid Substances shall be divided into four categories as follows:
.1 Category X: Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a major hazard to either marine resources or human health and, therefore, justify the prohibition of the discharge into the marine environment;
.2 Category Y: Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to 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 a limitation on the quality and quantity of the discharge into the marine environment;
.3 Category Z: Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a minor hazard to either marine resources or human health and therefore justify less stringent restrictions on the quality and quantity of the discharge into the marine environment;
.4 Other Substances: substances indicated as OS (Other Substances) in the pollution category column of chapter 18 of the International Bulk Chemical Code which have been evaluated and found to fall outside Category X, Y or Z as defined in regulation 6.1 of this Annex because they are, at present, considered to present no harm to marine resources, human health, amenities or other legitimate uses of the sea when discharged into the sea from tank cleaning of deballasting operations. The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances referred to as “Other Substances” shall not be subject to any requirements of the Annex.
2 Guidelines for use in the categorization of Noxious Liquid Substances are given in appendix 1 to this Annex.
3 Where it is proposed to carry a liquid substance in bulk which has not been categorized under paragraph 1 of this regulation, 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

initiativtagare till överenskommelsen skall så snart som möjligt, likväl senast inom 30 dagar efter att överenskommelsen nåtts, ge organisationen detaljerad information om ämnet och den provisoriska kategoribestämningen. Organisationen skall årligen dela ut denna information till de parterna i konventionen för kännedom. Organisationen måste upprätthålla ett register över alla sådana ämnen och provisoriska bedömningar av dem, ända tills ämnena formellt tas med i IBC-koden.

this regulation. Until full agreement among the Governments involved has been reached, the substance shall not be carried. As soon as possible, but not later than 30 days after the agreement has been reached, the Government of the producing or shipping country, initiating the agreement concerned, shall notify the Organization and provide details of the substance and the provisional assessment for annual circulation to all Parties for their information. The Organization shall maintain a register of all such substances and their provisional assessment until such time as the substances are formally included in the IBC Code.

KAPITEL III – BESIKTNING OCH CERTIFIERING

Regel 7

Besiktning och certifiering av kemikalietankfartyg

Utan hinder av bestämmelserna i reglerna 8, 9 och 10 i denna bilaga, skall sådana kemikalietankfartyg som de fördragsslutande länderna i tillämplig utsträckning besiktigat och certifierat i enlighet med föreskrifterna i IBC-koden eller i BCH-koden anses uppfylla nämnda regler. Ett certifikat som utfärdats utgående från dessa koder skall äga samma giltighet och ges samma erkännande som ett certifikat utfärdat enligt regel 9 i denna bilaga.

Regel 8

Besiktningar

1 Fartyg som transporterar skadliga flytande ämnen i bulk skall besiktigas som följer:

.1 En första besiktning skall utföras innan fartyget tas i trafik eller innan det certifikat som krävs enligt regel 9 i denna bilaga utfärdas första gången. Denna besiktning skall omfatta en fullständig besiktning av fartygets konstruktiva delar, utrustning, anordningar, ar-

CHAPTER 3 SURVEYS AND CERTIFICATION

Regulation 7

Survey and certification of chemical tankers

Notwithstanding the provisions of regulations 8, 9, and 10 of this Annex, chemical tankers which have been surveyed and certified by States Parties to the present Convention in accordance with the provisions of the International Bulk Chemical Code or the Bulk Chemical Code, as applicable, shall be deemed to have complied with the provisions of the said regulations, and the certificate issued under that Code shall have the same force and receive the same recognition as the certificate issued under regulation 9 of this Annex.

Regulation 8

Surveys

1 Ships carrying Noxious Liquid Substances in bulk shall be subject to the surveys specified below:

.1 An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation 9 of this Annex is issued for the first time, and which shall include a com-

rangemang och byggnadsmaterial i den utsträckning denna bilaga skall tillämpas på fartyget i fråga. Besiktningen skall utföras så, att den säkerställer att de konstruktiva delarna, utrustningen, anordningarna, arrangemangen och byggnadsmaterialen helt uppfyller tillämpliga krav i denna bilaga.

.2 Förnyade besiktningar skall utföras med intervaller som fastställs av administrationen. Dessa intervaller får inte vara längre än fem år, utom när regel 10.2, 10.5, 10.6 eller 10.7 i denna bilaga tillämpas. Besiktningarna skall utföras så, att de säkerställer att de konstruktiva delarna, utrustningen, anordningarna, arrangemangen och byggnadsmaterialen helt uppfyller tillämpliga krav i denna bilaga.

.3 En mellanbesiktning skall utföras högst tre månader före eller efter den andra årsdagen av certifikatet eller högst tre månader före eller efter den tredje årsdagen av certifikatet. Mellanbesiktningen skall utföras i stället för en av de årliga besiktningar som avses i punkt 1.4 i denna regel. Besiktningen skall utföras så, att den säkerställer att utrustningen, inklusive pump- och rörledningssystem, helt och hållet motsvarar tillämpliga krav i denna bilaga och är i gott skick. Påteckning för mellanbesiktning skall göras på certifikat utfärdat enligt regel 9 i denna bilaga.

.4 Årliga besiktningar skall genomföras högst tre månader före eller efter varje årsdag av certifikatet. De årliga besiktningarna skall inkludera en allmän inspektion av de konstruktiva delarna, utrustningen, anordningarna, arrangemangen och byggnadsmaterialen enligt punkt 1.1 i denna regel, för att säkerställa att de skötts i enlighet med punkt 3 denna regel och att de är i fullgott skick med hänsyn till den användning fartyget är avsett för. Påteckning för årlig besiktning skall göras på certifikat utfärdat enligt regel 9 i denna bilaga.

.5 Tilläggsbesiktningar skall utföras efter en reparation som skett till följd av sådana undersökningar som föreskrivs i punkt 3 i denna regel och dessutom alltid när en betydande reparation eller renovering utförts. Tilläggsbesiktningen kan, beroende på omständigheterna, vara antingen heltäckande eller partiell. Besiktningen skall utföras så att den säkerställer att nödvändiga reparationer och renoveringar verkligen utförts, att material och arbetsutförande är tillfredsställande i alla avseenden och att fartyget på alla punkter överensstämmer med kraven i denna bilaga.

2.1 Besiktningar av fartyg i enlighet med föplete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.

.2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding 5 years, except where regulation 10.2, 10.5, 10.6, 10.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex.

.3 An intermediate survey within 3 months before or after the second anniversary date or within 3 months before or after the third anniversary date of the Certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4 of this regulation. The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 9 of this Annex.

.4 An annual survey within 3 months before or after each anniversary date of the Certificate including a general inspection of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1.1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 3 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 9 of this Annex.

.5 An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 3 of this regulation, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the

reskrifterna i denna bilaga, skall verkställas av tjänstemän inom administrationen. Administrationen kan likväl anförtro besiktningarna åt särskilt utnämnda inspektörer eller godkända inrättningar.

2.2 De godkända inrättningar som avses i punkt 2.1 skall följa de riktlinjer som antagits av organisationen genom resolution A.739(18), vilka kan ändras av organisationen, och den specifikation som antagits av organisationen genom resolution A.789(19), vilken kan ändras av organisationen. Sådana ändringar måste likväl godkännas, genomföras och sättas i kraft i enlighet med bestämmelserna i artikel 16 i konventionen om förfaranden vid ändring av denna bilaga.

2.3 En administration som utnämner inspektörer eller godkänner inrättningar för att verkställa besiktningar i enlighet med punkt 2.1 i denna regel skall åtminstone ge dessa inspektörer eller inrättningar fullmakt att

.1 kräva att fartyg repareras, och
.2 verkställa besiktningar på begäran av behöriga myndigheter i en hamnstat.

2.4 Administrationen måste informera organisationen om de specifika skyldigheterna och villkoren i fråga om de befogenheter den delegerat gett utnämnda inspektörer eller godkända inrättningar. Organisationen ger denna information vidare till parterna i konventionen.

2.5 När en för ändamålet utsedd inspektör eller godkänd inrättning slagit fast att ett fartygs kondition eller dess utrustning inte i huvudsak stämmer överens med uppgifterna i certifikatet, eller om konditionen eller utrustningen är sådan att fartyget inte kan fortsätta till sjöss utan att risken för skador på den marina miljön blir orimligt stor, skall en sådan inspektör eller inrättning utan dröjsmål säkerställa att bristerna åtgärdas och informera administrationen i vederbörlig ordning. Om inga sådana korrigerande åtgärder vidtas, skall certifikatet dras in och administrationen utan dröjsmål informeras om detta. Om fartyget befinner sig i en hamn i en annan fördragsstat, skall behörig myndighet i hamnstaten även underrättas omgående. När en tjänsteman inom administrationen, en utnämnd inspektör eller en godkänd inrättning har informerat behöriga myndigheter i hamnstaten, skall hamnstatens regering ge nödvändigt bi-

requirements of this Annex.

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

2.2 The recognized organization, referred to in paragraph 2.1 of this regulation shall comply with the Guidelines adopted by the Organization by resolution A.739(18), as may be amended by the Organization, and the specification adopted by the Organization by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to this Annex.

2.3 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys as set forth in paragraph 2.1 of this regulation shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

.1 require repairs to a ship; and
.2 carry out surveys if requested by the appropriate authorities of a port State.

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

2.5 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate, or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately, and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or a recognized

stånd för att nämnda tjänsteman, en inspektör eller inrättning skall kunna fullgöra sina skyldigheter enligt denna regel. I tillämpliga fall skall regeringen i hamnstaten i fråga skrida till åtgärder för att säkerställa att fartyget inte avgår förrän det kan fortsätta till sjöss eller till närmaste reparationsvarv utan att orsaka orimligt stor risk för skada på den marina miljön.

2.6 Under alla omständigheter måste administrationen till fullo garantera att besiktningen är fullständig och utförs effektivt, och förbinda sig att vidta nödvändiga åtgärder för att uppfylla denna skyldighet.

3.1 Fartyget och dess utrustning måste hållas i skick så att de uppfyller kraven i konventionen, för att säkerställa att fartyget i alla avseenden är i skick att lämna hamnen utan att utgöra en orimlig risk för den marina miljön.

3.2 Efter att någon av de besiktningar som krävs i punkt 1 i denna regel har verkställts, får inga ändringar göras i konstruktiva delar, utrustning, anordningar, arrangemang och byggnadsmaterial som omfattas av besiktningen utan tillstånd från administrationen, med undantag av rent utbyte av sådan utrustning eller sådana anordningar.

3.3 När ett fartyg har varit inblandat i en olycka eller en sådan brist har upptäckts som väsentligt inverkar på fartygets integritet eller på effektiviteten eller fullständigheten hos sådan utrustning som omfattas av denna bilaga, skall befälhavaren på fartyget eller fartygets ägare snarast möjligt underrätta administrationen, den godkända inrättningen eller den utnämnda inspektören som bär ansvar för utfärdandet av tillämpligt certifikat. Denna skall sörja för att en undersökning inleds med syfte att bestämma om en besiktning i enlighet med punkt 1 i denna regel är nödvändig. Om fartyget befinner sig i en hamn i en annan fördragsstat, skall befälhavaren eller ägaren också omedelbart underrätta behöriga myndigheter i hamnstaten, och den utsedda inspektören eller godkända inrättningen skall försäkra sig om att en sådan underrättelse har gjorts.

organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of the port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

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

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

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

3.3 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph 1 of this regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made."

Regel 9

Utfärdande av eller påteckning på certifikat

1 För varje fartyg avsett att transportera skadliga flytande ämnen i bulk vilket trafikerar hamnar eller terminaler under andra fördragsstaters jurisdiktion skall, efter första eller förnyad besiktning i enlighet med kraven i regel 8 i denna bilaga, utfärdas ett internationellt föroreningsskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk.

2 Ett sådant certifikat skall utfärdas eller påtecknas av administrationen eller av en person eller inrättning som vederbörligen bemyndigats av administrationen. Under alla omständigheter bär administrationen fullt ansvar för certifikatet.

3.1 Regeringen i en fördragsstat kan på begäran av administrationen låta besiktiga ett fartyg, och om förutsättningarna i denna bilaga är uppfyllda, skall regeringen i fråga för fartyget utfärda eller ge fullmakt att utfärda ett internationellt föroreningsskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk, och, i tillämpliga fall, påteckna eller ge fullmakt att påteckna certifikatet i enlighet med denna bilaga.

3.2 En kopia av certifikatet och besiktningsrapporten skall så snart som möjligt lämnas hos den administration som begärt besiktningen.

3.3 Ett sålunda utfärdat certifikat skall innehålla en anteckning om att det har utfärdats på begäran av administrationen, och det skall äga samma giltighet och ges samma erkännande som ett certifikat utfärdat enligt punkt 1 i denna regel.

3.4 Ett internationellt föroreningsskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk får inte utfärdas för fartyg som har rätt att föra en sådan stats flagga som inte är part i konventionen.

4 Ett internationellt föroreningsskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk skall utformas enligt modellen i bihang 3 till denna bilaga, och det skall vara skrivet åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om anteckningar i certifikatet även görs på ett officiellt nationellt språk i det land vars flagga fartyget har rätt att föra, skall sådana anteckningar gälla i fall av tvist eller oklarhet.

Regulation 9

Issue or endorsement of Certificate

1 An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 8 of this Annex, to any ship intended to carry Noxious Liquid Substances in bulk and which is engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.

2 Such Certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

3.1 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 Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate on the ship, in accordance with this Annex.

3.2 A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

3.3 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 paragraph 1 of this regulation.

3.4 No International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued to a ship, which is entitled to fly the flag of a State which is not a party.

4 The International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be drawn up in the form corresponding to the model given in appendix 3 to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in the case of a dispute or discrepancy.

Regel 10

Certifikatets varaktighet och giltighet

1 Ett internationellt föroreningsskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk skall utfärdas för en period som bestäms av administrationen och får vara högst fem år lång.
2.1 Utan hinder av punkt 1 i denna regel, skall ett förnyat certifikat utfärdat efter en förnyad besiktning som slutförs högst tre månader innan existerande certifikat upphör att gälla, ha en giltighetstid som inleds den dag besiktningen slutförs och avslutas senast fem år efter det gamla certifikatets sista giltighetsdag.
2.2 Om förnyad besiktning slutförs efter att det gamla certifikatet upphört att gälla, skall det nya certifikatets giltighetstid inledas den dag den förnyade besiktningen slutförs och upphöra senast fem år efter det gamla certifikatets sista giltighetsdag.
2.3 Om förnyad besiktning slutförs över tre månader innan giltighetstiden för det gamla certifikatet löper ut, skall det nya certifikatet ha en giltighetstid som inleds den dag den förnyade besiktningen slutförs och upphör senast fem år efter denna dag.

3 Om ett certifikat är utfärdat för en period som är kortare än fem år, kan administrationen förlänga certifikatets giltighetstid, dock så att den totala giltighetstiden inte överskrider den längsta giltighetstid som fastställs enligt punkt 1 i denna regel. Detta förutsätter att de besiktningar som avses i reglerna 8.1.3 och 8.1.4 i denna bilaga och som skall utföras när ett certifikat är utfärdat för fem år genomförs i vederbörlig ordning.
4 Om en förnyad besiktning har utförts, men ett nytt certifikat inte kan utfärdas eller föras ombord på fartyget innan det existerande certifikatets giltighetstid löper ut, kan en person eller inrättning med fullmakt av administrationen göra en påteckning på det existerande certifikatet, som härigenom skall godtas som giltigt i högst fem månader efter dess sista giltighetsdag före påteckningen.
5 Om ett fartyg när dess certifikat upphör att gälla inte befinner sig i en sådan hamn där det skall besiktigas, kan administrationen förlänga certifikatets giltighetstid. En sådan förlängning skall likväl beviljas endast för att fartyget skall kunna fullborda sin färd till den hamn där besiktningen skall genomföras, och

Regulation 10

Duration and validity of Certificate

1 An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued for a period specified by the Administration which shall not exceed 5 years.
2.1 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation, when the renewal survey is completed within 3 months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate.
2.2 When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate.
2.3 When the renewal survey is completed more than 3 months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.
3 If a Certificate is issued for a period of less than 5 years, the Administration may extend the validity of the Certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1 of this regulation, provided that the surveys referred to in regulation 8.1.3 and 8.1.4 of this Annex applicable when a Certificate is issued for a period of 5 years are carried out as appropriate.

4 If a renewal survey has been completed and a new Certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing Certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing Certificate and such a Certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed 5 months from the expiry date.
5 If a ship at the time when a Certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the Certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the

endast när ett sådant förfarande förefaller ändamålsenligt och skäligt. En sådan förlängning av giltighetstiden för ett certifikat får vara högst tre månader lång, och det fartyg för vilket förlängningen beviljats får inte tillåtas att i kraft av certifikatet lämna hamnen där besiktningen skall verkställas utan att certifikatet först förnyas. Ett nytt certifikat som utfärdas efter förnyad besiktning skall i detta fall ha en giltighetstid som löper ut senast fem år efter det gamla certifikatets sista giltighetsdag före förlängningen.

6 När ett fartyg används för korta resor kan administrationen förlänga giltighetstiden för dess certifikat med en frist som är högst en månad lång räknat från den sista giltighetsdag som finns antecknad på certifikatet, förutsatt att certifikatets giltighetstid inte redan förlängts med stöd av föregående bestämmelser i denna regel. Ett nytt certifikat som utfärdas efter förnyad besiktning skall ha en giltighetstid som löper ut senast fem år efter det gamla certifikatets sista giltighetsdag före förlängningen.

7 Under särskilda omständigheter som fastställs av administrationen, behöver ett nytt certifikat inte dateras enligt den sista giltighetsdagen för existerande certifikat såsom punkterna 2.2, 5 och 6 i denna regel förutsätter. Under sådana särskilda omständigheter skall det nya certifikatets giltighetstid löpa ut senast fem år efter den dag då den förnyade besiktningen slutförts.

8 Om en årlig besiktning eller en mellanbesiktning slutförs före den tidsgräns som specificeras i regel 8 i denna bilaga,

.1 skall den årsdag som framgår av certifikatet genom påteckning ändras till ett datum som infaller högst tre månader efter datum då besiktningen slutförts,

.2 skall följande årliga besiktning eller mellanbesiktning som krävs enligt regel 8 i denna bilaga utföras enligt den nya årsdagen och med intervaller som föreskrivs i nämnda regel,

.3 får förfallodagen lämnas oförändrad förutsatt att en eller flera årliga besiktningar eller mellanbesiktningar genomförs i vederbörlig ordning så, att de maximala intervaller mellan besiktningarna som definieras i regel 8 i denna bilaga inte överskrids.

9 Ett certifikat som utfärdats enligt regel 9 i denna bilaga upphör att vara giltigt

.1 om vederbörliga besiktningar inte utförs

port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No Certificates shall be extended for a period longer than 3 months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new Certificate. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

6 A Certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions 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. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new Certificate need not be dated from the date of expiry of the existing Certificate as required by paragraph 2.2, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

8 If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 8 of this Annex, then:

.1 the anniversary date shown on the Certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than 3 months later than the date on which the survey was completed;

.2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 8 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date;

.3 the expiry date may remain unchanged provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 8 of this Annex are not exceeded.

9 A Certificate issued under regulation 9 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

med iakttagande av de intervaller som föreskrivs i regel 8.1 i denna bilaga, eller
2 om påteckningar på certifikatet inte gjorts enligt regel 8.1.3 eller 8.1.4 i denna bilaga,

.3 om fartyget omregistreras i en annan stat. Ett nytt certifikat får utfärdas bar ifall den regering som utfärdar certifikatet är fullständigt övertygad om att fartyget överensstämmer med reglerna 8.3.1 och 8.3.2 i denna bilaga. Om omregistreringen sker mellan parter i konventionen, skall regeringen i den stat under vars flagga fartyget trafikerade före omregistreringen, som svar på en anhållan som görs inom tre månader efter att omregistreringen skett, snarast möjligt lämna administrationen kopior av fartygets certifikat före omregistreringen och kopior av relevanta besiktningsrapporter, om sådana finns att tillgå.

.1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 8.1 of this Annex;
.2 if the Certificate is not endorsed in accordance with regulation 8.1.3 or 8.1.4 of this Annex;
.3 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Government issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 8.3.1 and 8.3.2 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within 3 months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

KAPITEL 4 – UTFORMNING, KONSTRUKTION, ARRANGEMANG OCH UTRUSTNING

Regel 11

Utformning, konstruktion, utrustning och drift

1 Fartyg som är certifierade för transport av sådana skadliga flytande ämnen i bulk som specificeras i kapitel 17 i IBC-koden måste utformas, konstrueras, byggas, utrustas och drivas i enlighet med följande bestämmelser, för att de oövervakade utsläppen av sådana ämnen skall kunna minimeras:
.1 IBC-koden om kemikalietankfartyget är konstruerat den 1 juli 1986 eller senare, eller

.2 den kemikaliebulkkod som avses i punkt 1.7.2 i IBC-koden i fråga om
.1 fartyg för vilka byggnadskontrakt har tecknats den 2 november 1973 eller senare, vilka är byggda den 1 juli 1986 eller tidigare och trafikerar hamnar eller terminaler under andra fördragsstaters jurisdiktion, och

.2 fartyg byggda den 1 juli 1983 eller senare, likväl före den 1 juli 1986, och vilka uteslutande används för trafik mellan hamnar eller terminaler i den stat vars flagga fartyget har rätt att föra.
.3 den BCH-kod som avses i punkt 1.7.3 i

CHAPTER 4 – DESIGN, CONSTRUCTION, ARRANGEMENT AND EQUIPMENT

Regulation 11

Design, construction, equipment and operations

1 The design, construction, equipment and operation of ships certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk identified in chapter 17 of the International Bulk Chemical Code, shall be in compliance with the following provisions to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances:
.1 the International Bulk Chemical Code when the chemical tanker is constructed on or after 1 July 1986; or
.2 the Bulk Chemical Code as referred to in paragraph 1.7.2 of that Code for:
.1 ships for which the building contract is placed on or after 2 November 1973 but constructed before 1 July 1986, and which are engaged on voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the Convention; and
.2 ships constructed on or after 1 July 1983 but before 1 July 1986, which are engaged solely on voyages between ports or terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.

IBC-koden i fråga om
.1 fartyg för vilka byggnadskontrakt har tecknats före den 2 november 1973 och vilka trafikerar hamnar eller terminaler under andra fördragsstaters jurisdiktion, och

.2 fartyg konstruerade före den 1 juli 1983 vilka uteslutande används för trafik mellan hamnar eller terminaler i den stat vars flagga fartyget har rätt att föra.
2 I fråga om fartyg, andra än kemikalietankfartyg eller fartyg som transporterar kondenserad gas, certifierade för transport av skadliga flytande ämnen i bulk, vilka specificeras i kapitel 17 i IBC-koden, skall administrationen fastställa lämpliga åtgärder. Sådana åtgärder skall basera sig på de riktlinjer[54] som organisationen utvecklat med syfte att säkerställa att föreskrifterna blir sådana att de minimerar omfattningen av oövervakade utsläpp i havet.

Regel 12

Pumpning, rörledningar, lossningsarrangemang och sloptankar

1 Varje fartyg som är byggt före den 1 juli 1986 skall vara utrustat med pump- och rörledningsanordningar som skall säkerställa att ingen tank certifierad för transport av ämnen i kategori X eller Y med tillhörande rörledningar innehåller över 300 liter lastrester och att ingen tank certifierad för transport av ämnen i kategori Z med tillhörande rörledningar innehåller över 900 liter lastrester efter lossning. Ett effektivitetstest skall utföras i enlighet med bihang 5 till denna bilaga.

2 Varje fartyg som är byggt den 1 juli 1986 eller senare men före den 1 januari 2007 skall vara utrustat med pump- och rörledningsanordningar som skall säkerställa att ingen tank certifierad för transport av ämnen i kategori X eller Y med tillhörande rörledningar innehåller över 100 liter lastrester och att ingen tank certifierad för transport av ämnen i kategori Z med tillhörande rörledningar innehåller över 300 liter lastrester efter lossning. Ett effektivitetstest skall utföras i enlighet med bihang 5 till denna bilaga.

3 Varje fartyg byggt den 1 januari 2007 eller senare skall vara utrustat med pump- och rörledningsanordningar avsedda att säkerställa

.3 The Bulk Chemical Code as referred to in paragraph 1.7.3 of that Code for:
.1 ships for which the building contract is placed before 2 November 1973 and which are engaged on voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the Convention; and
.2 ships constructed before 1 July 1983, which are solely engaged on, voyages between ports or terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.
2 In respect of ships other than chemical tankers or liquefied gas carriers certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk identified in chapter 17 of the International Bulk Chemical Code, the Administration shall establish appropriate measures based on the Guidelines developed by the Organization in order to ensure that the provisions shall be such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances.[54]

Regulation 12

Pumping, piping, unloading arrangements and slop tanks

1 Every ship constructed before 1 July 1986 shall be provided with a pumping and piping arrangement to ensure that each tank certified for the carriage of substances in Category X or Y does not retain a quantity of residue in excess of 300 litres in the tank and its associated piping and that each tank certified for the carriage of substances in Category Z does not retain a quantity of residue in excess of 900 litres in the tank and its associated piping. A performance test shall be carried out in accordance with appendix 5 of this Annex.
2 Every ship constructed on or after 1 July 1986 but before 1 January 2007 shall be provided with a pumping and piping arrangement to ensure that each tank certified for the carriage of substances in Category X or Y does not retain a quantity of residue in excess of 100 litres in the tank and its associated piping and that each tank certified for the carriage of substances in Category Z does not retain a quantity of residue in excess of 300 litres in the tank and its associated piping. A performance test shall be carried out in accordance with appendix 5 of this Annex.
3 Every ship constructed on or after 1 January 2007 shall be provided with a pumping and piping arrangement to ensure that each

att ingen tank certifierad för transport av ämnen i kategori X, Y eller Z med tillhörande rörledningar innehåller över 75 liter lastrester efter lossning. Ett effektivitetstest skall utföras i enlighet med bihang 5 till denna bilaga.

4 På sådana fartyg byggda före den 1 januari 2007 som inte är kemikalietankfartyg och inte uppfyller de krav om pump- och rörledningsanordningar för ämnen i kategori Z som avses i punkterna 1 och 2 i denna regel ställs inga kvantitativa krav. Föreskrifterna skall anses vara uppfyllda om tankarna töms i så hög grad det är praktiskt.

5 De effektivitetstest för pumpanordningar som avses i punkterna 1, 2 och 3 i denna regel skall godkännas av administrationen. Testen skall utföras med vatten som testmedium.

6 Fartyg certifierade för transport av ämnen i kategori X, Y eller Z skall ha minst ett avlopp för utsläpp under vattenlinjen.

7 Sådana avlopp under vattenlinjen som avses i punkt 6 är inte obligatoriska för sådana fartyg byggda före den 1 januari 2007 som är certifierade för transport av ämnen i kategori Z.

8 Avlopp under vattenlinjen skall placeras inom lastområdet nära övergången mellan botten- och sidobordläggningen, och det skall inrättas så att blandningar av vatten och lastrester inte tas in genom fartygets intag för havsvatten.

9 Anordningar för avlopp under vattenlinjen måste vara sådana att blandningar av lastrester och vatten som släpps ut inte passerar genom fartygets gränsskikt. När utsläppet sker vinkelrätt mot bordläggningen, skall minimidiametern på avloppet därför beräknas enligt formeln

$$d = \frac{Q_d}{5L_d}$$

där

d = minimidiametern på avloppet (m),

L_d = avståndet från den förliga perpendikeln till avloppet (m),

Q^d = den valda maximala tömningshastigheten med vilken blandningar av lastavfall och vatten kan tömmas genom avloppet (m^3/h).

tank certified for the carriage of substances in Category X, Y or Z does not retain a quantity of residue in excess of 75 litres in the tank and its associated piping. A performance test shall be carried out in accordance with appendix 5 of this Annex.

4 For a ship other than a chemical tanker constructed before 1 January 2007 which cannot meet the requirements for the pumping and piping arrangements for substances in Category Z referred to in paragraphs 1 and 2 of this regulation no quantity requirement shall apply. Compliance is deemed to be reached if the tank is emptied to the most practicable extent.

5 Pumping performance tests referred to in paragraphs 1, 2 and 3 of this regulation shall be approved by the Administration. Pumping performance tests shall use water as the test medium.

6 Ships certified to carry substances of Category X, Y or Z shall have an underwater discharge outlet (or outlets).

7 For ships constructed before 1 January 2007 and certified to carry substances in Category Z an underwater discharge outlet as required under paragraph 6 of this regulation is not mandatory.

8 The underwater discharge outlet (or outlets) shall be located within the cargo area in the vicinity of the turn of the bilge and shall be so arranged as to avoid the re-intake of residue/water mixtures by the ship's seawater intakes.

9 The underwater discharge outlet arrangement shall be such that the residue/water mixture discharged into the sea will not pass through the ship's boundary layer. To this end, when the discharge is made normal to the ship's shell plating, the minimum diameter of the discharge outlet is governed by the following equation:

$$d = \frac{Q_d}{5L_d}$$

where:

d = minimum diameter of the discharge outlet (m)

L_d = distance from the forward perpendicular to the discharge outlet (m)

Q_d = the maximum rate selected at which the ship may discharge a residue/water mixture through the outlet (m^3/h).

10 När tömningen inte sker vinkelrätt mot fartygets bordläggning, skall kvoten ovan modifieras så, att Q_d ersätts med den komponent av Q_d som är vinkelrät mot bordläggningen.

11 *Sloptankar*

Även om särskilda sloptankar inte behöver inrättas enligt denna bilaga, kan sloptankar behövas vid vissa rengöringsprocedurer. Som sloptankar kan lasttankar användas.

10 When the discharge is directed at an angle to the ship's shell plating, the above relationship shall be modified by substituting for Q_d the component of Q_d which is normal to the ship's shell plating.

11 *Slop tanks*

Although this Annex does not require the fitting of dedicated slop tanks, slop tanks may be needed for certain washing procedures. Cargo tanks may be used as slop tanks.

KAPITEL 5 – OPERATIVA UTSLÄPP AV SKADLIGA FLYTANDE ÄMNEN

Regel 13

Övervakning av utsläpp av skadliga flytande ämnen

Om annat inte följer av bestämmelserna i regel 3 i denna bilaga, skall utsläpp av rester av skadliga flytande ämnen eller barlastvatten, tankspolvätska eller andra blandningar som innehåller sådana ämnen övervakas i enlighet med nedanstående krav.

1 ***Bestämmelser om utsläpp***

1.1 Utsläpp i havet av rester av ämnen som hör till kategori X, Y eller Z eller som provisoriskt bedömts som sådana, eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra blandningar som innehåller sådana ämnen, är förbjudet, utom när utsläppet sker helt i enlighet med tillämpliga operationella krav i denna bilaga.

1.2 Innan spolning eller utsläpp genomförs i enlighet med denna regel, skall tanken i fråga tömmas så väl som möjligt enligt de procedurer som beskrivs i manualen.

1.3 Transport av sådana ämnen som inte klassificerats och inte heller provisoriskt bedömts i enlighet med regel 6 i denna bilaga är förbjuden. Likaså är transport av barlastvatten, tankspolvätska eller andra blandningar som innehåller sådana ämnen är förbjuden, liksom även alla utsläpp i havet av ämnena eller blandningarna i fråga i samband med transport.

2 ***Normer för utsläpp***

2.1 När bestämmelserna i denna regel tillåter utsläpp i havet av rester av ämnen i kategori

CHAPTER 5 – OPERATIONAL DISCHARGES OF RESIDUES OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Regulation 13

Control of discharges of residues of Noxious Liquid Substances

Subject to the provisions of regulation 3 of this Annex the control of discharges of residues of Noxious Liquid Substances or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances shall be in compliance with the following requirements.

1 ***Discharge provisions***

1.1 The discharge into the sea of residues of substances assigned to Category X, Y or Z or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances shall be prohibited unless such discharges are made in full compliance with the applicable operational requirements contained in this Annex.

1.2 Before any prewash or discharge procedure is carried out in accordance with this regulation, the relevant tank shall be emptied to the maximum extent in accordance with the procedures prescribed in the Manual.

1.3 The carriage of substances which have not been categorized, provisionally assessed or evaluated as referred to in regulation 6 of this Annex or of ballast water, tank washings or other mixtures containing such residues shall be prohibited along with any consequential discharge of such substances into the sea.

2 ***Discharge standards***

2.1 Where the provisions in this regulation allow the discharge into the sea of residues of

X Y eller Z eller ämnen som provisoriskt klassificerats som sådana, eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra blandningar som innehåller sådana ämnen, tillämpas följande utsläppsnormer:
.1 fartyget är under gång med minst 7 knops hastighet, ifall det har eget framdrivningsmaskineri, eller med minst 4 knops hastighet, ifall det saknar eget framdrivningsmaskineri,
.2 utsläppet sker under vattenlinjen genom ett eller flera avlopp utan att överskrida den maximala utsläppshastighet för vilken varje avlopp är konstruerat, och

.3 utsläppet sker på minst 12 sjömils avstånd från närmaste land i ett område med ett vattendjup på minst 25 meter.

2.2 Från fartyg konstruerade före den 1 januari 2007 behöver ämnen som hör till kategori Z eller som provisoriskt klassificerats som sådana eller barlastvatten, tankspolvätska eller andra blandningar som innehåller sådana ämnen, inte släppas ut under vattenlinjen.

2.3 Administrationen kan bevilja undantag från kravet om minst 12 sjömils avstånd från närmaste land i punkt 2.1.3 i fråga om ämnen i kategori Z vid transport med fartyg som enbart färdas i vatten som lyder under den stats överhöghet eller jurisdiktion vars flagga fartyget har rätt att föra. Dessutom kan administrationen bevilja undantag från kravet om att tömningen skall ske minst 12 sjömil från närmaste land för ett specifikt fartyg med rätt att föra ifrågavarande stats flagga, när fartyget används i trafik inom farvatten som lyder under en angränsande stats överhöghet eller jurisdiktion. Detta förfarande förutsätter att de två staterna ingår en skriftlig överenskommelse och att ingen tredje part är inblandad. Information om en sådan överenskommelse skall inom 30 dagar lämnas hos organisationen, som ger informationen vidare till parterna i konventionen för kännedom och eventuella åtgärder.

3 ***Ventilation av lastrester***
Lastrester kan avlägsnas från en tank med hjälp av ventilationsmetoder som är godkända av administrationen. Metoderna måste stämma överens med specifikationerna i bihang 7 till denna bilaga. Allt vatten som därefter tas i tanken skall anses vara rent och skall inte

substances in Category X, Y or Z or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances the following discharge standards shall apply:
.1 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;
.2 the discharge is made below the waterline through the underwater discharge outlet(s) not exceeding the maximum rate for which the underwater discharge outlet(s) is (are) designed; and
.3 the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land in a depth of water of not less than 25 metres.
2.2 For ships constructed before 1 January 2007 the discharge into the sea of residues of substances in Category Z or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances below the waterline is not mandatory.
2.3 The Administration may waive the requirements of paragraph 2.1.3 for substances in Category Z, regarding the distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land for ships solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag, of which, the ship is entitled to fly. In addition, the Administration may waive the same requirement regarding the discharge distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land for a particular ship entitled to fly the flag of their State, when engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of one adjacent state after the establishment of an agreement, in writing, of a waiver between the two coastal States involved provided that no third party will be affected. Information on such agreement shall be communicated to the Organization within 30 days for further circulation to the Parties to the Convention for their information and appropriate action if any.

3 ***Ventilation of cargo residues***
Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be in accordance with appendix 7 of this Annex. Any water subsequently introduced into the tank shall be regarded as clean and shall

vara underkastat de krav som ställs på utsläpp i denna bilaga.

4 ***Befrielse från tankspolning***
Regeringen i det mottagande landet kan på begäran av befälhavaren på ett fartyg befria fartyget från tankspolning, ifall regeringen vunnit säkerhet om
.1 att tanken är tömd och skall lastas med samma ämne som den innehöll före tömningen eller ett ämne som är kompatibelt med detta ämne, och att tanken inte kommer att bli rengjord eller barlastad innan den lastas, eller
.2 att tanken är tömd men skall varken rengöras eller barlastas till sjöss. Tankspolning skall utföras i enlighet med tillämplig punkt i denna regel i någon annan hamn, förutsatt att skriftlig bekräftelse erhållits om att hamnen i fråga tillhandahåller en fullgod mottagningsanordning för ändamålet, eller
.3 att lastresterna avlägsnas genom en ventilationsmetod som godkänts av administrationen i enlighet med bihang 7 till denna bilaga.

5 ***Användning av rengöringsmedel eller tillsatser***
5.1 När en tank tvättas med ett annat medium än vatten, t.ex. mineralolja eller ett klorerat lösningsmedel, skall tillämpliga bestämmelser i bilaga I eller bilaga II uppfyllas på samma sätt som när mediet förs som last. En metod för rengöring av lasttankar som använder ett sådant medium skall specificeras i manualen, och den måste vara godkända av administrationen.

5.2 Om små mängder rengörande tillsatser (detergenter) används i vattnet för att underlätta rengöringen, får inga tillsatser med komponenter som är förorenande ämnen i kategori X användas, utom sådana som lätt nedbryts biologiskt och som totalt förekommer i en koncentration mindre än 10 procent av den rengörande tillsatsen. Inga andra begränsningar skall tillämpas på tanken än sådana som beror på föregående last.

6 ***Utsläpp av rester av ämnen i kategori X***
6.1 Om annat inte följer av bestämmelserna i punkt 1, gäller följande bestämmelser:
.1 En tank från vilken ett ämne i kategori X har lossats, skall spolas innan fartyget lämnar lossningshamnen. Spolningen skall fortsätta tills koncentrationen av ämnet i utflödet är högst 0,1 viktprocent enligt analys av prover

not be subject to the discharge requirements in this Annex.

4 ***Exemption for a prewash***
On request of the ship's master an exemption for a prewash may be granted by the Government of the receiving Party, where it is satisfied that:
.1 the unloaded tank is to be reloaded with the same substance or another substance compatible with the previous one and that the tank will not be washed or ballasted prior to loading; or
.2 the unloaded tank is neither washed nor ballasted at sea. The prewash in accordance with the applicable paragraph of this regulation shall be carried out at another port provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and is adequate for such a purpose; or
.3 the cargo residues will be removed by a ventilation procedure approved by the Administration in accordance with appendix 7 of this Annex.

5 ***The use of cleaning agents or additives***

5.1 When a washing medium other than water, such as mineral oil or chlorinated solvent, is used instead of water to wash a tank, its discharge shall be governed by the provisions of either Annex I or Annex II, which would apply to the medium had it been carried as cargo. Tank washing procedures involving the use of such a medium shall be set out in the Manual and be approved by the Administration.
5.2 When small amounts of cleaning additives (detergent products) are added to water in order to facilitate tank washing, no additives containing Pollution Category X components shall be used except those components that are readily biodegradable and present in a total concentration of less than 10% of the cleaning additive. No restrictions additional to those applicable to the tank due to the previous cargo shall apply.

6 ***Discharge of residues of Category X***
6.1 Subject to the provision of paragraph 1, the following provisions shall apply:
.1 A tank from which a substance in Category X has been unloaded, shall be prewashed before the ship leaves the port of unloading. The resulting residues shall be discharged to a reception facility until the

tagna av en inspektör, och resterna skall lämnas till en mottagningsanordning. När den krävda koncentrationen uppnåtts, skall spolvätskan i tanken överföras till mottagningsanordningen tills tanken är tömd. Anteckningar om dessa åtgärder skall göras i lastdagboken och styrkas av den inspektör som avses i regel 16.1.

.2 Allt vatten som efter genomförd spolning tas i tanken kan släppas ut i havet enligt utsläppsnormerna i regel 13.2.

.3 När regeringen i den stat som är mottagande part anser att det inte är praktiskt möjligt att mäta koncentrationen av ämnet i spolvattnet utan att orsaka fartyget oskäligt dröjsmål, kan parten i fråga godkänna ett alternativt förfarande som likvärdigt för att uppnå den koncentration som föreskrivs i regel 13.6.1.1, under förutsättning att
.1 tanken spolas enligt en metod som godkänts i enlighet med bihang 6 till denna bilaga, och

.2 anteckningar om dessa åtgärder görs i lastdagboken och styrks av den inspektör som avses i regel 16.1.

concentration of the substance in the effluent to such facility, as indicated by analyses of samples of the effluent taken by the surveyor, is at or below 0.1% by weight. When the required concentration level 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 endorsed by the surveyor referred to in regulation 16.1.
.2 Any water subsequently introduced into the tank may be discharged into the sea in accordance with the discharge standards in regulation 13.2.
.3 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 obtain the required concentration in regulation 13.6.1.1 provided that:
.1 the tank is prewashed in accordance with a procedure approved by the Administration in compliance with appendix 6 of this Annex; and
.2 appropriate entries shall be made in the Cargo Record Book and endorsed by the surveyor referred to in regulation 16.1.

7 ***Utsläpp av ämnen i kategorierna Y och Z***

7.1 Om annat inte följer av bestämmelserna i punkt 1, gäller följande bestämmelser:
.1 På de metoder som används vid utsläpp av rester av ämnen i kategorierna Y och Z tillämpas utsläppsnormerna i regel 13.2.

.2 Om lossning av ett ämne i kategori Y eller Z inte utförs i enlighet med manualen, skall tanken spolas innan fartyget lämnar lossningshamnen, om inte alternativa metoder, godkända av den inspektör som avses i regel 16.1, används för att avlägsna ämnet från fartyget så, att resterna av ämnet i tanken underskrider de mängder som specificeras i denna bilaga. Det tankspolvatten som uppkommer skall avlämnas till en mottagningsanordning i lossningshamnen eller i en annan hamn med en lämplig mottagningsanordning, förutsatt att en skriftlig bekräftelse erhållits om att mottagningsanordningen i denna hamn är till-

7 ***Discharge of residues of Category Y and Z***
7.1 Subject to the provision of paragraph 1, the following provisions shall apply:
.1 With respect to the residue discharge procedures for substances in Category Y or Z the discharge standards in regulation 13.2 shall apply.
.2 If the unloading of a substance of Category Y or Z is not carried out in accordance with the Manual, a prewash shall be carried out before the ship leaves the port of unloading, unless alternative measures are taken to the satisfaction of the surveyor referred to in regulation 16. 1 of this Annex to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in this Annex. The resulting tank washings of the prewash shall be discharged to a reception facility at the port of unloading or another port with a suitable reception facility provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and is adequate for such a purpose.

gänglig och fullgod för ändamålet.
.3 Ämnen i kategori Y som är högviskösa eller som definieras som stelnande skall behandlas som följer:
.1 en spolmetod enligt specifikation i bihang 6 skall användas,
.2 rest/vattenblandningen som uppkommer vid spolningen skall överföras till en mottagningsanordning tills tanken är tom, och
.3 allt vatten som därefter tas i tanken kan släppas ut till sjöss enligt utsläppsnormerna i regel 13.2.

7.2 Operationella krav för barlastning och barlastlänsning
7.2.1 Efter lossning och, vid behov, spolning, kan en lasttank barlastas. Bestämmelser om utsläpp av sådan barlast ges i regel 13.2.

7.2.2 Barlast som tagits i en lasttank som rengjorts så, att barlasten innehåller högst 1 ppm av ett tidigare transporterat ämne, kan släppas ut i havet oavsett utsläppshastigheten, fartygets hastighet och platsen för utsläppet, förutsatt att fartyget befinner sig minst 12 sjömil från närmaste land och vattnet är minst 25 meter djupt. Den renhet som krävs har uppnåtts när spolning utförts enligt specifikation i bihang 6 och tanken därefter tvättats med en rengöringsmaskin under en hel rengöringscykel, om fartyget är byggt före den 1 juli 1994, eller med en vattenmängd som inte underskrider den som beräknats med k=1,0.

7.2.3 Kraven i denna bilaga skall inte tillämpas på utsläpp i havet av ren eller segregerad barlast.

8 ***Utsläpp inom Antarktisområdet***
8.1 Med Antarktisområdet förstås havsområdet söder om latituden 60ºS.
8.2 Inom Antarktisområdet är utsläpp av skadliga flytande ämnen eller blandningar som innehåller sådana ämnen förbjudet.

Regel 14

Lasthanteringsmanual

1 Varje fartyg som är certifierat för transport av ämnen i kategori X, Y eller Z skall ha en lasthanteringsmanual som godkänts av administrationen. Manualen skall vara utformad

.3 For High-Viscosity or Solidifying Substances in Category Y the following shall apply:
.1 a prewash procedure as specified in appendix 6 shall be applied;
.2 the residue/water mixture generated during the prewash shall be discharged to a reception facility until the tank is empty; and
.3 any water subsequently introduced into the tank may be discharged into the sea in accordance with the discharge standards in regulation 13.2.
7.2 Operational requirements for ballasting and deballasting
7.2.1 After unloading, and, if required, after a prewash, a cargo tank may be ballasted. Procedures for the discharge of such ballast are set out in regulation 13.2.
7.2.2 Ballast introduced into a cargo tank which has been washed to such an extent that the ballast contains less than 1 ppm of the substance previously carried, may be discharged into the sea without regard to the discharge rate, ship's speed and discharge outlet location, provided that the ship is not less than 12 miles from the nearest land and in water that is not less than 25 metres deep. The required degree of cleanliness has been achieved when a prewash as specified in appendix 6 has been carried out and the tank has been subsequently washed with a complete cycle of the cleaning machine for ships built before 1 July 1994 or with a water quantity not less than that calculated with k=1.0.
7.2.3 The discharge into the sea of clean or segregated ballast shall not be subject to the requirements of this Annex.

8 ***Discharges in the Antarctic Area***
8.1 *Antarctic Area* means the sea area south of latitude 60°S.
8.2 In the Antarctic area any discharge into the sea of Noxious Liquid Substances or mixtures containing such substances is prohibited.

Regulation 14

Procedures and Arrangements Manual

1 Every ship certified to carry substances of Category X, Y or Z shall have on board a Manual approved by the Administration. The Manual shall have a standard format in compliance with appendix 4 to this Annex. In the

enligt standardformatet i bihang 4 till denna bilaga. Om fartyget används i internationell trafik, där språket som används inte är engelska, franska eller spanska, måste texten innehålla en översättning till ett av dessa språk.
2 Huvudsyftet med lasthanteringsmanualen är att för fartygets befäl specificera de arrangemang och operationella metoder som måste iakttas vid hantering av last, rengöring av tankar, hantering av slop samt barlastning och barlastlänsning för att kraven i denna bilaga skall uppfyllas.

case of a ship engaged in international voyages on which the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

2 The main purpose of the Manual is to identify for the ship's officers the physical arrangements and all the operational procedures with respect to cargo handling, tank cleaning, slops handling and cargo tank ballasting and deballasting which must be followed in order to comply with the requirements of this Annex.

Regel 15

Lastdagbok

1 Varje fartyg på vilket denna bilaga tillämpas skall ha en lastdagbok utformad enligt bihang 2 till denna bilaga. Lastdagboken kan ingå i fartygets officiella loggbok.

2 När någon av de driftsåtgärder som specificeras i bihang 2 till denna bilaga slutförts, skall anteckningar om åtgärden genast göras i lastdagboken.
3 Ifall ett skadligt flytande ämne eller en blandning som innehåller ett sådant ämne släpps ut av misstag eller avsiktligt, i enlighet med regel 3 i denna bilaga, skall händelsen antecknas i lastdagboken. Anledningen till och omständigheterna kring utsläppet skall redovisas.
4 Varje anteckning i lastdagboken skall undertecknas av den eller de befälspersoner som ansvarar för åtgärden i fråga, och varje sida skall signeras av befälhavaren på fartyget. För fartyg som har ett internationellt föroreningsskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk eller ett sådant certifikat som avses i regel 7 i denna bilaga, skall alla anteckningar i lastdagboken åtminstone göras på engelska, franska eller spanska. Om anteckningar i certifikatet även görs på ett officiellt nationellt språk i den stat vars flagga fartyget har rätt att föra, skall sådana anteckningar ges företräde i fall av tvist eller oklarhet.
5 Lastdagboken skall, utom i fråga om obemannade fartyg som bogseras, förvaras ombord på fartyget, och den skall vara lättåtkomlig för granskning. Den måste bevaras i minst tre år efter att den sista anteckningen införts.
6 En behörig regeringsmyndighet i en för-

Regulation 15

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 logbook or otherwise, in the form specified in appendix 2 to this Annex.
2 After completion of any operation specified in appendix 2 to this Annex, the operation shall be promptly recorded in the Cargo Record Book.
3 In the event of an accidental discharge of a noxious liquid substance or a mixture containing such a substance or a discharge under the provisions of regulation 3 of this Annex, an entry shall be made in the Cargo Record Book stating the circumstances of, and the reason for, the discharge.
4 Each entry shall be signed by the officer or officers in charge of the operation concerned and each page shall be signed by the master of the ship. The entries in the Cargo Record Book, for ships holding an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk or a certificate referred to in regulation 7 of this Annex shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

5 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 three years after the last entry has been made.
6 The competent authority of the Government of a Party may inspect the Cargo Re-

dragsstat, får inspektera lastdagboken på varje fartyg som omfattas av denna bilaga så länge fartyget befinner sig i en hamn i staten i fråga. Myndigheten kan dessutom ta en kopia av vilken som helst anteckning i lastdagboken, och har rätt kräva att befälhavaren på fartyget intygar kopians riktighet. Varje sådan kopia av en anteckning i ett fartygs lastdagbok, vars korrekthet intygats av fartygets befälhavare, skall vid rättslig behandling godkännas som bevismaterial i fråga om de uppgifter som nämns i anteckningen. När en behörig myndighet inspekterar en lastdagbok och tar en kopia enligt denna punkt, skall detta ske så snabbt som möjligt, så att fartyget inte fördröjs oskäligt.

cord 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.

KAPITEL 6 – ÖVERVAKNING I HAMNSTATERNA

Regel 16

Övervakningsåtgärder

1 Regeringarna i fördragsstaterna skall utnämna eller bemyndiga inspektörer med uppgift att verkställa denna regel. Inspektörerna skall utöva kontroll i överensstämmelse med de kontrollprocedurer som utarbetats av organisationen.[55]

2 När en inspektör som utnämnts eller bemyndigats av regeringen i en fördragsstat, antingen har verifierat att en åtgärd har blivit utförd i enlighet med kraven i manualen eller befriats från en tankspolning, skall denna inspektör göra vederbörliga anteckningar i lastdagboken.

3 Befälhavaren på ett fartyg som är certifierat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk skall säkerställa att bestämmelserna i regel 13 och i denna regel har iakttagits och att lastdagboken har blivit ifylld enligt regel 15 närhelst sådana åtgärder som avses i den sistnämnda regeln har vidtagits.

4 En tank som använts för transport av ett ämne i kategori X skall spolas i enlighet med regel 13.6. Korrekta anteckningar om sådana

CHAPTER 6 – MEASURES OF CONTROL BY PORT STATES

Regulation 16

Measures of control

1 The Government of each Party to the Convention shall appoint or authorize surveyors for the purpose of implementing this regulation. The surveyors shall execute control in accordance with control procedures developed by the Organization[55].

2 When a surveyor appointed or authorized by the Government of the Party to the Convention has verified that an operation has been carried out in accordance with the requirements of the Manual, or has granted an exemption for a prewash, then that surveyor shall make an appropriate entry in the Cargo Record Book.

3 The master of a ship certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk shall ensure that the provisions of regulation 13 and of this regulation have been complied with and that the Cargo Record Book is completed in accordance with regulation 15 whenever operations as referred to in that regulation take place.

4 A tank which has carried a Category X substance shall be prewashed in accordance with regulation 13.6. The appropriate entries of these operations shall be made in the

operationer skall göras i lastdagboken och godkännas av den inspektör som avses i punkt 1 i denna regel.

5 Om regeringen i den stat som är mottagande part har konstaterat att det inte är praktiskt möjligt att mäta koncentrationen av ämnet i utflödet vid tankspolning utan att fartyget fördröjs oskäligt, kan denna part godta ett sådant alternativt förfarande som avses i regel 13.6.3, förutsatt att den inspektör som avses i punkt 1 i denna regel i lastdagboken intygar att

.1 tanken och dess pump- och rörledningssystem har tömts, och

.2 spolningen har utförts i enlighet med bestämmelserna till bihang 6 till denna bilaga, och

.3 det tankspolvatten som uppkommit genom sådan spolning har avlämnats till en mottagningsanordning, och tanken är tom.

6 Regeringen i den stat som är mottagande part kan, på begäran av fartygets befälhavare, befria fartyget från sådana krav gällande en tankspolning som avses i tillämpliga punkter i regel 13, förutsatt att något av villkoren i regel 13.4 är uppfyllt.

7 Ett sådant undantag som avses i punkt 6 i denna regel kan endast beviljas av regeringen i den stat som är mottagande part, för fartyg som trafikerar hamnar eller terminaler under andra fördragsstaters jurisdiktion. När ett sådant undantag beviljats, skall korrekta anteckningar om detta i göras i lastdagboken undertecknas av den inspektör som avses i punkt 1 i denna regel.

8 Om lossning inte genomförts i överensstämmelse med sådana villkor för pumpning ur tanken som godkänts av administrationerna och som grundar sig på bihang 5 i denna bilaga, kan alternativa åtgärder, med bifall av den inspektör som avses i punkt 1 i denna regel, i tillämpliga fall vidtas för att avlägsna lastrester från fartyget tills bara sådana restmängder som specificeras i regel 12 återstår. Vederbörliga anteckningar skall göras i lastdagboken.

Cargo Record Book and endorsed by the surveyor referred to under paragraph 1 of this regulation.

5 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 the alternative procedure referred to in regulation 13.6.3 provided that the surveyor referred to under paragraph 1 of this regulation certifies in the Cargo Record Book that:

.1 the tank, its pump and piping systems have been emptied; and

.2 the prewash has been carried out in accordance with the provisions of appendix 6 of this Annex; and

.3 the tank washing resulting from such prewash have been discharged to a reception facility and the tank is empty.

6 At the request of the ship's master, the Government of the receiving Party may exempt the ship from the requirements for a prewash referred to in the applicable paragraphs of regulation 13, when one of the conditions of regulation 13.4 is met.

7 An exemption referred to in paragraph 6 of this regulation may only be granted by the Government of the receiving Party to a ship engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention. When such an exemption has been granted, the appropriate entry made in the Cargo Record Book shall be endorsed by the surveyor referred to in paragraph 1 of this regulation.

8 If the unloading is not carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administrations and based on appendix 5 of this Annex, alternative measures may be taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph 1 of this regulation to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in regulation 12 as applicable. The appropriate entries shall be made in the Cargo Record Book.

9 ***Övervakning i hamnstaterna av operationella krav***[56]

9.1 När det finns klara skäl att tro att befälhavaren eller besättningen på ett fartyg som befinner sig i en hamn i en annan fördragsstat inte känner till väsentliga procedurer som

9 Port State control on operational requirements[56]

9.1 A ship when in a port of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the mas-

skall genomföras på fartyget för att förhindra utsläpp av skadliga flytande ämnen, får tjänstemän vederbörligen bemyndigade av nämnda stat undersöka om fartyget uppfyller de operationella kraven i denna bilaga.
9.2 Under de omständigheter som beskrivs i punkt 9.1 i denna regel, skall parten skrida till åtgärder för att säkerställa att fartyget inte lämnar hamnen innan bristerna rättats till i enlighet med kraven i denna bilaga.

9.3 De procedurer som föreskrivs i artikel 5 i konventionen för den övervakning som hamnstater utövar skall användas när denna regel verkställs.
9.4 Ingen bestämmelse i denna regel får tolkas så att den begränsar en parts rättigheter och skyldigheter att övervaka efterlevnaden av sådana operationella krav som särskilt föreskrivs i konventionen.

KAPITEL 7 – FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING VID TILLBUD MED SKADLIGA FLYTANDE ÄMNEN

Regel 17

Fartygsplan för nödåtgärder vid marin förorening med skadliga flytande ämnen

1 Varje fartyg med en bruttodräktighet på minst 150 ton och certifierat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk skall ha en fartygsplan för nödåtgärder vid förorening med skadliga flytande ämnen godkänd av administrationen.
2 Planen i fråga skall grunda sig på de riktlinjer[57] som organisationen utvecklat, och den skall vara skriven på ett eller flera arbetsspråk som förstås av befälhavaren och det övriga befälet ombord. Fartygsplanen skall åtminstone innehålla:
.1 en procedur, grundad på riktlinjer[58] utarbetade av organisationen, som fartygets befälhavare eller andra personer som för befäl på fartyget skall följa vid rapporteringen av föroreningstillbud med skadliga flytande ämnen i enlighet med artikel 8 och protokoll I i konventionen,
.2 en förteckning över myndigheter eller personer som skall kontaktas i fall av tillbud med utsläpp av skadliga flytande ämnen,
.3 en detaljerad beskrivning av de omedelbara åtgärder som skall vidtas ombord efter tillbuter or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by Noxious Liquid Substances.
9.2 In the circumstances given in paragraph 9.1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.
9.3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

9.4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

CHAPTER 7 – PREVENTION OF POLLUTION ARISING FROM AN INCIDENT INVOLVING NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Regulation 17

Shipboard marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances

1 Every ship of 150 gross tonnage and above certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk shall carry on board a shipboard marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances approved by the Administration.
2 Such a plan shall be based on the Guidelines developed by the Organization and written in a working language or languages understood by the master and officers. The plan shall consist at least of:[57]

.1 the procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report a Noxious Liquid Substances pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on the Guidelines developed by the Organization;[58]
.2 the list of authorities or persons to be contacted in the event of a Noxious Liquid Substances pollution incident;
.3 a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of Noxious Liquid Substances following the incident; and

det för att minska eller kontrollera utsläpp av skadliga flytande ämnen, och
.4 anvisningar om rutiner och en samlingsplats på fartyget för samordning av åtgärder ombord med nationella och lokala myndigheters insatser för att bekämpa förorening.
3 I fråga om fartyg på vilken även regel 37 i bilaga I till konventionen tillämpas, kan fartygsplanen kombineras med den fartygsplan för nödåtgärder vid oljeförorening som krävs enligt nämnda regel. I så fall skall planen kallas ”fartygsplan för nödåtgärder vid marin förorening”.

KAPITEL 8 – MOTTAGNINGSANORDNINGAR

Regel 18

Mottagningsanordningar och terminalarrangemang för lossning

1 Regeringarna i samtliga fördragsstater förbinder sig att sörja för att tillgången på mottagningsanordningar svarar mot behovet hos de fartyg som besöker deras hamnar, terminaler och reparationshamnar enligt följande:
.1 hamnar och terminaler som hanterar fartygslast skall vara utrustade med fullgoda anordningar som kan motta rester av skadliga flytande ämnen och blandningar som innehåller sådana rester, vilka uppstår vid lasthantering i enlighet med denna bilaga, utan oskäligt dröjsmål för berörda fartyg,
.2 reparationshamnar som reparerar NLS-tankfartyg skall för fartyg som besöker hamnarna tillhandahålla anordningar för mottagning av rester och blandningar som innehåller skadliga flytande ämnen.
2 Regeringen i en fördragsstat skall bestämma vilka typer av anordningar för de ändamål som avses i punkt 1 i denna regel som skall tillhandahållas i de olika lastnings- och lossningshamnar, terminaler och reparationshamnar som finns inom dess territorium, och informera organisationen om detta.
3 De fördragsstater vars kustlinje gränsar till ett samma specialområde, skall tillsammans enas om och slå fast ett datum när kraven i punkt 1 i denna regel skall vara uppfyllda och från och med vilket kraven i tillämpliga punkter i regel 13 gällande specialområdet i fråga skall träda i kraft. Parterna i fråga skall dessutom underrätta organisationen om detta da-

.4 the procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.
3 In the case of ships to which regulation 37 of Annex I of the Convention also applies, such a plan may be combined with the shipboard oil pollution emergency plan required under regulation 37 of Annex I of the Convention. In this case, the title of such a plan shall be “Shipboard marine pollution emergency plan”.

CHAPTER 8 – RECEPTION FACILITIES

Regulation 18

Reception facilities and cargo unloading terminal arrangements

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:

.1 ports and terminals involved in ships’ cargo handling shall have adequate facilities for the reception of residues and mixtures containing such residues of Noxious Liquid Substances resulting from compliance with this Annex, without undue delay for the ships involved.
.2 ship repair ports undertaking repairs to NLS tankers shall provide facilities adequate for the reception of residues and mixtures containing Noxious Liquid Substances for ships calling at that port.
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 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 paragraph 1 of this regulation will be fulfilled and from which the requirements of the applicable paragraphs of regulation 13 in respect of that area shall take effect and notify the Organization of the date so es-

tum minst sex månader före datumet. Organisationen skall härefter utan dröjsmål informera alla parter i konventionen om detta datum.

4 Regeringarna i fördragsstaterna förbinder sig att sörja för att lossningsterminaler erbjuder arrangemang som underlättar länsning av lasttankar på fartyg som lossar skadliga flytande ämnen. Lastslangar och rörledningssystem i en terminal, vilka innehåller skadliga flytande ämnen mottagna från ett fartyg som lossat dessa ämnen i terminalen, får inte tömmas i fartygets tankar.

5 Varje part skall underrätta organisationen om alla sådana fall när anläggningar som krävs enligt punkt 1 eller arrangemang som krävs enligt punkt 3 i denna regel påstås vara bristfälliga. Organisationen skall ge denna information vidare till berörda parter i konventionen.

tablished at least six months in advance of that date. The Organization shall then promptly notify all Parties of that date.

4 The Government of each Party to the Convention shall undertake to ensure that cargo unloading terminals shall provide arrangements to facilitate stripping of cargo tanks of ships unloading Noxious Liquid Substances at these terminals. Cargo hoses and piping systems of the terminal, containing Noxious Liquid Substances received from ships unloading these substances at the terminal, shall not be drained back to the ship.

5 Each Party shall notify the Organization, for transmission to the Parties concerned, of any case where facilities required under paragraph 1 or arrangements required under paragraph 3 of this regulation are alleged to be inadequate.

BIHANG TILL BILAGA II

BIHANG 1
RIKTLINJER FÖR KATEGORIINDELNING AV SKADLIGA FLYTANDE ÄMNEN[59]

Varje produkt tilldelas en föroreningskategori utifrån en utvärdering av dess egenskaper vilka sammanställs till en riskprofil (GESAMP Hazard Profile) enligt följande tabell:

Regel	A1 Bioackumu-lering	A2 Bionedbrytbarhet	B1 Akut toxicitet	B2 Kronisk toxicitet	D3 Långsiktiga häl-soeffekter	E2 Effekter på det marina växt- och djurlivet och bot-tenorganismerna	Kategori
1			≥ 5				
2	≥ 4		4				
3		NR	4				
4	≥ 4	NR			CMRTNI		***X***
5			4				
6			3				
7			2				
8	≥ 4	NR		Inte 0			
9				≥ 1			**Y**
10						Fp, F eller S Om inte oorganisk	
11					CMRTNI		
12	Alla produkter som inte uppfyller kriterierna i reglerna 1–11 och 13						**Z**
13	Alla produkter vars värde är: ≤2 i kolumn A1, R i kolumn A2, blankt i kolumn D3, varken Fp, F eller S (om inte organiskt) i kolumn E2 och 0 (noll) i alla andra kolumner i riskprofilen						**OS**

[59] Reference is made to the Guidelines for provisional assessment of chemicals, MEPC/Circ.265 as amended.

APPENDICES TO ANNEX II

APPENDIX 1
GUIDELINES FOR THE CATEGORIZATION OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES[59]

Products are assigned to Pollution Categories based on an evaluation of their properties as reflected in the resultant GESAMP Hazard Profile as shown in the table below:

Rule	A1 Bio-accumulation	A2 Bio-degradation	B1 Acute toxicity	B2 Chronic toxicity	D3 Long-term health effects	E2 Effects on marine wildlife and on benthic habitats	Cat
1			≥ 5				**X**
2	≥ 4		4				
3		NR	4				
4	> 4	NR			CMRTNI		
5			4				**Y**
6			3				
7			2				
8	≥ 4	NR		Not 0			
9				≥ 1			
10						Fp,F or S If not Inorganic	
11					CMRTNI		
12	Any product not meeting the criteria of rules 1 to 11 and 13						**Z**
13	All products identified as: ≤2 in column A1; R in column A2; blank in column D3; not Fp, F or S (if not organic) in column E2; and 0 (zero) in all other columns of the GESAMP Hazard Profile						**OS**

[59] Reference is made to the Guidelines for provisional assessment of chemicals, MEPC/Circ.265 as amended.

Kort teckenförklaring till den reviderade proceduren för riskbedömning (GESAMP)

Kolumnerna A och B - Vattenmiljö					
	A			B	
	Bioackumulering och bionedbrytning			Giftighet för vattenorganismer	
Numerisk gradering	A 1[60] Bioackumulering		A 2[60] Bionedbrytbarhet	B 1[60] Akut toxicitet	B 2[60] Kronisk toxicitet
	log Pow	BCF		LC/EC/IC$_{50}$ (mg/l)	NOEC (mg/l)
0	<1 eller > ca 7	Icke mätbar	R: lätt bionedbrytbart	>1000	>1
1	≥1 – <2	≥1 – <10		>100 – ≤1000	>0,1 – ≤1
2	≥2 – <3	≥10 – <100	NR: ej lätt bionedbrytbart	>10 – ≤100	>0,01 - ≤0,1
3	≥3 – >4	≥100 – <500		>1 – ≤10	>0,001 – ≤0,01
4	≥4 – <5	≥500 – <4000		>0,1 – ≤1	≤0,001
5	≥5	≥4000		>0,01 – ≤0,1	
6				≤0,01	

Kolumnerna C och D – Människors hälsa (giftverkningar på däggdjur)						
	C			D		
	Akut giftighet för däggdjur			Irritation, frätning och långsiktiga hälsoverkningar		
Numerisk gradering	C 1 Oral toxicitet LD$_{50}$ (mg/kg)	C 2 Perkutan toxicitet LD$_{50}$ (mg/kg)	C 3 Inhalations-toxicitet LC$_{50}$ (mg/l)	D 1 Hudirritation och frätning	D 2 Ögonirritation och frätning	D3[60] Långsiktiga hälsoeffekter
0	>2000	>2000	>20	ej irriterande	ej irriterande	C – Karcinogent M – Mutagent R - Reproduktions-toxiskt S – Sensibilise-rande A – Farligt vid inandning T – Systemtoxicitet i målorgan L - Lungskador N – Neurotoxiskt I – Immunotoxiskt
1	>300 – ≤2000	>1000 – ≤2000	>10 – ≤20	lindrigt irriterande	lindrigt irrit erande	
2	>50 – ≤300	>200 – ≤1000	>2 – ≤10	irriterande	irriterande	
3	>5 – ≤50	>50 – ≤200	>0,5 – ≤2	3 Starkt irriterande eller frätande 3ASyöv. (≤4 h) 3B Frät. (≤1 h) 3C Frät. (≤3 m)	starkt irriterande	
4	≤5	≤50	≤0,5			

Kolumn E		**Inverkan på annan användning av havet**	
E 1 Nedsmutsning	**E 2**[60] Fysiska effekter på vilda djur och växter och bottenorganismer	**E 3** Inverkan på naturvärden och rekreation i kustområden	
		Numerisk gradering	**Beskrivning och åtgärder**
NT: ej nedsmutsande (testat) T: nedsmutsningstest positivt	Fp: kraftigt flytande F: flytande S: sjunkande ämnen	0	inga verkningar **ingen varning**
		1	lätt störande **varning, inget område stängs**
		2	måttligt störande **stängning av område möjlig**
		3	mycket störande **område stängs**

Abbreviated legend to the revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure

Columns A and B - Aquatic Environment					
	A			B	
	Bioaccumulation and Biodegradation			Aquatic Toxicity	
Numerical Rating	A 1[60] Bioaccumulation		A 2[60] Biodegradation	B 1[60] Acute Toxicity	B 2[60] Chronic Toxicity
	log Pow	BCF		LC/EC/IC50 (mg/l)	NOEC (mg/l)
0	<1 or > ca. 7	not measurable	R: readily biodegradable	>1000	>1
1	≥1 - <2	≥1 - <10		>100 - ≤1000	>0.1 - ≤1
2	≥2 - <3	≥10 - <100		>10 - ≤100	>0.01 - ≤0.1
3	≥3 - >4	≥100 - <500	NR: not readily Biodegradable	>1 - ≤10	>0.001 - ≤0.01
4	≥4 - <5	≥500 - <4000		>0.1 - ≤1	≤0.001
5	≥5	≥4000		>0.01 - ≤0.1	
6				≤0.01	

Columns C and D - Human Health (Toxic effects to mammals)						
	C			D		
	Acute Mammalian Toxicity			Irritation, Corrosion & Long term health effects		
Numerical Ratings	C 1 Oral Toxicity LD_{50} (mg/kg)	C 2 Percutaneous Toxicity LD_{50} (mg/kg)	C 3 Inhalation Toxicity LC_{50} (mg/l)	D 1 Skin irritation & corrosion	D 2 Eye irritation & corrosion	D3[60] Long term health effects
0	>2000	>2000	>20	not irritating	not irritating	C - Carcinogen M - Mutagenic R - Reprotoxic S - Sensitizing A - Aspiration haz. T - Target organ systemic toxicity L - Lung injury N - Neurotoxic I - Immunotoxic
1	>300 - ≤2000	>1000 - ≤2000	>10 - ≤20	mildly irritating	mildly irritating	
2	>50 - ≤300	>200 - ≤1000	>2 - ≤10	irritating	irritating	
3	>5 - ≤50	>50 - ≤200	>0.5 - ≤2	3 Severely irritating or corrosive 3A Corr. (≤4hr) 3B Corr. (≤1hr) 3C Corr. (≤3m)	severely irritating	
4	≤5	≤50	≤0.5			

Column E Interferences with other Uses of the Sea			
E 1 Tainting	**E 2**[60] Physical effects on Wildlife & benthic habitats	**E 3** Interference with Coastal Amenities	
		Numerical Rating	**Description & Action**
NT:not tainting (tested) T: tainting test positive	Fp: Persistent Floater F: Floater S: Sinking Substances	0	no interference **no warning**
		1	slightly objectionable **warning, no closure of amenity**
		2	moderately objectionable **possible closure of amenity**
		3	highly objectionable **closure of amenity**

BIHANG 2

FORMULÄR FÖR LASTDAGBOK
FÖR FARTYG SOM FÖR SKADLIGA FLYTANDE ÄMNEN I BULK

LASTDAGBOK FÖR FARTYG SOM FÖR SKADLIGA FLYTANDE ÄMNEN I BULK

Fartygets namn ……..……

Registreringsnummer eller signalbokstäver.....

IMO-nummer…….……...

Bruttodräktighet……

Period från:……..till:…..…….

APPENDIX 2

FORM OF CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING
NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS
CARRYING NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Name of ship……..

Distinctive number or letters…….

IMO Number…….

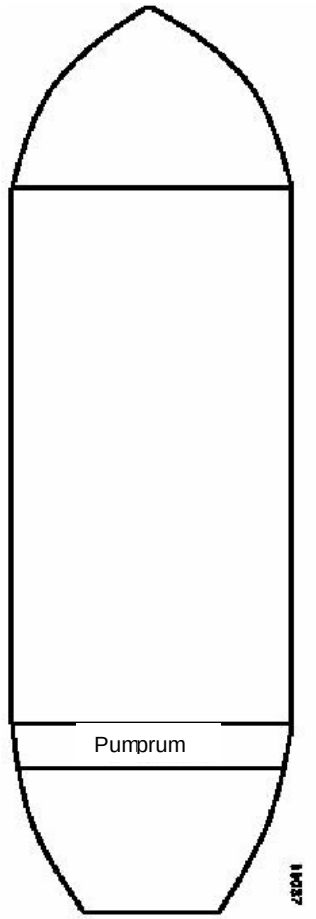
Gross tonnage……

Period from……..to……...

Fartygets namn……

Registreringsnummer eller signalbokstäver……

PLAN AV LAST- OCH SLOPTANKAR
(fylls i ombord)

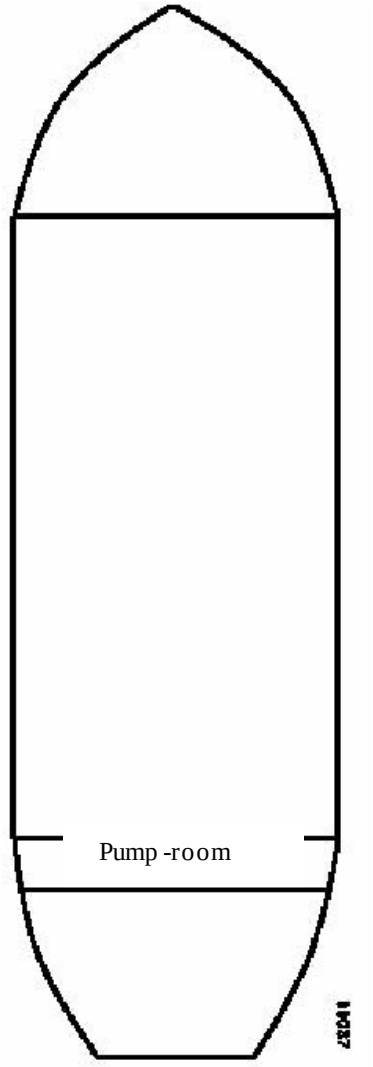


Tankarnas beteckningar	Volym
(Ange volymen av varje tank i kubikmeter)	

Name of ship……

Distinctive number or letters……

PLAN VIEW OF CARGO AND SLOP TANKS
(to be completed on board)



Identification of the tanks	Capacity

(Give the capacity of each tank in cubic metres)

INLEDNING

De följande sidorna innehåller en detaljerad förteckning över åtgärder vid hantering av last och barlast som för var tank i tillämpliga fall skall antecknas i lastdagboken i enlighet med regel 15.2 i bilaga II till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg ändrad, genom 1978 års protokoll (MARPOL 73/78). Åtgärderna har sammanförts i operativa avdelningar som var och en har tilldelats en bokstavskod.

När anteckningar görs i lastdagboken, skall datum, bokstavskod och åtgärdsnummer antecknas i rätt kolumn. De obligatoriska uppgifterna antecknas kronologiskt i de tomma fälten.
Efter varje avslutad åtgärd skall gjorda anteckningar dateras och undertecknas av den eller de befälspersoner som ansvar för åtgärden, och, i tillämpliga fall, av en inspektör som bemyndigats av behörig myndighet i den stat där fartyget lossas. Varje avslutad sida skall undertecknas av fartygets befälhavare.

Förteckning över åtgärder som skall antecknas

Anteckningar måste göras för ämnen ur alla kategorier.

(A) Lastning

1 Plats för lastning:
2 Identitetsbeteckning(ar) för tank(ar), namn och kategori för ämne(n):

(B) Omdisponering av last

3 Namn och kategori för omdisponerad(e) last(er):
4 Tankarnas identitetsbeteckningar:
.1 från: :
.2 till: :
5 Blev tankar under 4.1 tömda?
6 Om inte, återstående kvantitet(er) i aktuell(a) tank(ar):

(C) Lossning

7 Plats för lossning:

INTRODUCTION

The following pages show a comprehensive list of items of cargo and ballast operations which are, when appropriate, to be recorded in the Cargo Record Book on a tank to tank basis in accordance with regulation 15.2 of Annex II of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78), as amended. The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter. When making entries in the Cargo Record Book, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces. Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge and, if applicable, by a surveyor authorized by the competent authority of the State in which the ship is unloading. Each completed page shall be countersigned by the master of the ship.

List of items to be recorded

Entries are required for operations involving all Categories of substances.

(A) Loading of cargo

1 Place of loading.
2 Identify tank(s), name of substance(s) and Category(ies).

(B) Internal transfer of cargo

3 Name and Category of cargo(es) transferred.
4 Identity of tanks:
.1 from :
.2 to :
5 Was (were) tank(s) in 4.1 emptied?
6 If not, quantity remaining in tank(s).

(C) Unloading of cargo

7 Place of unloading.
8 Identity of tank(s) unloaded.

8 Identitetsbeteckning(ar) för lossad(e) tank(ar):
9 Blev tanken/tankarna tömda?
.1 Om så är fallet, bekräfta att metoden för tömning och stripping överensstämmer med den som anges i fartygets lasthanteringsmanual (exempelvis slagsida, trim, temperatur).

.2 Om inte, återstående kvantitet(er) i aktuell(a) tank(ar):
10 Krävs spolning och åtföljande avlämning till mottagningsanordning enligt lasthanteringsmanual?
11 Fel i pump- och/eller strippingsystemet:

.1 tidpunkt och art av fel:
.2 orsaker till felet:
.3 tidpunkt då systemet gjorts funktionsdugligt:

(D) Obligatorisk spolning i enlighet med lasthanteringsmanualen

12 Identitetsbeteckning(ar) för tank(ar), namn och kategori för ämne(n):
13 Spolningsmetod:
.1 antal spolkanoner per tank:
.2 varaktighet av spolning eller rundsvängning av spolmaskiner:
.3 varm/kall spolning
14 Slop från spolning överförd till:
.1 mottagningsanordning i lossningshamn (ange hamn)[61]
.2 mottagningsanordning på annan plats (ange hamn)[61]

(E) Rengöring av lasttankar utom obligatorisk spolning (annan förrengöring, slutrengöring, ventilation osv.)

15 Tidpunkt(er), identitetsbeteckning(ar) för tank(ar), ämne(n), kategori(er) samt:
.1 spolningsmetod
.2 rengöringsmedel (ange medel och mängd(er))
.3 ventilationsmetod (antal fläktar som använts och varaktighet)
16 Tankspolvätska överförd/utsläppt:
.1 i havet
.2 till mottagningsanordning (ange hamn)[61]
.3 till uppsamlingstank för slop (ange tank)

(F) Utsläpp i havet av tankspolvätska

9 Was (were) tank(s) emptied?
.1 If yes, confirm that the procedure for emptying and stripping has been performed in accordance with the ship's Procedures and Arrangements Manual (i.e. list, trim, stripping temperature).
.2 If not, quantity remaining in tank(s).

10 Does the ship's Procedures and Arrangements Manual require a prewash with subsequent disposal to reception facilities?
11 Failure of pumping and/or stripping system:
.1 time and nature of failure;
.2 reasons for failure;
.3 time when system has been made operational.

(D) Mandatory prewash in accordance with the ship's Procedures and Arrangements Manual

12 Identify tank(s), substance(s) and Category(ies).
13 Washing method:
.1 number of cleaning machines per tank;

.2 duration of wash/washing cycles;
.3 hot/cold wash.
14 Prewash slops transferred to:
.1 reception facility in unloading port (identify port)[61];
.2 reception facility otherwise (identify port)[61].

(E) Cleaning of cargo tanks except mandatory prewash (other prewash operations, final wash, ventilation etc.)

15 State time, identify tank(s), substance(s) and Category(ies) and state:
.1 washing procedure used;
.2 cleaning agent(s) (identify agent(s) and quantities);
.3 ventilation procedure used (state number of fans used, duration of ventilation).
16 Tank washings transferred:
.1 into the sea;
.2 to reception facility (identify port)[61];
.3 to slops collecting tank (identify tank).

(F) Discharge into the sea of tank washings

17 Identify tank(s):

17 Identitetsbeteckning(ar) för tank(ar):
.1 Släpptes tankspolvätskan ut under tankrengöringen? I så fall, med vilken hastighet?
.2 Släpptes tankspolvätska ut från en uppsamlingstank för slop? I så fall, ange mängd och utsläppshastighet:
18 Tidpunkt för utsläppets början och slut:

19 Fartygets fart under utsläppet:

(G) Barlastning av lasttankar

20 Identitetsbeteckning(ar) för barlastad(e) tank(ar):
21 Tidpunkt då barlastning påbörjats:

(H) Utsläpp eller avlämning av barlastvatten från lasttankar

22 Identitetsbeteckning(ar) för tank(ar)
23 Utsläpp/avlämning av barlast
.1 i havet
.2 till mottagningsanordning (ange hamn)[61]:
24 Tidpunkt för barlastutsläppets början och slut:
25 Fartygets fart under utsläppet:

(I) Oavsiktliga eller andra exceptionella utsläpp av olja

26 Tidpunkt för händelsen:
27 Ungefärlig mängd, ämne(n) och kategori(er):
28 Omständigheter vid utsläppet eller utflödet, anledning därtill och allmänna anmärkningar:

(J) Kontroll av bemyndigade inspektörer

29 Ange hamn:
30 Identitetsbeteckning(ar) för tömd(a) tank(ar), namn och kategori för ämne(n) som lossats:
31 Har tank(ar), pump(ar) och rörledningssystem tömts?

32 Har spolning utförts i enlighet med fartygets lasthanteringsmanual?

33 Har spolvätska efterspolning lämnats iland och är tanken tom?

34 Undantag från obligatorisk spolning har beviljats:
35 Skäl till undantag:

.1 Were tank washings discharged during cleaning of tank(s)? If so at what rate?
.2 Were tank washing(s) discharged from a slops collecting tank? If so, state quantity and rate of discharge.
18 Time pumping commenced and stopped.
19 Ship's speed during discharge.

(G) Ballasting of cargo tanks

20 Identity of tank(s) ballasted.

21 Time at start of ballasting.

(H) Discharge of ballast water from cargo tanks

22 Identity of tank(s).
23 Discharge of ballast:
.1 into the sea;
.2 to reception facilities (identify port)[61].
24 Time ballast discharge commenced and stopped.
25 Ship's speed during discharge.

(I) Accidental or other exceptional discharge

26 Time of occurrence.
27 Approximate quantity, substance(s) and Category(ies).
28 Circumstances of discharge or escape and general remarks.

(J) Control by authorized surveyors

29 Identify port.
30 Identify tank(s), substance(s), Category(ies) discharged ashore.

31 Have tank(s), pump(s), and piping system(s) been emptied?

32 Has a prewash in accordance with the ship's Procedures and Arrangements Manual been carried out?
33 Have tank washings resulting from the prewash been discharged ashore and is the tank empty?
34 An exemption has been granted from mandatory prewash.
35 Reasons for exemption.
36 Name and signature of authorized sur-

36 Bemyndigad inspektörs namn och underteckning:
37 Organisation, företag eller administration för vilken inspektören arbetar:

(K) Ytterligare åtgärder i samband med driften samt anmärkningar

veyor.
37 Organization, company, government agency for which surveyor works.

(K) Additional operational procedures and remarks

Fartygets namn.....

Registreringsnummer eller signalbokstäver .....

IMO-nummer.....

LAST OCH BARLASTOPERATIONER

Datum	Kod (bokstav)	Åtgärd (nummer)	Notering av åtgärder/underteckning av ansvarig befälsperson/namn och underteckning av bemyndigad inspektör

Befälhavarens underteckning.....

Name of ship…….

Distinctive number or letters……..

IMO Number……..

CARGO/BALLAST OPERATIONS

Date	Code (letter)	Item (number)	Record of operations/signature of officer in charge/name of and signature of authorized surveyor

Signature of master……..

BIHANG 3

FORMULÄR FÖR INTERNATIONELLT FÖRORENINGSSKYDDSCERTIFIKAT FÖR FARTYG SOM TRANSPORTERAR SKADLIGA FLYTANDE ÄMNEN I BULK

Utfärdat enligt föreskrifterna i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, ändrad genom 1978 års protokoll till konventionen, med senare ändringar (nedan *konventionen*) enligt bemyndigande av regeringen i

.....

(landets fullständiga namn)

Detta certifikat har utfärdats av .....

(fullständigt namn på behörig person eller organisation
bemyndigad enligt föreskrifterna i konventionen)

Uppgifter om fartyget[62]

Fartygets namn.....

Registreringsnummer eller signalbokstäver .....

IMO-nummer.....

Registreringsort.....

Bruttodräktighet .....

[62] NLS-certifikatet skall finnas åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om anteckningar i certifikatet även görs på ett officiellt nationellt språk i det land vars flagga fartyget har rätt att föra, skall dessa ges företräde i fall av tvist eller oklarhet.

[63] Uppgifterna om fartyget kan alternativt placeras vågrätt i rutor.

[64] Här avses fartygsnummer enligt systemet IMO Ship Identification Number Scheme, godkänt av organisationen genom resolution A.600(15).

HÄRMED INTYGAS

1 att fartyget har besiktigats enligt regel 8 i bilaga II till konventionen,
2 att besiktningen visat att fartygets konstruktiva delar, utrustning, anordningar, arrangemang och byggnadsmaterial och deras skick i alla avseenden kan godtas och att fartyget uppfyller tillämpliga krav i bilaga II till konventionen,
3 att fartyget har den lasthanteringsmanual som krävs i regel 14 i bilaga II till konventionen och att de arrangemang och den utrustning på fartyget som föreskrivs i lasthanteringsmanualen är godtagbara i alla avseenden,
4 att fartyget uppfyller kraven i bilaga II till MARPOL 73/78 för transport i bulk av nedan specificerade skadliga flytande ämnen, förutsatt att alla tillämpliga bestämmelser i bilaga II iakttas.

Skadliga flytande ämnen	Transportförhållanden (tankarnas nummer osv.)	Föroreningskategori
Fortsätter på daterade och undertecknade tilläggssidor		

Detta certifikat är giltigt till den …..……. under förutsättning att besiktningar utförs i enlighet med regel 8 i bilaga II till konventionen.

Datum för slutförande av den besiktning på vilken detta certifikat baserar sig (dd/mm/åååå):

.....

Utfärdat i .....

(ort där certifikatet utfärdats)

……. ……..……..

(datum) (underskrift av bemyndigad tjänsteman som utfärdat certifikatet)

(myndighetens sigill eller stämpel)

PÅTECKNING FÖR ÅRLIGA BESIKTNINGAR OCH MELLANBESIKTNINGAR

HÄRMED INTYGAS att fartyget vid besiktning i enlighet med regel 8 i bilaga II till konventionen befunnits uppfylla tillämpliga föreskrifter i konventionen:

Årlig besiktning:

Underskrift .....

(underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Ort .....

Datum .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

Årlig besiktning/Mellanbesiktning:

Underskrift .....

(underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Ort .....

Datum .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

Årlig besiktning/Mellanbesiktning:

Underskrift .....

(underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Ort .....

Datum .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

Årlig besiktning:

Underskrift .....

(underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Ort .....

Datum .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

PÅTECKNING FÖR ÅRLIG BESIKTNING/MELLANBESIKTNING I ENLIGHET MED REGEL 10.8.3

HÄRMED INTYGAS att fartyget vid årlig besiktning/mellanbesiktning enligt regel 10.8.3 i bilaga II till konventionen befunnits uppfylla tillämpliga föreskrifter i konventionen.

Underskrift.....
(underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort.....

Datum… dd/mm/åååå.....

(myndighetens sigill eller stämpel)

PÅTECKNING FÖR FÖRLÄNGNING AV CERTIFIKATETS GILTIGHETSTID I FALL DÄR GILTIGHETSTIDEN ÄR UNDER 5 ÅR OCH REGEL 10.3 TILLÄMPAS

Fartyget uppfyller tillämpliga föreskrifter i konventionen, och detta certifikat skall, i enlighet med regel 10.3 i bilaga II till konventionen, vara giltigt till den ……..

Underskrift.....
(underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort.....

Datum… dd/mm/åååå.....

(myndighetens sigill eller stämpel)

PÅTECKNING EFTER FÖRNYAD BESIKTNINGI FALL DÄR REGEL 10.4 TILLÄMPAS

Fartyget uppfyller tillämpliga föreskrifter i konventionen, och detta certifikat skall, i enlighet med regel 10.4 i bilaga II till konventionen, vara giltigt till den ……..

Underskrift.....
(underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort.....

Datum… dd/mm/åååå.....

(myndighetens sigill eller stämpel)

PÅTECKNING FÖR FÖRLÄNGNING AV CERTIFIKATETS GILTIGHETSTID-TILLS FARTYGET ANLÄNDER TILL BESIKTNINGSHAMN ELLERFÖR EN KORT FRISTI FALL DÄR REGEL 10.5 ELLER 10.6 TILLÄMPAS

Detta certifikat skall, i enlighet med regel 10.5 eller 10.6 i bilaga II till konventionen, godtas som giltigt till den …… .

Underskrift.....
(underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort.....

Datum… dd/mm/åååå.....
(myndighetens sigill eller stämpel)

PÅTECKNING FÖR ÄNDRING AV ÅRSDAG I FALL DÄR REGEL 10.8 TILLÄMPAS

I enlighet med regel 10.8 i bilaga II till konventionen, är den nya årsdagen .....

Underskrift.....
(underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort.....

Datum… dd/mm/åååå.....
(myndighetens sigill eller stämpel)

I enlighet med regel 10.8 i bilaga II till konventionen, är den nya årsdagen .....

Underskrift.....
(underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort.....

Datum… dd/mm/åååå.....
(myndighetens sigill eller stämpel)

BIHANG 4

STANDARDFORMAT FÖR LASTHANTERINGSMANUAL

Anmärkning 1 Formatet innehåller en standardiserad inledning och en förteckning över de inledande styckena till varje avsnitt. Denna standardiserade del skall upprepas i varje fartygs lasthanteringsmanual. Resten av innehållet i avsnitten skall utarbetas skilt för varje fartyg. När en punkt inte är tillämplig på fartyget, skall anteckningen ”NA” (Not Applicable) användas så att numreringen i standardformatet bevaras. Under sådana punkter som i standardformatet är tryckta med *kursiv stil*, skall information som gäller fartyget i fråga skrivas in. Innehållet beror på fartygets konstruktion, typ av fart och avsedd last. När texten i standarformatet inte är kursiverad, skall den kopieras till fartygets lasthanteringsmanual utan ändringar.
Anmärkning 2 Om administrationen kräver eller accepterar information eller driftsanvisningar utöver vad som presenteras i detta standardformat, skall sådan information eller sådana anvisningar ingå i tillägg D till lasthanteringsmanualen.

STANDARDFORMAT

MARPOL 73/78 BILAGA II LASTHANTERINGSMANUAL

Fartygets namn: .....

Registreringsnummer eller signalbokstäver .....

IMO-nummer: .....

Registreringsort: .....

Administrationens stämpel för godkännande: .....

APPENDIX 3

FORM OF INTERNATIONAL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE FOR THE CARRIAGE OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

INTERNATIONAL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE FOR THE CARRIAGE OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended (hereinafter referred to as "the Convention") 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 Convention)

Particulars of ship[62]

Name of ship ……..

Distinctive number or letters…..……..

IMO Number*……

Port of registry……

Gross tonnage……

[62] The NLS Certificate shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

[63] Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

[64] Refer to the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 8 of Annex II of the Convention.
2 That the survey showed that the structure, equipment, systems, fitting, arrangements 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 II of the Convention.
3 That the ship has been provided with a Procedures and Arrangements Manual as required by regulation 14 of Annex II of the Convention, and that the arrangements and equipment of the ship prescribed in the Manual are in all respects satisfactory
4 That the ship complies with the requirements of Annex II to MARPOL 73/78 for the carriage in bulk of the following Noxious Liquid Substances, provided that all relevant provisions of Annex II are observed.

Noxious Liquid Substances	Conditions of carriage (tank numbers etc.)	Pollution Category
Continued on additional signed and dated sheets		

This certificate is valid until ……..… subject to surveys in accordance with regulation 8 of Annex II of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based (dd/mm/yyyy): …….

Issued at……..
(Place of issue of certificate)

……. ……..……..……..…….
(Date of issue) *(Signature of duly authorized official issuing the certificate)*

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation 8 of Annex II of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey:

Signed…….
(Signature of duly authorized official)
Place……
Date (dd/mm/yyyy): ……..……..

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate survey*:

Signed…….
(Signature of duly authorized official)
Place……
Date (dd/mm/yyyy): ……...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate survey*:

Signed…….
(Signature of duly authorized official)
Place……
Date (dd/mm/yyyy): ……...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey:

Signed…….
(Signature of duly authorized official)
Place……
Date (dd/mm/yyyy): ……...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION 10.8.3

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate survey* in accordance with regulation 10.8.3 of Annex II of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Signed…….

(Signature of duly authorized official)

Place……

Date (dd/mm/yyyy): ……...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 10.3 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.3 of Annex II of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): …….

Signed…….

(Signature of duly authorized official)

Place……

Date (dd/mm/yyyy): ……...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION 10.4 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.4 of Annex II of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): …….

Signed…….

(Signature of duly authorized official)

Place……

Date (dd/mm/yyyy): ……...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION 10.5 OR 10.6 APPLIES

This Certificate shall, in accordance with regulation 10.5 or 10.6* of Annex II of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): …….

Signed……
(Signature of duly authorized official)

Place……

Date (dd/mm/yyyy): ……...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE WHERE REGULATION 10.8 APPLIES

In accordance with regulation 10.8 of Annex II of the Convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy): ……

Signed…….
(Signature of duly authorized official)

Place……

Date (dd/mm/yyyy): …….……...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 10.8 of Annex II of the Convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy): ……

Signed…….
(Signature of duly authorized official)

Place…….……

Date (dd/mm/yyyy): ……...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

APPENDIX 4

STANDARD FORMAT FOR THE PROCEDURES AND ARRANGEMENTS MANUAL

Note 1: The format consists of a standardized introduction and index of the leading paragraphs to each section. This standardized part shall be reproduced in the Manual of each ship. It shall be followed by the contents of each section as prepared for the particular ship. When a section is not applicable, "NA" shall be entered, so as not to lead to any disruption of the numbering as required by the standard format. Where the paragraphs of the standard format are printed in *italics*, the required information shall be described for that particular ship. The contents will vary from ship to ship because of design, trade and intended cargoes. Where the text is not in italics, that text of the standard format shall be copied into the Manual without any modification.

Note 2: If the Administration requires or accepts information and operational instructions in addition to those outlined in this Standard Format, they shall be included in Addendum D of the Manual.

STANDARD FORMAT

MARPOL 73/78 ANNEX II PROCEDURES AND ARRANGEMENTS MANUAL

Name of ship: ……

Distinctive number or letters: ……

IMO Number……..

Port of registry: ……..……....

Approval stamp of Administration:

INLEDNING

1 Den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg av år 1973, ändrad genom 1978 års protokoll till konventionen (nedan MARPOL 73/78) ingicks för att förhindra förorening av den marina miljön på grund av utsläpp eller utflöde i havet av skadliga ämnen från fartyg. För att detta mål skall kunna nås, innehåller MARPOL 73/78 följande sex bilagor med detaljerade regler för hantering ombord och utsläpp i havet eller atmosfären av sex huvudgrupper av skadliga ämnen: bilaga I (olja), bilaga II (skadliga flytande ämnen i bulk), bilaga III (skadliga ämnen i förpackad form), bilaga IV (toalettavfall), bilaga V (fast avfall) och bilaga VI (luftföroreningar).

2 Regel 13 i bilaga II i MARPOL 73/78 (nedan kallad bilaga II) förbjuder utsläpp i havet av skadliga flytande ämnen som tillhör kategorierna X, Y och Z och av barlastvatten, tankspolvätska, och andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen, utom när det sker i enlighet med särskilda villkor. Till dessa hör de procedurer och arrangemang som grundar sig på standarder utvecklade av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) för att säkerställa att kriterierna för varje kategori blir uppfyllda.

3 I bilaga II krävs att varje fartyg som är certifierat för transport av farliga flytande ämnen i bulk har en lasthanteringsmanual (Procedures and Arrangements Manual), nedan kallad manual.

4 Denna manual skall utarbetas i enlighet med bihang 4 till bilaga II, och den handlar om miljöaspekterna vid tankrengöring och utsläpp av rester och blandningar efter sådana operationer. Manualen är inte en handbok i säkerhet, och för riskbedömning skall andra specialiserade publikationer anlitas.

5 Syftet med manualen är att fastställa vilka arrangemang och vilken utrustning som behövs för att ett fartyg skall uppfylla kraven i bilaga II och att för fartygets befäl klargöra alla sådana procedurer vid lasthantering, tankrengöring, hantering av slop, utsläpp av rester, barlastning och barlastlänsning som

INTRODUCTION

1 The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as MARPOL 73/78) was established in order to prevent the pollution of the marine environment by discharges into the sea from ships of harmful substances or effluents containing such substances. In order to achieve its aim, MARPOL 73/78 contains six Annexes in which detailed regulations are given with respect to the handling on board ships and the discharge into the sea or release into the atmosphere of six main groups of harmful substances, i.e. Annex I (Mineral oils), Annex II (Noxious Liquid Substances carried in bulk), Annex III (Harmful substances carried in packaged forms), Annex IV (Sewage), Annex V (Garbage) and Annex VI (Air Pollution).

2 Regulation 13 of Annex II of MARPOL 73/78 (hereinafter referred to as Annex II) prohibits the discharge into the sea of Noxious Liquid Substances of Categories X, Y or Z or of ballast water, tank washings or other residues or mixtures containing such substances, except in compliance with specified conditions including procedures and arrangements based upon standards developed by the International Maritime Organization (IMO) to ensure that the criteria specified for each Category will be met.

3 Annex II requires that each ship which is certified for the carriage of Noxious Liquid Substances in bulk shall be provided with a Procedures and Arrangements Manual, hereinafter referred to as the Manual.

4 This Manual has been written in accordance with Appendix 4 of Annex II and is concerned with the marine environmental aspects of the cleaning of cargo tanks and the discharge of residues and mixtures from these operations. The Manual is not a safety guide and reference shall be made to other publications specifically to evaluate safety hazards.

5 The purpose of the Manual is to identify the arrangements and equipment required to enable compliance with Annex II and to identify for the ship's officers all operational procedures with respect to cargo handling, tank cleaning, slops handling, residue discharging, ballasting and deballasting, which

måste följas för att fartygsdriften skall uppfylla kraven i bilaga II.
6 Dessutom skall manualen, tillsammans med fartygets lastdagbok och det certifikat som utfärdas i enlighet med bilaga II[65], användas av administrationen för kontroll som avser att säkerställa att fartyget uppfyller kraven i bilaga II.
7 Fartygets befälhavare skall säkerställa att inga utsläpp i havet av lastrester eller blandningar av vatten och lastrester som innehåller ämnen i kategori X, Y eller Z genomförs, utom när de sker helt i enlighet med de hanteringsmetoder som föreskrivs i manualen.

8 Manualen har blivit godkänd av administrationen, och inga ändringar eller revisioner av någon av dess delar får genomföras utan att de först blivit godkända av administrationen.

must be followed in order to comply with the requirements of Annex II.
6 In addition, this Manual, together with the ship's Cargo Record Book and the Certificate issued under Annex II[65], will be used by Administrations for control purposes in order to ensure full compliance with the requirements of Annex II by this ship.
7 The master shall ensure that no discharges into the sea of cargo residues or residue/water mixtures containing Category X, Y or Z substances shall take place, unless such discharges are made in full compliance with the operational procedures contained in this Manual.
8 This Manual has been approved by the Administration and no alteration or revision shall be made to any part of it without the prior approval of the Administration.

FÖRTECKNING ÖVER MANUALENS DELAR

1 Huvudpunkterna i bilaga II till MARPOL 73/78
2 Beskrivning av fartygets utrustning och arrangemang
3 Hanteringsmetoder vid lossning och tömning av tankar
4 Hanteringsmetoder vid rengöring av lasttankar, avlämning av rester, barlastning och barlastlänsning
5 Information och hanteringsmetoder

DEL 1 Huvudpunkterna i bilaga II till MARPOL 73/78

1.1 Kraven i bilaga II gäller alla fartyg som för skadliga flytande ämnen i bulk. De ämnen som innebär ett hot mot den marina miljön delas in i tre kategorier: X, Y och Z. Kategori X innehåller de ämnen som utgör det största hotet mot den marina miljön, medan kategori Z består av de minst skadliga ämnena.

1.2 Bilaga II förbjuder utsläpp i havet av alla rester och blandningar som innehåller ämnen ur dessa kategorier, utom om utsläppet sker under särskilda förhållanden som specificeras i detalj för var och en av dessa kategorier. Dessa förhållanden involverar i tillämpliga fall följande faktorer:

INDEX OF SECTIONS

1 Main features of MARPOL 73/78, Annex II
2 Description of the ship's equipment and arrangements
3 Cargo unloading procedures and tank stripping
4 Procedures relating to the cleaning of cargo tanks, the discharge of residues, ballasting and deballasting
5 Information and Procedures

SECTION 1 Main features of MARPOL 73/78, Annex II

1.1 The requirements of Annex II apply to all ships carrying Noxious Liquid Substances in bulk. Substances posing a threat of harm to the marine environment are divided into three categories, X, Y and Z. Category X substances are those posing the greatest threat to the marine environment, whilst Category Z substances are those posing the smallest threat.

1.2 Annex II prohibits the discharge into the sea of any effluent containing substances falling under these categories, except when the discharge is made under conditions which are specified in detail for each Category. These conditions include, where applicable, such

.1 den största mängden av ämnet som får släppas ut i havet per tank,
.2 fartygets fart under utsläppet,

.3 det kortaste avståndet till närmaste land under utsläppet,
.4 det minsta vattendjupet under utsläppet, och
.5 krav om att utsläpp utförs under vattenlinjen.

1.3 I särskilda havsområden definierade som ”specialområden” tillämpas strängare utsläppskriterier. I bilaga II är Antarktisområdet ett sådant specialområde.

1.4 Bilaga II förutsätter att alla fartyg utrustas med pump- och rörledningsanordningar för att säkerställa att ingen tank avsedd att föra ämnen ur kategori X, Y eller Z, efter lossning inte innehåller större mängder lastrester än de mängder som anges i bilagan. För varje tank avsedd att föra sådana ämnen krävs en bedömning av mängden rester av ämnena som blir kvar i tanken efter tömning. Bara ifall dessa restmängder bedöms hålla sig under den gräns som specificeras i bilagan, kan en tank godkännas för transport av ämnen i kategori X, Y eller Z.

1.5 Utöver villkoren ovan, innehåller bilaga II ett viktigt krav om att utsläpp av vissa lastrester och vissa åtgärder i samband med tankrengöring och ventilering bara får utföras i enlighet med godkända hanteringsmetoder och arrangemang.

1.6 För att göra det möjligt att uppfylla de krav som avses punkt 1.5, innehåller del 2 av denna manual detaljerade uppgifter om fartygets utrustning och arrangemang, del 3 hanteringsmetoderna vid lossning och tömning (stripping) av tankar och del 4 metoderna för hantering av lastrester, tankrengöring, uppsamling av slop, barlastning och barlastlänsning vilka skall följas i tillämplig utsträckning för de ämnen fartyget är certifierat att föra.

1.7 När de procedurer som specificeras i denna manual iakttas, säkerställs att fartyget uppfyller samtliga tillämpliga krav i bilaga II till MARPOL 73/78.

DEL 2 Beskrivning av fartygets utrustning och arrangemang

2.1 Denna del innehåller all sådan detaljerad information om fartygets utrustning och ar-

parameters as:
.1 the maximum quantity of substances per tank which may be discharged into the sea;
.2 the speed of the ship during the discharge;
.3 the minimum distance from the nearest land during discharge;
.4 the minimum depth of water at sea during discharge; and
.5 the need to effect the discharge below the waterline.

1.3 For certain sea areas identified as “special area” more stringent discharge criteria apply. Under Annex II the special area is the Antarctic area.

1.4 Annex II requires that every ship is provided with pumping and piping arrangements to ensure that each tank designated for the carriage of Category X, Y and Z substances does not retain after unloading a quantity of residue in excess of the quantity given in the Annex. For each tank intended for the carriage of such substances an assessment of the residue quantity has to be made. Only when the residue quantity as assessed is less than the quantity prescribed by the Annex a tank may be approved for the carriage of a Category X, Y or Z substances.

1.5 In addition to the conditions referred to above, an important requirement contained in Annex II is that the discharge operations of certain cargo residues and certain tank cleaning and ventilation operations may only be carried out in accordance with approved procedures and arrangements.

1.6 To enable the requirement of paragraph 1.5 to be met, this Manual contains in section 2 all particulars of the ship’s equipment and arrangements, in section 3 operational procedures for cargo unloading and tank stripping and in section 4 procedures for discharge of cargo residues, tank washing, slops collection, ballasting and deballasting as may be applicable to the substances the ship is certified to carry.

1.7 By following the procedures as set out in this Manual, it will be ensured that the ship complies with all relevant requirements of Annex II to MARPOL 73/78.

SECTION 2 Description of the ship’s equipment and arrangements

2.1 This section contains all particulars of the ship’s equipment and arrangements neces-

rangemang som är nödvändig för att manskapet skall kunna genomföra de hanteringsmetoder som specificeras i avsnitt 3 och 4.

2.2 **Allmänna arrangemang på fartyget och beskrivning av lasttankar**

Detta avsnitt skall innehålla en kort beskrivning av fartygets lastområde och lasttankarnas viktigaste egenskaper och deras placering.

Avsnittet skall innehålla ritningar eller scheman som illustrerar de allmänna arrangemangen på fartyget samt placering och numrering av lasttankar och uppvärmningsanordningar.

2.3 **Beskrivning av pump- och rörledningsanordningar för lastöverföring samt strippingsystem**

Detta avsnitt skall innehålla beskrivningar av pump- och rörledningsanordningar samt strippingsystem. Det skall innehålla ritningar eller scheman, vid behov kompletterade med förklarande text, vilka visar följande:

.1 rörledningsanordningar för lastöverföring, inklusive diametrar,
.2 pumpanordningar för lastöverföring, inklusive pumparnas kapacitet,
.3 rörledningar i strippingsystem, inklusive diametrar,
.4 pumpanordningar i strippingsystem, inklusive pumparnas kapacitet,
.5 sugintag för lossningsledningar och strippingledningar inuti varje lasttank,
.6 om fartyget har en länsbrunn, dess placering och volymkapacitet,
.7 anordningar för dränering och stripping eller urblåsning av rörledningar, och
.8 mängd och tryck för kväve eller luft som krävs vid urblåsning av rörledningar om tillämpligt.

2.4 **Beskrivning av barlasttankar och pump- och rörledningsanordningar för överföring av barlast**

Detta avsnitt skall innehålla en beskrivning av barlasttankar och pump- och rörledningsanordningar överföring av barlast.

Avsnittet skall innehålla ritningar eller scheman som visar

.1 det allmänna arrangemanget med segregerade barlasttankar och lasttankar som skall användas som barlasttankar, inklusive tankarnas volym (i kubikmeter),
.2 rörledningsanordningar för överföring av

sary to enable the crew to follow the operational procedures set out in sections 3 and 4.

2.2 **General arrangement of ship and description of cargo tanks**

This section shall contain a brief description of the cargo area of the ship with the main features of the cargo tanks and their positions.

Line or schematic drawings showing the general arrangement of the ship and indicating the position and numbering of the cargo tanks and heating arrangements shall be included.

2.3 **Description of cargo pumping and piping arrangements and stripping system**

This section shall contain a description of the cargo pumping and piping arrangements and of the stripping system. Line or schematic drawings shall be provided showing the following and be supported by textual explanation where necessary:

.1 cargo piping arrangements with diameters;
.2 cargo pumping arrangements with pump capacities;
.3 piping arrangements of stripping system with diameters;
.4 pumping arrangements of stripping system with pump capacities;
.5 location of suction points of cargo lines and stripping lines inside every cargo tank;
.6 if a suction well is fitted, the location and cubic capacity thereof;
.7 line draining and stripping or blowing arrangements; and
.8 quantity and pressure of nitrogen or air required for line blowing if applicable.

2.4 **Description of ballast tanks and ballast pumping and piping arrangements**

This section shall contain a description of the ballast tanks and ballast pumping and piping arrangements.

Line or schematic drawings and tables shall be provided showing the following:

.1 a general arrangement showing the segregated ballast tanks and cargo tanks to be used as ballast tanks together with their capacities (cubic metres);
.2 ballast piping arrangement;

barlast,
.3 pumpkapaciteter för de lasttankar som även kan användas som barlasttankar, och
.4 eventuella anslutningar mellan rörledningar för överföring av barlast och systemet med avlopp under vattenlinjen.

2.5 **Beskrivning av särskilt avdelade sloptankar med tillhörande pump- och rörledningsanordningar**

Detta avsnitt skall innehålla en beskrivning av särskilt avdelade sloptank(ar), om sådana finns, inklusive pump- och rörledningsanordningar. Avsnittet skall innehålla teckningar eller schematiska ritningar som visar
.1 alla särskilt avdelade sloptankar och deras kapaciteter,
.2 pump- och rörledningsanordningar för särskilt avdelade sloptankar, inklusive diametrar och anslutning till avlopp för utsläpp under vattenytan.

2.6 **Beskrivning av avlopp under vattenlinjen för utsläpp av rester som innehåller skadliga flytande ämnen**

Detta avsnitt skall innehålla information om placeringen och den största flödeskapaciteten för avlopp under vattenlinjen och anslutning av lasttankar och sloptankar till sådana avlopp. Avsnittet skall innehålla ritningar eller scheman som visar

.1 antalet avlopp under vattenlinjen och deras placering,
.2 anslutningar till avlopp under vattenlinjen,
.3 placering av alla havsvattenintag i förhållande till avlopp under vattenlinjen.

2.7 **Beskrivning av anordningar för mätning och registrering av flödeshastigheten**

Borttaget

2.8 **Beskrivning av ventilationssystem för lasttankar**

Detta avsnitt skall innehålla en beskrivning av ventilationssystemet för lasttankarna.
Det skall innehålla ritningar eller scheman och tabeller, vid behov kompletterade med förklarande text, vilka visar följande:

.1 de skadliga flytande ämnen med ett ångtryck över 5 kPa vid 20ºC för vilka fartyget är certifierat och vilka lämpar sig för avlägsning genom ventilation; en förteckning över dessa ämnen skall ingå i avsnitt 4.4.10 i manualen,
.2 rörledningar och fläktar för ventilation,
.3 placering av ventilationsöppningar,
.4 den minsta flödeshastigheten genom venti-

.3 pumping capacity for those cargo tanks which may also be used as ballast tanks; and

.4 any interconnection between the ballast piping arrangements and the underwater outlet system.

2.5 **Description of dedicated slop tanks with associated pumping and piping arrangements**

This section shall contain a description of the dedicated slop tank(s), if any, with the associated pumping and piping arrangements. Line or schematic drawings shall be provided showing the following:
.1 which dedicated slop tanks are provided together with the capacities of such tanks;
.2 pumping and piping arrangements of dedicated slop tanks with piping diameters and their connection with the underwater discharge outlet.

2.6 **Description of underwater discharge outlet for effluents containing Noxious Liquid Substances**

This section shall contain information on position and maximum flow capacity of the underwater discharge outlet (or outlets) and the connections to this outlet from the cargo tanks and slop tanks. Line or schematic drawings shall be provided showing the following:
.1 location and number of underwater discharge outlets;
.2 connections to underwater discharge outlet;
.3 location of all seawater intakes in relation to underwater discharge outlets.

2.7 **Description of flow rate indicating and recording devices**

Deleted

2.8 **Description of cargo tank ventilation system**

This section shall contain a description of the cargo tank ventilation system.
Line or schematic drawings and tables shall be provided showing the following and supported by textual explanation if necessary:
.1 the Noxious Liquid Substances the ship is certified fit to carry having a vapour pressure over 5 kPa at 20°C suitable for cleaning by ventilation to be listed in paragraph 4.4.10 of the Manual;

.2 ventilation piping and fans;
.3 position of the ventilation openings;
.4 the minimum flow rate of the ventilation

lationssystemet för att bottnen och alla andra delar av lasttanken skall bli tillräckligt väl ventilerade;
.5 placering i tanken av konstruktioner som inverkar på ventilationen;
.6 ventilationsmetoden, rörledningssystemet för lastöverföring, pumparna, filtren osv., och
.7 metoder för att säkerställa att tanken är torr.

2.9 **Beskrivning av system för tankrengöring och system för uppvärmning av spolvatten**

Detta avsnitt skall innehålla en beskrivning av arrangemangen för tankrengöring, uppvärmning av spolvatten och all nödvändig utrustning för tankrengöring.
Avsnittet skall innehålla ritningar eller scheman som visar
.1 rörledningsarrangemang för tankrengöring inklusive rördiametrar,
.2 typer, kapaciteter och övertryck för rengöringsmaskiner
.3 det största antalet maskiner för tankrengöring som kan vara i gång samtidigt,
.4 placeringen av däcksöppningar för tankrengöring,
.5 det antal maskiner för tankrengöring och den placering av dem som krävs för att säkerställa heltäckande rengöring av tankväggarna,
.6 den maximala mängden spolvatten som kan värmas till 60ºC med installerad utrustning,
.7 det största antalet maskiner för tankrengöring som kan vara igång samtidigt med 60°C spolvatten.

DEL 3 Hanteringsmetoder vid lossning och tömning av tankar

3.1 Detta avsnitt innehåller sådana metoder för lossning av last och tömning av tankar för att kraven i bilaga II skall uppfyllas.

3.2 **Lossning av last**

Detta avsnitt skall innehålla de hanteringsmetoder som måste följas, inklusive uppgifter om vilka pumpar, lossnings- och sugledningar som skall användas för var tank. Alternativa metoder kan presenteras.
Pumpens eller pumparnas funktionssätt och den ordningsföljd i vilken pumparnas ventiler fungerar skall presenteras.
Det grundläggande kravet är att lasten skall lossas så fullständigt som möjligt.

3.3 **Tömning av lasttankar**

Detta avsnitt skall hanteringsmetoder för

system to adequately ventilate the bottom and all parts of the cargo tank;
.5 the location of structures inside the tank affecting ventilation;
.6 the method of ventilating the cargo pipeline system, pumps, filters, etc; and
.7 means for ensuring that the tank is dry.

2.9 **Description of tank washing arrangements and wash water heating system**

This section shall contain a description of the cargo tank washing arrangements, wash water heating system and all necessary tank washing equipment.
Line or schematic drawings and tables or charts showing the following:
.1 arrangements of piping dedicated for tank washing with pipeline diameters;
.2 type of tank cleaning machines with capacities and pressure rating;
.3 maximum number of tank cleaning machines which can operate simultaneously;
.4 position of deck openings for cargo tank washing;
.5 the number of cleaning machines and their location required for ensuring complete coverage of the cargo tank walls;
.6 maximum capacity of wash water which can be heated to 60°C by the installed heating equipment; and
.7 maximum number of tank cleaning machines which can be operated simultaneously at 60°C.

SECTION 3 Cargo unloading procedures and tank stripping

3.1 This section contains operational procedures in respect of cargo unloading and tank stripping which must be followed in order to ensure compliance with the requirements of Annex II.

3.2 **Cargo unloading**

This section shall contain procedures to be followed including the pump and cargo unloading and suction line to be used for each tank. Alternative methods may be given.
The method of operation of the pump or pumps and the sequence of operation of all valves shall be given.
The basic requirement is to unload the cargo to the maximum extent.

3.3 **Cargo tank stripping**

This section shall contain procedures to be

länsning (stripping) av varje lasttank.

Procedurerna skall inkludera följande:
.1 strippingsystemets funktion,
.2 krav gällande slagsida och trim,
.3 anordningar för dränering och stripping eller urblåsning av rörledningar i tillämpliga fall, och
.4 varaktighet för stripping vid vattentest.

3.4 **Lasttemperatur**
Denna del skall innehålla information om de krav som ställs på uppvärmningen i sådana fall där lasten måste ha en viss minimitemperatur vid lossning.

Information skall ges om hur systemet kontrolleras och metoden för temperaturmätning.

3.5 **Procedurer som skall följas ifall en lasttank inte kan lossas i enlighet med föreskrivna procedurer**
Denna del skall innehålla information om de metoder som skall användas i fall av att kraven i avsnitt 3.3 och/eller 3.4 inte kan uppfyllas, t.ex. av något av följande skäl:

.1 fel på strippingsystem för lasttank

.2 fel på system för uppvärmning av lasttankar.

3.6 **Lastdagbok**
Efter varje lastoperation skall anteckningar göras på härför avsedda ställen i lastdagboken.

DEL 4 Hanteringsmetoder vid rengöring av lasttankar, avlämning av rester, barlastning och barlastlänsning

4.1 Detta avsnitt innehåller sådana metoder för tankrengöring och hantering av barlast och slop som skall följas för att säkerställa att kraven i bilaga II uppfylls.

4.2 I de följande avsnitten skisseras en serie åtgärder som skall vidtas och innehåller information som är väsentlig för att säkerställa att utsläpp av skadliga flytande ämnen genomförs så, att de inte utgör ett hot mot den marina miljön.
4.3 Borttaget
4.4 I den information som är nödvändig för att fastställa metoder för utsläpp av lastrester,

followed during the stripping of each cargo tank.
The procedures shall include the following:
.1 operation of stripping system;
.2 list and trim requirements;
.3 line draining and stripping or blowing arrangements if applicable; and

.4 duration of the stripping time of the water test.
3.4 **Cargo temperature**
This section shall contain information on the heating requirements of cargoes which have been identified as being required to be at a certain minimum temperature during unloading.
Information shall be given on control of the heating system and the method of temperature measurement.
3.5 **Procedures to be followed when a cargo tank cannot be unloaded in accordance with the required procedures**
This section shall contain information on the procedures to be followed in the event that the requirements contained in sections 3.3 and/or 3.4 cannot be met due to circumstances such as the following:
.1 failure of cargo tank stripping system; and
.2 failure of cargo tank heating system.

3.6 **Cargo Record Book**
The Cargo Record Book shall be completed in the appropriate places on completion of any cargo operation.

SECTION 4 Procedures relating to the cleaning of cargo tanks, the discharge of residues, ballasting and deballasting

4.1 This section contains operational procedures in respect of tank cleaning, ballast and slops handling which must be followed in order to ensure compliance with the requirements of Annex II.
4.2 The following paragraphs outline the sequence of actions to be taken and contain the information essential to ensure that Noxious Liquid Substances are discharged without posing a threat of harm to the marine environment.
4.3 Deleted
4.4 The information necessary to establish the procedures for discharging the residue of the cargo, cleaning, ballasting and deballast-

tankrengöring, barlastning av tanken och lossning av barlast ur tanken måste följande beaktas:

.1 Ämnets kategori

Ämnets kategori skall verifieras i tillämpligt certifikat.

.2 Effektiviteten hos tankens pumpanordning

Innehållet i detta avsnitt beror på fartygets konstruktion och på om fartyget är ett nytt eller ett existerande fartyg (se flödesschema och krav gällande pumpning/tömning).

.3 Fartyg inom och utanför specialområden

Detta avsnitt skall innehålla anvisningar om huruvida tankspolvätska kan släppas ut i havet inom specialområden (definierade i avsnitt 1.3) eller utanför specialområden. De olika kraven, som beror på fartygets konstruktion och den fart det används för, skall framläggas klart.

Inga utsläpp i havet av rester av skadliga flytande ämnen eller blandningar som innehåller sådana ämnen är tillåtna inom Antarktisområdet (havsområdet söder om latituden 60ºS).

.4 Stelnande eller högvisköst ämne

Ämnets egenskaper bör kontrolleras i sjötransportdokumentet.

.5 Blandbarhet med vatten

Borttaget

.6 Kompatibilitet med slop som innehåller andra ämnen

Detta avsnitt skall innehålla anvisningar om vilka lastrester som får och inte får blandas. Hänvisningar skall göras till anvisningar om olika ämnens kompatibilitet.

.7 Avlämning till mottagningsanordning

I detta avsnitt skall de ämnen fastställas som förutsätter tankspolning och avlämning av resterna till en mottagningsanordning.

.8 Utsläpp i havet

Detta avsnitt skall innehålla information om de faktorer som måste beaktas vid bestämning av vilka rest/vattenblandningar som får släppas ut i havet.

.9 Användning av rengöringsmedel eller tillsatser

Detta avsnitt skall innehålla information om användning och bortskaffande av rengöringsmedel (t.ex. lösningsmedel som använts

ing the tank, shall take into account the following:

.1 Category of substance

The Category of the substance should be obtained from the relevant Certificate.

.2 Stripping efficiency of tank pumping system

The contents of this section will depend on the design of the ship and whether it is a new ship or existing ship (See flow diagram and pumping/stripping requirements).

.3 Vessel within or outside Special Area

This section shall contain instructions on whether the tank washings can be discharged into the sea within a special area (as defined in section 1.3) or outside a special area. The different requirements shall be made clear and will depend on the design and trade of the ship.

No discharges into the sea of residues of Noxious Liquid Substances, or mixtures containing such substances, are allowed within the Antarctic area (the sea area south of latitude 60°S).

.4 Solidifying or High-Viscosity Substance

The properties of the substance should be obtained from the shipping document.

.5 Miscibility with water

Deleted

.6 Compatibility with slops containing other substances

This section shall contain instructions on the permissible and non-permissible mixing of cargo slops. Reference should be made to compatibility guides.

.7 Discharge to reception facility

This section shall identify those substances the residues of which are required to be prewashed and discharged to a reception facility.

.8 Discharging into the sea

This section shall contain information on the factors to be considered in order to identify whether the residue/water mixtures are permitted to be discharged into the sea.

.9 Use of cleaning agents or additives

This section shall contain information on the use and disposal of cleaning agents (e.g. solvents used for tank cleaning) and additives to tank washing water (e.g. detergents)[66].

för tankrengöring) och tillsatser[66] *(t.ex.detergenter) i tankspolvatten.*

.10 Användning av ventilation vid tankrengöring

Detta avsnitt skall innehålla en specifikation av de ämnen för vilka användning av olika ventilationsmetoder lämpar sig.

4.5 Efter att ovanstående information bedömts, skall den korrekta hanteringsmetoden bestämmas med hjälp av anvisningarna och flödesdiagrammet i del 5. Anteckningar skall göras på avsedda ställen i lastdagboken. Av dessa anteckningar skall framgå vilka framgår vilken hanteringsmetod som valts.

DEL 5 Information och hanteringsmetoder

Denna del av lasthanteringsmanualen skall innehålla hanteringsmetoder, vilka beror på fartygets ålder och pumpeffekt. Exempel på sådana flödesdiagram som hänvisas till i denna del ingår i tillägg A, och de innehåller övergripande krav som tillämpas både på nya och existerande fartyg. Manualen för ett givet fartyg skall bara innehålla sådana krav som gäller för detta fartyg.

Information som ansluter sig till smältpunkt och viskositet för ämnen vars smältpunkt är större än eller lika med 0ºC eller vars viskositet är större än eller lika med 50 mPa.s vid 20ºC skall kontrolleras i sjötransportdokumentet.

Vilka ämnen som får föras med fartyget framgår av tillämpligt certifikat.

Lasthanteringsmanualen skall innehålla

Tabell 1 : Borttagen
Tabell 2 : Uppgifter om lasttankar
Tillägg A : Flödesplan
Tillägg B : Metoder för tankspolning
Tillägg C : Ventilationsmetoder
Tillägg D : Ytterligare information och driftsanvisningar som krävs av eller är godkända av administrationen.

Ovan nämnda tabell och tillägg presenteras nedan i stora drag.

.10 Use of ventilation procedures for tank cleaning

This section shall make reference to all substances suitable for the use of ventilation procedures.

4.5 Having assessed the above information, the correct operational procedures to be followed should be identified using the instructions and flow diagram of section 5. Appropriate entries shall be made in the Cargo Record Book indicating the procedure adopted.

SECTION 5 Information and procedures

This section shall contain procedures, which will depend on the age of the ship and pumping efficiency. Examples of flow diagram referred to in this section are given at addendum A and incorporate comprehensive requirements applicable to both new and existing ships. The Manual for a particular ship shall only contain those requirements specifically applicable to that ship.

Information relating to melting point and viscosity, for those substances which have a melting point equal to or greater than 0°C or a viscosity equal or greater than 50 mPa.s at 20°C, shall be obtained from the shipping document.

For substances allowed to be carried, reference is made to the relevant Certificate.

The Manual shall contain:

Table 1 : Deleted
Table 2 : Cargo tank information.
Addendum A : Flow diagram.
Addendum B : Prewash procedures.
Addendum C : Ventilation procedures.
Addendum D : Additional information and operational instructions when required or accepted by the Administration.

Outlines of the above table and addenda are shown below.

Tabell 2 – Uppgifter om lasttankar

Tankens nummer[67]	Volym (m^3)	Restmängd (liter)

Table 2 - Cargo tank information

Tank no[67].	Capacity (m^3)	Stripping quantity (litres)

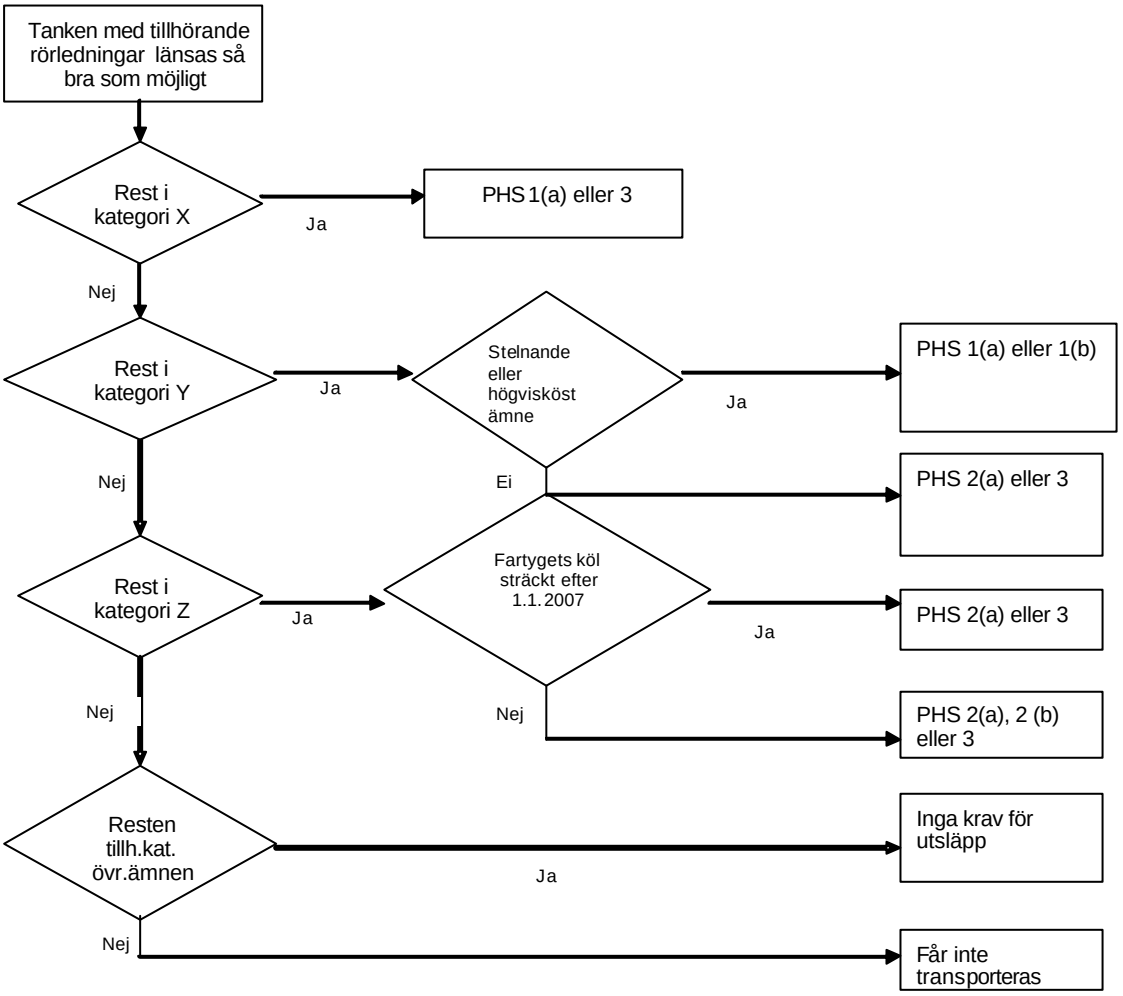
[67] Tankarnas nummer bör vara identiska med numren i fartygets Certificate of Fitness

[67] Tank numbers should be identical to those in the ship's Certificate of Fitness

TILLÄGG A

FLÖDESPLANER – RENGÖRING AV LASTTANKAR OCH BORTSKAFFADE AV TANKSPOLVÄTSKA/BARLAST SOM INNEHÅLLER RESTER AV ÄMNEN UR KATEGORI X, Y OCH Z

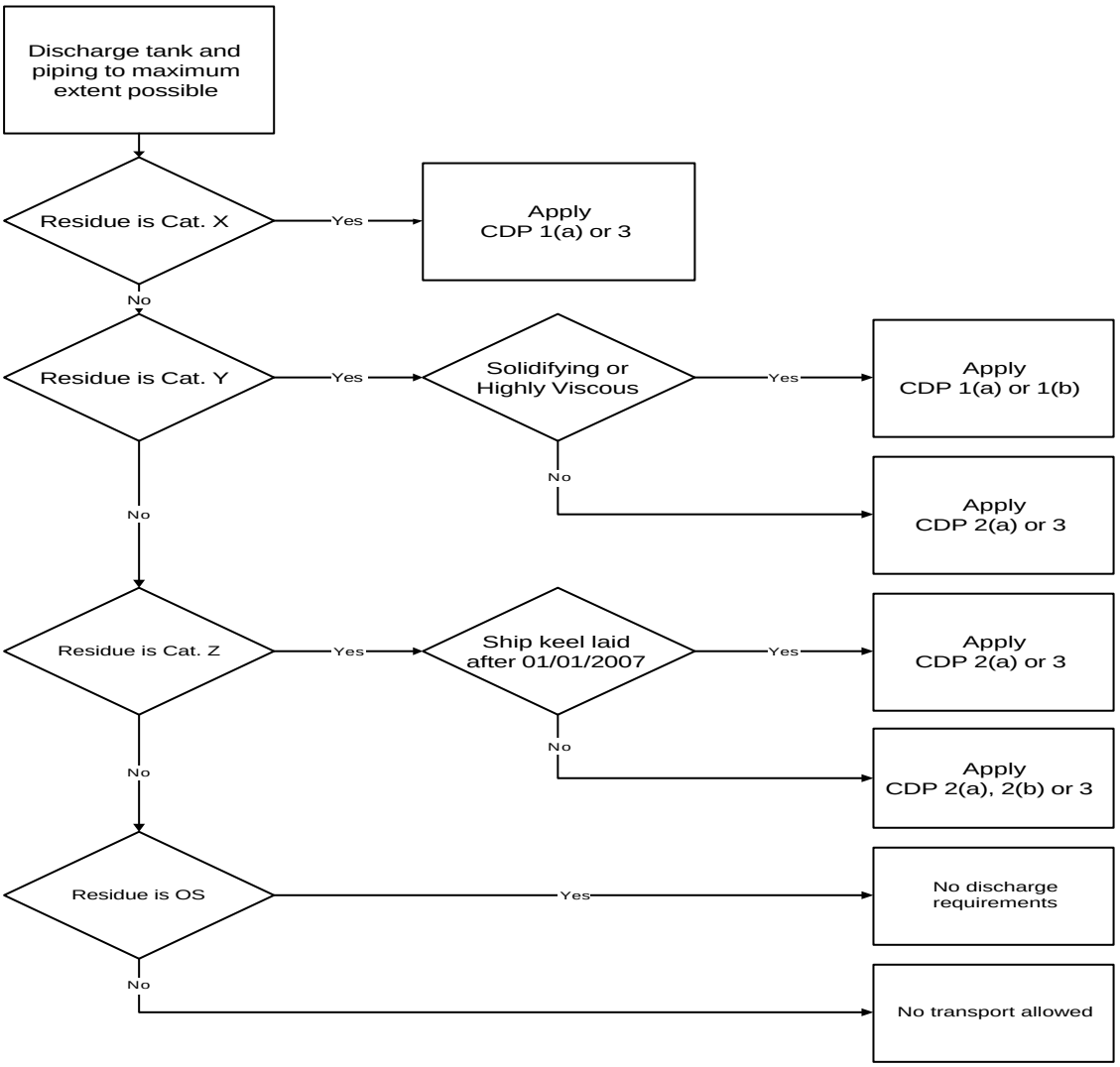
Anmärkning 1 Denna flödesplan presenterar de grundläggande krav som ställs på fartyg oberoende av deras ålder, och den är enbart avsedd att tjäna som vägledning.
Anmärkning 2 Bilaga II reglerar alla utsläpp i havet.
Anmärkning 3 Inom Antarktisområdet är utsläpp av skadliga flytande ämnen eller blandningar som innehåller sådana ämnen förbjudet.



ADDENDUM A

FLOW DIAGRAMS – CLEANING OF CARGO TANKS AND DISPOSAL OF TANK WASHINGS/BALLAST CONTAINING RESIDUES OF CATEGORY X,Y, AND Z SUBSTANCES

Note 1 :This flow diagram shows the basic requirements applicable to all age groups of ships and is for guidance only.
Note 2 :All discharges into the sea are regulated by Annex II.
Note 3 :Within the Antarctic area, any discharge into the sea of Noxious Liquid Substances or mixtures containing such substances is prohibited.



Uppgifter om fartyget	**Krav för tömning**		
	Kategori X	**Kategori Y**	**Kategori Z**
Nya fartyg: kölsträckning efter 1.1.2007	75	75	75
Fartyg på vilka IBC-koden tillämpas, fram till 1.1.2007	100 + 50 måttolerans	100 + 50 måttolerans	300 + 50 måttolerans
Fartyg på vilka BCH-koden tillämpas	300 + 50 måttolerans	300 + 50 måttolerans	900 + 50 måttolerans
Övriga fartyg: kölsträckning före 1.1.2007	N/A	N/A	måttolerans

Ship details	**Stripping requirements (in litres)**		
	Category X	**Category Y**	**Category Z**
New Ships: keel laid after 01/01/2007	75	75	75
IBC ships until 01/01/2007	100 +50 tolerance	100 + 50 tolerance	300 + 50 tolerance
BCH ships	300 + 50 tolerance	300 + 50 tolerance	900 + 50 tolerance
Other ships: keel-laid before 01/01/2007	N/A	N/A	Empty to the most possible extent

Metoder för rengöring och bortskaffande av avfall (CDP) (Starta högst upp i kolumnen under CDP-numret och fyll i alla numrerade åtgärder i markerad följd)						
Nr	**Åtgärd**	**Metodens nummer**				
		1(a)	1(b)	2(a)	2(b)	3
1	Töm tank och rörledningar så noga som möjligt, och åtminstone i överensstämmelse med avsnitt 3 i denna manual	X	X	X	X	X
2	Utför spolning i enlighet med tillägg B till denna manual och avlämna resterna till en mottagningsanordning	X	X			
3	Utför tankrengöring, efter spolning, med en fullständig spolcykel med rengöringsmaskin(erna) *i fråga om fartyg byggda före den 1 juli 1994* vattenmängden är åtminstone lika stor som den beräknade för k=1,0 *i fråga om fartyg byggda den 1 juli 1994 eller senare*		X			
4	Utför ventilation i enlighet med tillägg II till denna manual					X
5	Barlasttankarna eller rengöringstanken uppfyller kommersiella standarder	X		X	X	X
6	Tanken har lastats med barlast		X			
7	Villkor för utsläpp av barlast/rester/vattenblandningar utom rester från första spolning:					
	.1 avståndet från land > 12 nautiska mil	X		X	X	
	.2 fartygets hastighet > 7 knop	X		X	X	
	.3 vattendjupet > 25 meter	X		X	X	
	.4 utsläpp under vattenlinjen (utan att överskrida den högsta tillåtna utsläppshastigheten)	X		X		
8	Villkor för utsläpp av barlast:					
	.1 avståndet från land > 12 nautiska mil		X			
	.2 vattendjupet > 25 meter		X			
9	Allt vatten som härefter tas in i tanken får släppas ut i havet utan begränsningar.	X	X	X	X	X

Cleaning and disposal procedures (CDP) (Start at the top of the column under the CDP number specified and complete each item procedure in the sequence where marked)						
No.	**Operation**	**Procedure Number**				
		1(a)	1(b)	2(a)	2(b)	3
1	Strip tank and piping to maximum extent, at least in compliance with the procedures in section 3 of this Manual	X	X	X	X	X
2	Apply prewash in accordance with Addendum B of this Manual and discharge residue to reception facility	X	X			
3	Apply subsequent wash, additional to the prewash, with: a complete cycle of the cleaning machine(s) *for ships built before 1 July 1994* a water quantity not less than calculated with "k"=1.0 *for ships built on or after 1 July 1994*		X			
4	Apply ventilation procedure in accordance with Addendum C of this Manual					X
5	Ballast tanks or wash tank to commercial standards	X		X	X	X
6	Ballast added to tank		X			
7	Conditions for discharge of ballast/residue/water mixtures other than prewash:					
	.1 distance from land > 12 nautical miles	X		X	X	
	.2 ship's speed > 7 knots	X		X	X	
	.3 water depth > 25 metres	X		X	X	
	.4 Using underwater discharge (not exceeding permissible discharge rate)	X		X		
8	Conditions for discharge of ballast:					
	.1 distance from land > 12 nautical miles		X			
	.2 water depth > 25 metres		X			
9	Any water subsequently introduced into a tank may be discharged into the sea without restrictions	X	X	X	X	X

TILLÄGG B

METODER FÖR TANKSPOLNING

Detta tillägg till manualen skall innehålla metoder för tankspolning, vilka grundar sig på bihang 6 till bilaga II. Dessa metoder skall inbegripa särskilda krav i fråga om användningen av anordningar och utrustning för tankrengöring på fartyget i fråga, och de skall inkludera
.1 positioner för rengöringsmaskiner,
.2 metoden för att pumpa ut slop,
.3 krav i fråga om het spolning,
.4 antalet cykler (eller spoltiden) för rengöringsmaskinen, och
.5 det lägsta funktionstrycket.

ADDENDUM B

PREWASH PROCEDURES

This addendum to the Manual shall contain prewash procedures based on appendix 6 of Annex II. These procedures shall contain specific requirements for the use of the tank washing arrangements and equipment provided on the particular ship and include the following:
.1 cleaning machine positions to be used;
.2 slops pumping out procedure;
.3 requirements for hot washing;
.4 number of cycles of cleaning machine (or time); and
.5 minimum operating pressures.

TILLÄGG C

VENTILATIONSMETODER

Detta tillägg till manualen skall innehålla metoderna för ventilation, vilka grundar sig på bihang 7 till bilaga II. Dessa metoder skall inbegripa specifika krav i fråga om användningen av systemet eller utrustningen för ventilation av lasttankar, och de skall inkludera

.1 positioner för ventilationsutrustningen,
.2 det minsta flödet eller den minsta hastigheten för fläktarna,
.3 metoder för ventilation av lossningsledningar, pumpar, filter osv., och
.4 metoder för att säkerställa att tankarna är torra efter avslutad ventilation.

ADDENDUM C

VENTILATION PROCEDURES

This addendum to the Manual shall contain ventilation procedures based on appendix 7 of Annex II. The procedures shall contain specific requirements for the use of the cargo tank ventilation system, or equipment, fitted on the particular ship and shall include the following:
.1 ventilation positions to be used;
.2 minimum flow or speed of fans;

.3 procedures for ventilating cargo pipeline, pumps, filters, etc.; and
.4 procedures for ensuring that tanks are dry on completion.

TILLÄGG D – YTTERLIGARE INFORMATION OCH DRIFTSANVISNINGAR SOM KRÄVS

ADDENDUM D – ADDITIONAL INFORMATION AND OPERATIONAL INSTRUCTIONS REQUIRED OR

AV ELLER GODKÄNDA AV ADMINISTRATIONEN

BIHANG 5

BEDÖMNING AV RESTMÄNGDER I LASTTANKAR OCH PUMPAR MED TILLHÖRANDE RÖRLEDNINGAR

1 Inledning

1.1 Syfte

1.1.1 Detta bihang har som syfte att beskriva hur effektiviteten hos lastpumpsystem skall testas.

1.2 Bakgrund

1.2.1 Huruvida pumpsystemet för en tank uppfyller kraven i reglerna 12.1, 12.2 eller 12.3 bestäms genom ett effektivitetstest i enlighet med den metod som beskrivs i avsnitt 3 i detta bihang. Den uppmätta mängden kallas restmängd (stripping quantity). Restmängden i varje tank skall antecknas i fartygets lasthanteringsmanual.
1.2.2 Efter att restmängden för en tank har fastställts kan administrationen använda det fastställda värdet för liknande tankar, förutsatt att administrationen förvissat sig om att pumpsystemen i tankarna är likvärdiga och fungerar ordentligt.

2 Konstruktionskriterier och effektivitetstest

2.1 Lastpumpsystem skall utformas så att de krav om den maximala mängden lastrester per tank med tillhörande rörledningar som specificeras i regel 12 i bilaga II kan uppfyllas på ett sätt som godkänns av administrationen.
2.2 Lastpumpsystemens effektivitet skall verifieras genom provning med vatten i enlighet med regel 12.5. Mätvärden från sådana vattentest skall användas för att verifiera att systemet uppfyller kraven i regel 12. I fråga om regel 12.1 och 12.2 tillåts en tolerans på 50 liter per tank.

3 Effektivitetstest med vatten

3.1 Testförhållanden

3.1.1 Fartygets slagsida och trim skall justeras så att tillrinningen till pumputsug främjas.

ACCEPTED BY THE ADMINISTRATION

APPENDIX 5

ASSESSMENT OF RESIDUE QUANTITIES IN CARGO TANKS, PUMPS AND ASSOCIATED PIPING

1 Introduction

1.1 Purpose

1.1.1 The purpose of this appendix is to provide the procedure for testing the efficiency of cargo pumping systems.

1.2 Background

1.2.1 The ability of the pumping system of a tank to comply with regulation 12.1, 12.2 or 12.3 is determined by performing a test in accordance with the procedure set out in section 3 of this appendix. The quantity measured is termed the “stripping quantity”. The stripping quantity of each tank shall be recorded in the ship’s Manual.
1.2.2 After having determined the stripping quantity of one tank, the Administration may use the determined quantities for a similar tank, provided the Administration is satisfied that the pumping system in that tank is similar and operating properly.

2 Design criteria and performance test

2.1 The cargo pumping systems should be designed to meet the required maximum amount of residue per tank and associated piping as specified in regulation 12 of Annex II to the satisfaction of the Administration.

2.2 In accordance with regulation 12.5 the cargo pumping systems shall be tested with water to prove their performance. Such water tests shall, by measurement, show that the system meets the requirements of regulation 12. In respect of regulations 12.1 and 12.2 a tolerance of 50 litres per tank is acceptable.

3 Water performance test

3.1 Test condition

3.1.1 The ship’s trim and list shall be such as to provide favourable drainage to the suction

Under vattentest får fartygets trim inte överstiga 3° i aktern, medan slagsidan får vara högst 1°.
3.1.2 Den slagsida och det trim som valts för testet skall antecknas. De skall vara den minsta gynnsamma slagsida och det minsta gynnsamma trim som används under vattentestet.
3.1.3 Under vattentestet skall det vara möjligt att upprätthålla ett mottryck av minst 100 kPa i lasttankens lossningsmanifold (se figur 5-1 och 5-2).
3.1.4 Den tid det tar att utföra vattentestet skall antecknas för varje tank. Dessa tider kan kräva justering vid senare utförda test.

3.2 Testmetod

3.2.1 Säkerställ att den lasttank som skall testas och tillhörande rörledningar har rengjorts och att det är säkert att gå in i lasttanken.
3.2.2 Fyll lasttanken med vatten till ett sådant djup som är nödvändigt för att det skall vara möjligt att utföra alla åtgärder som ingår i slutskedet av en normal lossning.
3.2.3 Lossa och länsa lasttanken med tillhörande rörledningar i enlighet med föreslagna tillvägagångssätt.
3.2.4 Samla upp alla vattenrester i lasttanken och dess rörledningar i en kalibrerad behållare för mätning. Vattenresterna skall samlas in på bl.a. följande ställen:

.1 lasttankens pumpsug och området intill detta,
.2 alla skrymslen områden på bottnen,

.3 lågt belägen pumpsug för lastpumpen,

.4 alla lågt belägna ställen i rörledningar anslutna till tanken upp till manifoldventilen
3.2.5 Den totala volym vatten som samlats upp på ovan beskrivet sätt utgör restmängden för lasttanken i fråga.

3.2.6 I sådana fall då en grupp av tankar betjänas av en gemensam lastpump eller gemensamma rörledningar, får de restmängder som förknippas med gemensamma system delas lika mellan tankarna, under förutsättning att följande driftsbegränsning tas med i fartygets godkända lasthanteringsmanual: ”När tankarna i denna grupp lossas efter varandra får pumpen eller rörledningarna inte rengöras innan alla tankar i gruppen har lossats”.

point. During the water test the ship’s trim shall not exceed 3° by the stern, and the ship’s list shall not exceed 1°.
3.1.2 The trim and list chosen for the water test shall be recorded. This shall be the minimum favourable trim and list used during the water test.

3.1.3 During the water test means shall be provided to maintain a back-pressure of not less than 100 kPa at the cargo tank’s unloading manifold (see figures 5-1 and 5-2).
3.1.4 The time taken to complete the water test shall be recorded for each tank, recognizing that this may need to be amended as a result of subsequent tests.

3.2 Test procedure

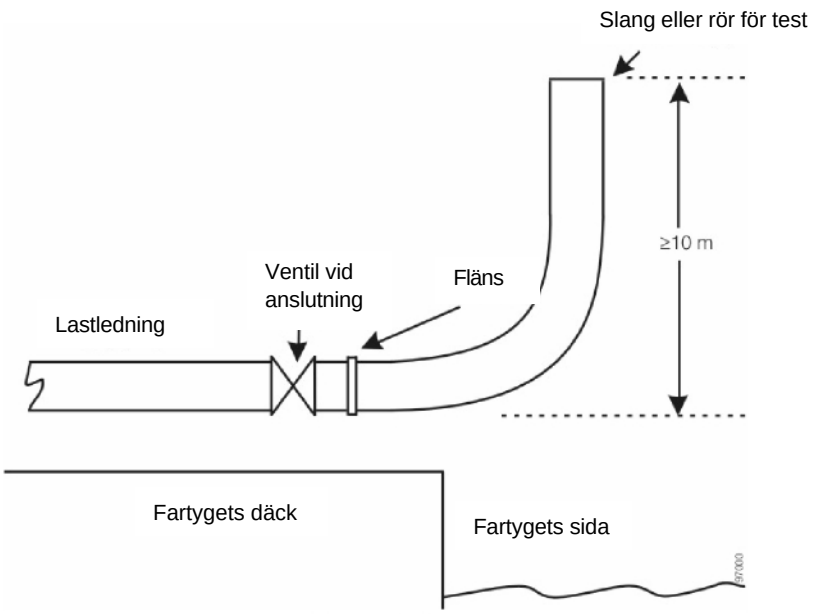
3.2.1 Ensure that the cargo tank to be tested and its associated piping have been cleaned and that the cargo tank is safe for entry.

3.2.2 Fill the cargo tank with water to a depth necessary to carry out normal end of unloading procedures.

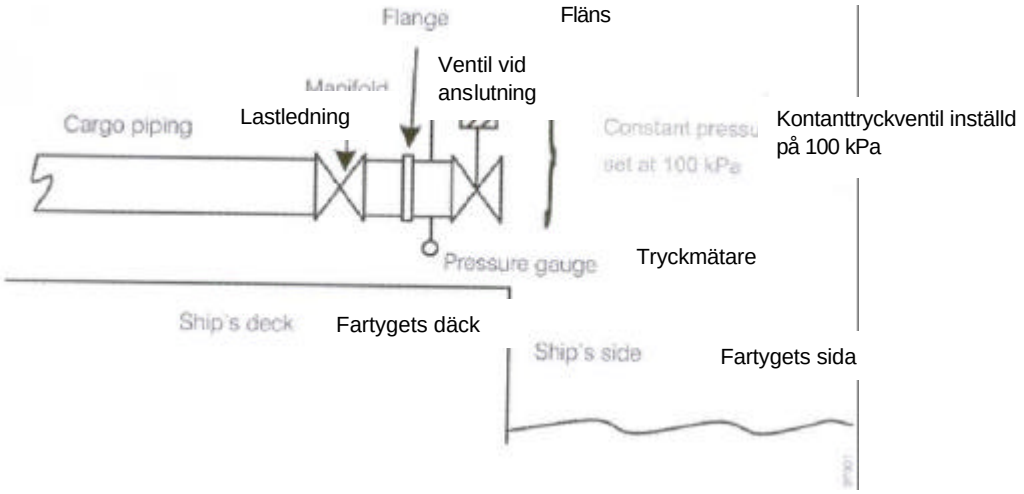
3.2.3 Discharge and strip water from the cargo tank and its associated piping in accordance with the proposed procedures.
3.2.4 Collect all water remaining in the cargo tank and its associated piping into a calibrated container for measurement. Water residues shall be collected, *inter alia*, from the following points:
.1 the cargo tank suction and its vicinity;

.2 any entrapped areas on the cargo tank bottom;
.3 the low point drain of the cargo pump; and
.4 all low point drains of piping associated with the cargo tank up to the manifold valve.
3.2.5 The total water volumes collected above determine the stripping quantity for the cargo tank.

3.2.6 Where a group of tanks is served by a common pump or piping, the water test residues associated with the common system(s) may be apportioned equally among the tanks provided that the following operational restriction is included in the ship’s approved Manual: “For sequential unloading of tanks in this group, the pump or piping is not to be washed until all tanks in the group have been unloaded.”



Figur 5-1



Figur 5-2

Figurerna ovan illustrerar försöksuppställningar som ger ett mottryck på minst 100 kPa i lasttankens manifold för lossning.

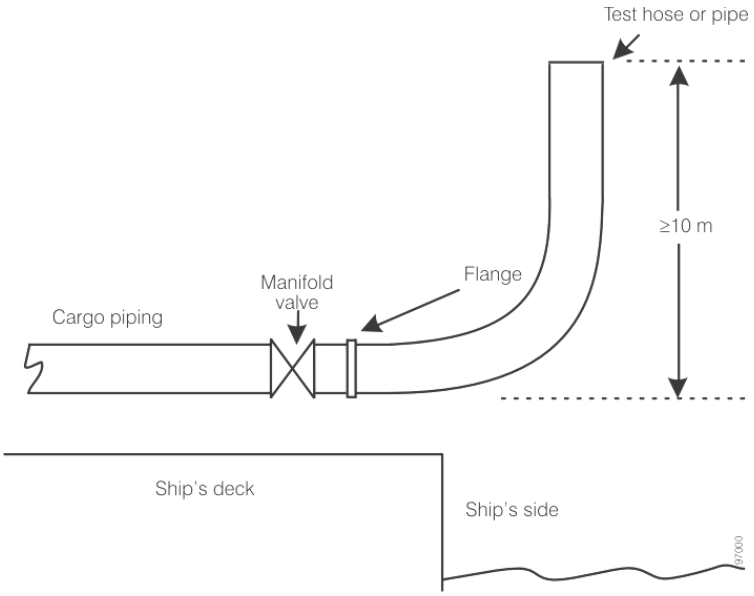


Figure 5-1

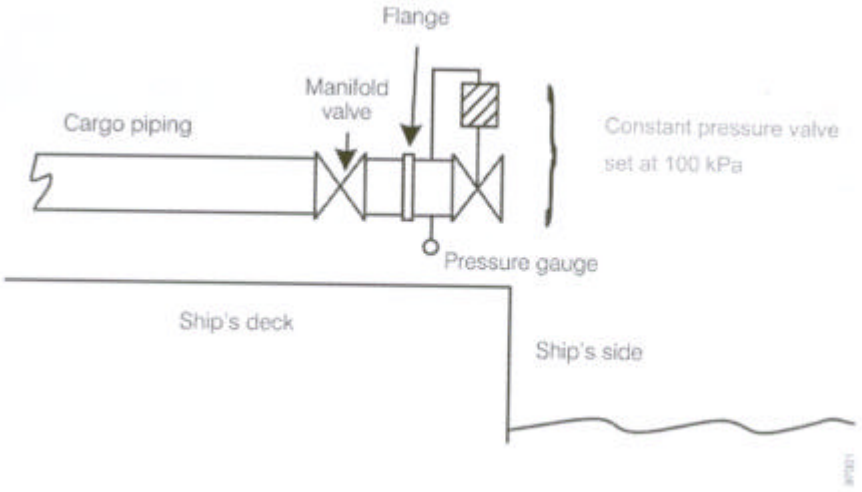


Figure 5-2

The above figures illustrate test arrangements that would provide a backpressure of not less than 100 kPa at the cargo tank's unloading manifold.

BIHANG 6

METODER FÖR TANKSPOLNING

A Fartyg byggda före den 1 juli 1994

En tankspolning är nödvändig för att vissa av kraven i bilaga II skall kunna uppfyllas. I detta bihang förklaras hur en sådan tankspolning skall utföras.

Spolning av tankar som innehållit icke-stelnande ämnen

1 Tankarna skall rengöras med roterande spolkanon(er) som arbetar med tillräckligt högt vattentryck. I fråga om ämnen som hör till kategori X skall spolkanonerna användas på sådana ställen i tanken att alla ytor blir rengjorda. I fråga om ämnen som hör till kategori Y räcker det med ett ställe.

2 Under spolningen skall mängden vätska i tanken minimeras genom att slop fortlöpande pumpas ut och genom att tillrinningen till pumputsug främjas (med användning av slagsida och trim). Om detta villkor inte kan uppfyllas, skall spolningen upprepas tre gånger med noggrann tömning av tanken mellan spolningarna.

3 Sådana ämnen som vid 20°C har en viskositet på 50 mPa eller högre skall spolas med hett vatten (minst 60°C), om inte andra egenskaper hos ämnet gör spolning med hett vatten mindre effektiv.

4 Antalet spolcykler som spolkanon får arbeta skall inte underskrida det antal som specificeras i tabell 6-1. En spolcykel för en spolkanon definieras som perioden mellan två på varandra följande skeden där spolkanonen är identiskt riktad (rotation 360º).

5 Efter spolningen skall spolkanonen/spolkanonerna hållas i gång tillräckligt länge för att rörledningar, pump och filter skall sköljas, och tömning till mottagningsanordningar i land skall fortsätta tills tanken är tom.

Spolning av tankar som innehållit stelnande ämnen

1 Tankarna skall spolas så fort som möjligt efter lossningen. Om möjligt skall tankarna värmas upp innan de spolas.

2 Rester på luckor och manhål skall helst avlägsnas före spolningen.

3 Tankarna skall rengöras med en roterande spolkanon som arbetar med ett tillräckligt högt vattentryck på sådana ställen i tanken att alla ytor i tankarna säkert blir rengjorda.

APPENDIX 6

PREWASH PROCEDURES

A For ships built before 1 July 1994

A prewash procedure is required in order to meet certain Annex II requirements. This appendix explains how these prewash procedures shall be performed.

Prewash procedures for non-Solidifying Substances

1 Tanks shall be washed by means of a rotary water jet, operated at sufficiently high water pressure. In the case of Category X substances cleaning machines shall be operated in such locations that all tank surfaces are washed. In the case of Category Y substances only one location need be used.

2 During washing the amount of water in the tank shall be minimized by continuously pumping out slops and promoting flow to the suction point (positive list and trim). If this condition cannot be met the washing procedure shall be repeated three times, with thorough stripping of the tank between washings.

3 Those substances which have a viscosity equal to or greater than 50 mPa.s at 20°C shall be washed with hot water (temperature at least 60°C), unless the properties of such substances make the washing less effective.

4 The number of cycles of the cleaning machine used shall not be less than that specified in table 6-1. A cleaning machine cycle is defined as the period between two consecutive identical orientations of the tank cleaning machine (rotation through 360°).

5 After washing, the tank cleaning machine(s) shall be kept operating long enough to flush the pipeline, pump and filter, and discharge to shore reception facilities shall be continued until the tank is empty.

Prewash procedures for Solidifying Substances

1 Tanks shall be washed as soon as possible after unloading. If possible tanks shall be heated prior to washing.

2 Residues in hatches and manholes shall preferably be removed prior to the prewash.

3 Tanks shall be washed by means of a rotary water jet operated at sufficiently high water pressure and in locations to ensure that all tank surfaces are washed.

4 Under spolningen skall mängden vätska i tanken minimeras genom att slop fortlöpande pumpas ut och genom att tillrinningen till pumputsug främjas (med användning av slagsida och trim). Om detta villkor inte kan uppfyllas, skall spolningen upprepas tre gånger med noggrann tömning av tanken mellan spolningarna.

5 Tankarna skall spolas med hett vatten (minst 60°C), om inte andra egenskaper hos ämnet gör spolning med hett vatten mindre effektiv.

6 Antalet spolcykler som rengöringsmaskinen får arbeta skall inte underskrida det antal som specificeras i tabell 6-1. En spolcykel för en spolkanon definieras som perioden mellan två på varandra följande skeden där spolkanonen är identiskt riktad (rotation 360°).

7 Efter spolningen skall spolkanonen/ spolkanonerna hållas i gång tillräckligt länge för att rörledningar, pump och filter skall sköljas, och tömning till mottagningsanordningar i land skall fortsätta tills tanken är tom.

4 During washing the amount of water in the tank shall be minimized by pumping out slops continuously and promoting flow to the suction point (positive list and trim). If this condition cannot be met, the washing procedure shall be repeated three times with thorough stripping of the tank between washings.

5 Tanks shall be washed with hot water (temperature at least 60°C) unless the properties of such substances make the washing less effective.

6 The number of cycles of the cleaning machine used shall not be less than that specified in table 6-1. A cleaning machine cycle is defined as the period between two consecutive identical orientations of the machine (rotation through 360°).

7 After washing, the cleaning machine(s) shall be kept operating long enough to flush the pipeline, pump and filter,and discharge to shore reception facilities shall be continues until the tank is empty.

Tabell 6–1 Antalet spolcykler för spolkanoner vid olika slag av last

Amnets kategori	Antal spolcykler	
	Icke-stelnande ämnen	Stelnande ämnen
Kategori X	1	2
Kategori Y:	½	1

Table 6-1 – Number of cleaning machine cycles to be used in each location

Category of substance	Number of cleaning machine cycles	
	Non-Solidifying Substances	Solidifying Substances
Category X	1	2
Category Y	1/2	1

B För fartyg byggda den 1 juli 1994 eller senare och rekommenderad för fartyg byggda före den 1 juli 1994

En tankspolning är nödvändig för att vissa av kraven i bilaga II skall kunna uppfyllas. I detta bihang förklaras hur spolningen skall utföras och hur den minsta tillåtna mängden spolvätska skall fastställas. En mindre mängd spolvätska får användas om den stöder sig på verifikation genom prov som godkänts av administrationen. Om sådana reducerade mängder godkänts, skall en anteckning om detta göras i manualen.

Om någon annan spolvätska än vatten används, gäller föreskrifterna i regel 13.5.1.

Spolning av tankar som innehållit icke-stelnande ämnen utan återanvändning

1 Tankarna skall rengöras med roterande spolkanon(er) som arbetar med tillräckligt högt vattentryck. I fråga om ämnen som hör till kategori X skall spolkanonerna användas på sådana ställen i tanken att alla ytor blir rengjorda. I fråga om ämnen som hör till kategori Y räcker det med ett ställe.

2 Under spolningen skall mängden vätska i tanken minimeras genom att slop fortlöpande pumpas ut och genom att tillrinningen till pumputsug främjas. Om detta villkor inte kan uppfyllas, skall spolningen upprepas tre gånger med noggrann tömning av tanken mellan spolningarna.

3 De ämnen som har en viskositet större än eller lika med 50 mPa.s vid 20ºC skall spolas med hett vatten (minst 60°C), om inte andra egenskaper hos ämnet gör spolning med hett vatten mindre effektiv.

4 Mängden spolvatten måste åtminstone motsvara de mängder som specificeras i punkt 20 eller bestäms i enlighet med punkt 21.

5 Efter spolningen skall tankarna och rörledningarna tömmas noggrant.

Spolning av tankar som innehållit stelnande ämnen utan återanvändning av spolvätskan

6 Tankarna skall spolas så fort som möjligt efter lossningen. Om möjligt skall tankarna värmas upp innan de spolas.

7 Rester på luckor och manhål skall helst avlägsnas före spolningen.

8 Tankarna skall rengöras med roterande spolkanon(er) som arbetar med ett tillräckligt

B For ships built on or after 1 July 1994 and recommendatory for ships built before 1 July 1994

A prewash procedure is required in order to meet certain Annex II requirements. This appendix explains how these prewash procedures shall be performed and how the minimum volumes of washing media to be used shall be determined. Smaller volumes of washing media may be used based on actual verification testing to the satisfaction of the Administration. Where reduced volumes are approved an entry to that effect must be recorded in the Manual.

If a medium other than water is used for the prewash, the provisions regulation 13.5.1 apply.

Prewash procedures for non-Solidifying Substances without recycling

1 Tanks shall be washed by means of a rotary jet(s), operated at sufficiently high water pressure. In the case of Category X substances cleaning machines shall be operated in such locations that all tank surfaces are washed. In the case of Category Y substances only one location need be used.

2 During washing the amount of liquid in the tank shall be minimized by continuously pumping out slops and promoting flow to the suction point. If this condition cannot be met, the washing procedure shall be repeated three times, with thorough stripping of the tank between washings.

3 Those substances which have a viscosity equal to or greater than 50 mPa.s at 20°C shall be washed with hot water (temperature at least 60°C), unless the properties of such substances make the washing less effective.

4 The quantities of wash water used shall not be less than those specified in paragraph 20 or determined according to paragraph 21.

5 After prewashing the tanks and lines shall be thoroughly stripped.

Prewash procedures for Solidifying Substances without recycling

6 Tanks shall be washed as soon as possible after unloading. If possible, tanks should be heated prior to washing.

7 Residues in hatches and manholes should preferably be removed prior to the prewash.

8 Tanks shall be washed by means of a rotary jet(s) operated at sufficiently high water pres-

högt vattentryck på sådana ställen i tanken att alla ytor i tankarna säkert blir rengjorda.
9 Under spolningen skall mängden vätska i tanken minimeras genom att slop fortlöpande pumpas ut och genom att tillrinningen till pumputsug främjas. Om detta villkor inte kan uppfyllas, skall spolningen upprepas tre gånger med noggrann tömning av tanken mellan spolningarna.
10 Tankarna skall spolas med hett vatten (minst 60°C), om inte andra egenskaper hos ämnet gör spolning med hett vatten mindre effektiv.
11 Mängden spolvatten måste åtminstone motsvara de mängder som specificeras i punkt 20 eller bestäms i enlighet med punkt 21.
12 Efter spolningen skall tankarna och rörledningarna tömmas noggrant.

Spolning med återanvändning av spolvätskan

13 Spolning med återvinning av spolvätskan kan användas vid rengöring av fler än en lasttank. Vid bestämningen av mängden spolvätska måste vederbörlig hänsyn tas till de mängder lastrester som kan förväntas finnas i tankarna, egenskaperna hos rengöringsmediet och eventuell sköljning av tankarna före spolningen. Ifall tillräckliga uppgifter inte finns att tillgå, får koncentrationen av lastrester i spolvätskan, beräknad utifrån nominella restmängder, inte överskrida 5 %.

14 Återanvänd spolvätska får bara användas vid rengöring av tankar som innehållit samma eller liknande ämne.
15 En sådan mängd spolvätska som gör fortlöpande spolning möjlig skall läggas i tanken eller tankarna som skall spolas.
16 Alla ytor i tankarna skall rengöras med roterande spolkanon(er) som arbetar med tillräckligt högt vattentryck. Spolvätskan kan återanvändas antingen i samma tank eller i en annan tank, t.ex. en sloptank.

17 Spolningen skall fortsätta tills det sammanlagda genomflödet åtminstone uppgår till det som anges för relevanta mängder i punkt 20 eller som bestäms i enlighet med punkt 21.

18 Stelnande ämnen och sådana ämnen som har en viskositet på 50 mPa.s eller högre vid 20°C skall spolas med hett vatten (minst 60°C) när vatten används som spolvätska, om inte andra egenskaper hos ämnet gör spolning med hett vatten mindre effektiv.

sure and in locations to ensure that all tank surfaces are washed.
9 During washing the amount of liquid in the tank shall be minimized by pumping out slops continuously and promoting flow to the suction point. If this condition cannot be met, the washing procedure shall be repeated three times with thorough stripping of the tank between washings.
10 Tanks shall be washed with hot water (temperature at least 60°C), unless the properties of such substances make the washing less effective.
11 The quantities of wash water used shall not be less than those specified in paragraph 20 or determined according to paragraph 21.

12 After prewashing the tanks and lines shall be thoroughly stripped.

Prewash procedures with recycling of washing medium

13 Washing with a recycled washing medium may be adopted for the purpose of washing more than one cargo tank. In determining the quantity, due regard must be given to the expected amount of residues in the tanks and the properties of the washing medium and whether any initial rinse or flushing is employed. Unless sufficient data are provided, the calculated end concentration of cargo residues in the washing medium shall not exceed 5% based on nominal stripping quantities.
14 The recycled washing medium shall only be used for washing tanks having contained the same or similar substance.
15 A quantity of washing medium sufficient to allow continuous washing shall be added to the tank or tanks to be washed.
16 All tank surfaces shall be washed by means of a rotary jet(s) operated at sufficiently high pressure. The recycling of the washing medium may either be within the tank to be washed or via another tank, e.g. a slop tank.
17 The washing shall be continued until the accumulated throughput is not less than that corresponding to the relevant quantities given in paragraph 20 or determined according to paragraph 21.
18 Solidifying Substances and substances with viscosity equal to or greater than 50 mPa.s at 20°C shall be washed with hot water (temperature at least 60°C) when water is used as the washing medium, unless the properties of such substances make the wash-

19 När tankrengöring med återanvändning slutförts i enlighet med kriterierna i punkt 17, skall spolvätskan bortskaffas och tanken tömmas noga. Därefter skall tanken undergå en sköljning med ren spolvätska, fortlöpande länsning och avlämning till en mottagningsanordning. Sköljningen skall åtminstone omfatta tankens botten och vara tillräcklig för att spola rörledningar, pump och filter.

Den minsta tillåtna vattenmängden vid spolning

20 Den minsta mängden vatten som får användas vid ?inledande spolning bestäms utgående från den resterande mängden skadliga flytande ämnen i tanken, tankens storlek, lastens egenskaper, den tillåtna koncentrationen i utflödet vid senare utflöde och området där fartyget är i trafik. Denna minimimängd kan beräknas med formeln

$Q=k(15r^{0,8} + 5r^{0,7} \times V/1000)$,

där

Q = den minsta tillåtna mängden (m^3)

r = mängden lastrester i tanken (m^3). Värdet på r skall vara det värde som erhålls genom effektivitetsprovet för tömning, men får likväl aldrig antas vara mindre än 0,100 m^3 för en tank med volymen 500 m^3 eller mera och 0,040 m^3 för en tank som med volymen 100 m^3 eller mindre. För en tank vars volym är mellan 100 m^3 och 500 m^3 fås det minsta värde på r som får användas i beräkningarna genom linjär interpolation.

För ämnen i kategori X skall värdet på r bestämmas antingen genom tömningsprov i enlighet med manualen, genom att beakta de undre gränser som ges ovan, eller så antas värdet vara 0,9 kubikmeter.

V = tankens volym (m^3)

k = en koefficient med följande värden:

Kategori X, icke-stelnande eller lågvisköst ämne k = 1,2

Kategori X, stelnande eller högvisköst ämne k = 2,4

Kategori Y, icke-stelnande eller lågvisköst ämne k = 0,5

Kategori Y, stelnande eller högvisköst ämne k = 1,0

ing less effective.

19 After completing the tank washing with recycling to the extent specified in paragraph 17, the washing medium shall be discharged and the tank thoroughly stripped. Thereafter, the tank shall be subjected to a rinse, using clean washing medium, with continuous drainage and discharged to a reception facility. The rinse shall as a minimum cover the tank bottom and be sufficient to flush the pipelines, pump and filter.

Minimum quantity of water to be used in a prewash

20 The minimum quantity of water to be used in a prewash is determined by the residual quantity of noxious liquid substance in the tank, the tank size, the cargo properties, the permitted concentration in any subsequent wash water effluent, and the area of operation. The minimum quantity is given by the following formula:

$Q=k(15r^{0.8} + 5r^{0.7} \times V/1000)$

where

Q = the required minimum quantity in m^3

r = the residual quantity per tank in m^3. The value of r shall be the value demonstrated in the actual stripping efficiency test, but shall not be taken lower than 0.100 m^3 for a tank volume of 500 m^3 and above and 0.040 m^3 for a tank volume of 100 m^3 and below. For tank sizes between 100 m^3 and 500 m^3 the minimum value of r allowed to be used in the calculations is obtained by linear interpolation.

For Category X substances the value of r shall either be determined based on stripping tests according to the Manual, observing the lower limits as given above, or be taken to be 0.9 m^3.

V = tank volume in m^3

k = a factor having values as follows:

Category X, non-Solidifying, Low-Viscosity Substance, k = 1.2

Category X, Solidifying or High-Viscosity Substance, k = 2.4

Category Y, non-Solidifying, Low-Viscosity Substance, k = 0.5

Category Y, Solidifying or High-Viscosity Substance, k = 1.0

Värdena i tabellen nedan har beräknats med hjälp av formeln ovan med k-värdet 1, och kan fungera som ett lättanvänt jämförelsematerial.

Restmängd (m^3)		**Tankens volym (m^3)**	
	100	**500**	**3 000**
<0,04	1,2	2,9	5,4
0,10	2,5	2,9	5,4
0,30	5,9	6,8	12,2
0,90	14,3	16,1	27,7

The table below is calculated using the formula with a k factor of 1 and may be used as an easy reference.

Stripping quantity (m^3)	**Tank volume (m^3)**		
	100	**500**	**3000**
≤0.04	1.2	2.9	5.4
.10	2.5	2.9	5.4
.30	5.9	6.8	12.2
.90	14.3	16.1	27.7

21 Prov för godkännande av mindre mängder spolvätska än de som avses i punkt 20 kan utföras på ett sätt som godtas av administrationen för att bevisa att kraven i punkt 13 är uppfyllda, med beaktande av vilka ämnen fartyget är certifierat att föra. Den mängd tankspolvätska som på detta sätt befunnits vara tillräcklig, skall justeras för tankspolning under andra förhållanden med hjälp av faktorn k definierad i punkt 20.

21 Verification testing for approval of prewash volumes lower than those given in paragraph 20 may be carried out to the satisfaction of the Administration to prove that the requirements of regulation 13 are met, taking into account the substances the ship is certified to carry. The prewash volume so verified shall be adjusted for other prewash conditions by application of the factor k as defined in paragraph 20.

BIHANG 7

VENTILATIONSMETODER

1 Lastrester bestående av ämnen med ett ångtryck större än 5 kPa vid 20ºC kan avlägsnas från en tank genom ventilation.

2 Innan rester av skadliga flytande ämnen ventileras ut ur en tank, måste säkerhetsrisker som sammanhänger med lastens eventuella eldfarlighet och giftighet beaktas. I säkerhetsfrågor skall de operationella kraven för öppningar i lasttankar i konventionen SOLAS 74 (med ändringar), den internationella kemikaliebulkkoden, kemikaliebulkkoden och ventilationsmetoderna i Internationella sjöfartskammarens (ICS) handbok för tankfartygssäkerhet Tanker Safety Guide (Chemicals) konsulteras.
3 Även hamnmyndigheter kan ha regler för

APPENDIX 7

VENTILATION PROCEDURES

1 Cargo residues of substances with a vapour pressure greater than 5 KPa at 20°C may be removed from a cargo tank by ventilation.
2 Before residues of Noxious Liquid Substances are ventilated from a tank the safety hazards relating to cargo flammability and toxicity shall be considered. With regard to safety aspects, the operational requirements for openings in cargo tanks in SOLAS 74, as amended, the International Bulk Chemical Code, the Bulk Chemical Code, and the ventilation procedures in the International Chamber of Shipping (ICS) Tanker Safety Guide (Chemicals) should be consulted.

3 Port authorities may also have regulations on cargo tank ventilation.

ventilation av lasttankar.

4 Ventilation av lasttankar för att avlägsna lastrester skall utföras på följande sätt:

.1 Rörledningar skall dräneras och rester av vätska skall avlägsnas genom ventilation.

.2 Fartygets slagsida och trim skall minimeras så att avdunstningen ur tanken blir så effektiv som möjligt.

.3 Ventilationsutrustning med en luftstråle som kan nå tankens botten skall användas. Figur 7-1 kan användas vid bedömning av en ventilationsanordnings duglighet vid ventilation av en tank med givet djup.

.4 Ventilationsutrustning skall placeras i den tanköppning som ligger närmast tankens länsbrunn eller pumpsug.

.5 Ventilationsutrustningen skall, när det är praktiskt genomförbart, placeras så att luftstrålen riktas mot tankens länsbrunn eller pumpsug, och nötning av luftstrålen på tankens konstruktionsdelar undviks i så hög grad som möjligt.

.6 Ventilationen skall fortsätta tills inga vätskerester kan ses i tanken. Detta skall verifieras genom en okulär kontroll eller med någon likvärdig metod.

4 The procedures for ventilation of cargo residues from a tank are as follows:

.1 the pipelines shall be drained and further cleared of liquid by means of ventilation equipment;

.2 the list and trim shall be adjusted to the minimum levels possible so that evaporation of residues in the tank is enhanced;

.3 ventilation equipment producing an airjet which can reach the tank bottom shall be used. Figure 7-1 could be used to evaluate the adequacy of ventilation equipment used for ventilating a tank of a given depth;

.4 ventilation equipment shall be placed in the tank opening closest to the tank sump or suction point;

.5 ventilation equipment shall, when practicable, be positioned so that the airjet is directed at the tank sump or suction point and impingement of the airjet on tank structural members is to be avoided as much as possible; and

.6 ventilation shall continue until no visible remains of liquid can be observed in the tank. This shall be verified by a visual examination or an equivalent method.

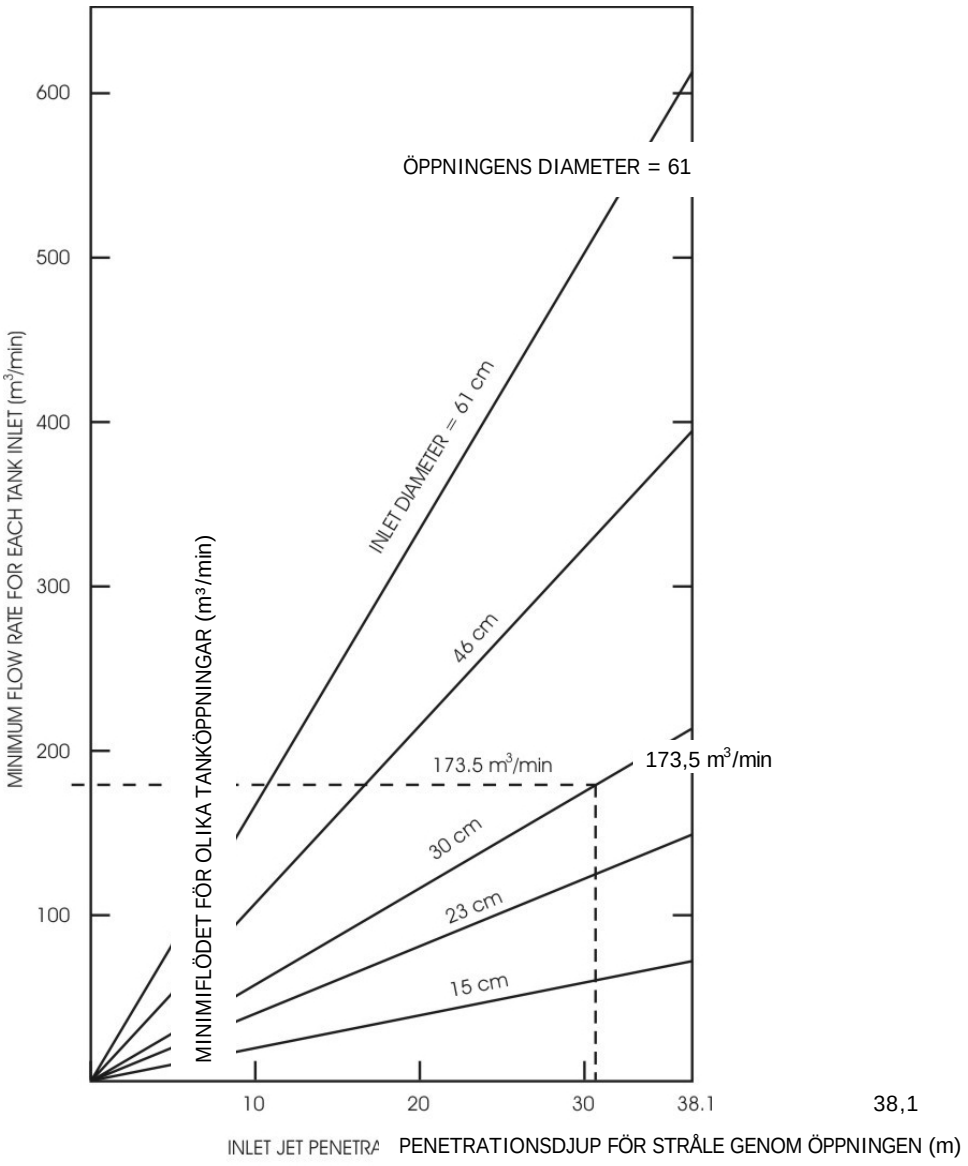


Diagram 7–1. Den minsta flödeshastigheten som en funktion av strålens penetrationsdjup. Strålens penetrationsdjup skall jämföras med tankens höjd.

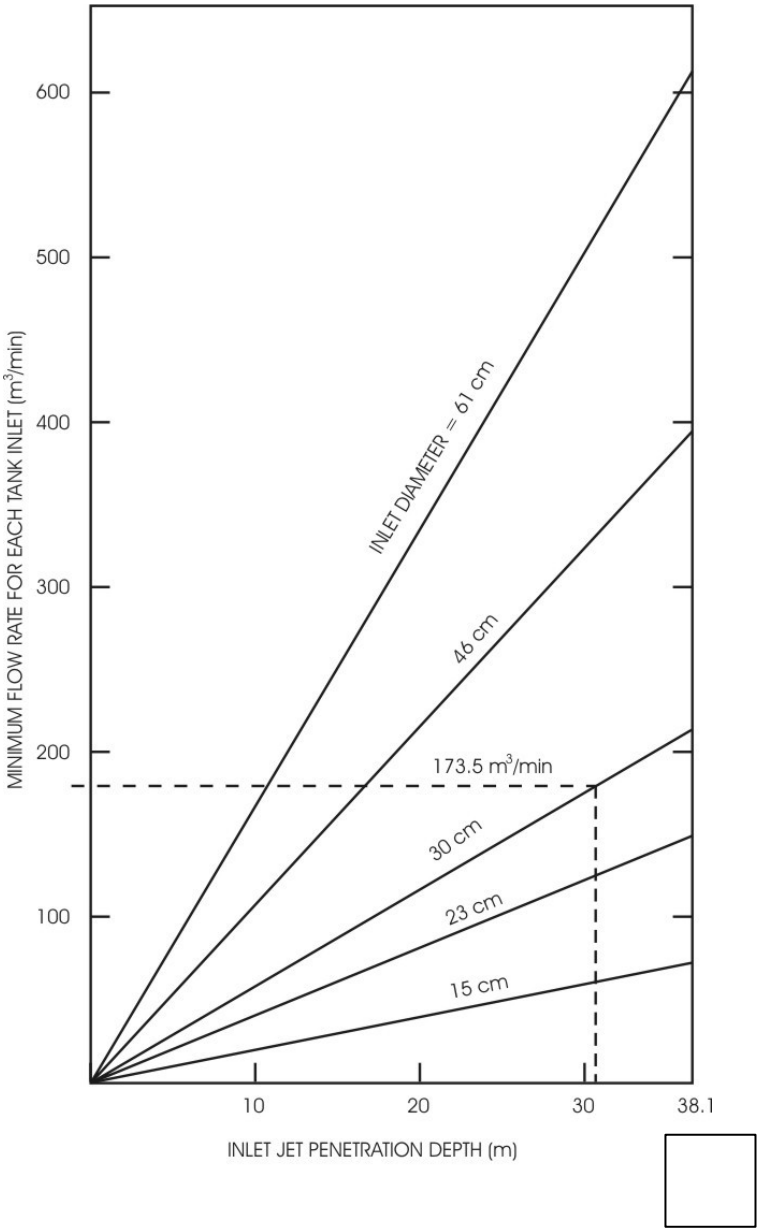


Figure 7–1. Minimum flow rate as a function of jet penetration depth. Jet penetration depth shall be compared against tank height.

[1] Här avses procedurerna i Procedures for port state control godkända av organisationen genom resolution A.787(19) och ändrade genom resolution A.882(21); se IMO-publikation, försäljningsnummer IMO-650E.

[2] Här avses rekommendationerna Recommendation on International Performance and Test Specification for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters, godkända av Kommittén för skydd av den marina miljön genom resolution A.393(X); riktlinjerna och specifikationerna Guidelines and specifications for Pollution Prevention equipment for Machinery space Bilges of Ships, godkända av Kommittén för skydd av den marina miljön genom resolution MEPC.60(33); eller riktlinjerna och specifikationerna Revised guidelines and specification for pollution prevention equipment for machinery space bilges of ships godkända av Kommittén för skydd av den marina miljön genom resolution MEPC.107(49).

[3] För oljehaltmätare som installerats i oljetankfartyg byggda före den 2 oktober 1986, hänvisas till rekommendationen Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters, godkänd av organisationen genom resolution A.393 (X). För oljehaltmätare som ingår i övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp installerade i oljetankfartyg byggda den 2 oktober 1986 eller senare, hänvisas till riktlinjerna och specifikationerna i Guidelines and specifications for oil disharge monitoring and control systems for oil tankers, godkända av organisationen genom resolution A.586(14). För oljehaltmätare installerade i oljetankfartyg vars köl sträckts eller som befunnit sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 januari 2005 eller senare hänvisas till riktlinjerna och specifikationerna i Revised Guidelines and specifications, godkända av organisationen genom resolution MEPC.108(49).

[4] Ett standardformat för handboken ingår i resolution A.495(XII).

[5] Här avses riktlinjerna Revised Interim Guidelines for the approval of alternative methods of design and construction of oil tankers godkända av organisationens kommitté för skydd av den marina miljön genom resolution MEPC.110(49).

[1] Refer to the Procedures for port State control, adopted by the Organization by resolution A.787(19) as amended by resolution A.882(21); see IMO publication, sales No. IMO-650E.

[2] Refer to the Recommendation on International Performance and Test Specification for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters, adopted by the Organization by Assembly resolution A.393(X), or the Guidelines and specifications for Pollution Prevention equipment for Machinery space Bilges of Ships, adopted by the Marine Environment Protection Committee by resolution MEPC.60(33), or the revised guidelines and specification for pollution prevention equipment for machinery space bilges of ships, adopted by the Marine Environment Protection Committee by resolution MEPC.107(49).

[3] For oil content meters installed on oil tankers built prior to 2 October 1986, refer to the Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization by resolution A.393(X). For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on oil tankers built on or after 2 October 1986, refer to the Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution A.586(14). For oil content meters installed on oil tankers the keels of which are laid, or which are at a similar stage of construction, on or after 1 January 2005, refer to the Revised Guidelines and specifications adopted by the Organization by resolution MEPC.108(49).

[4] See resolution A.495(XII) for the standard format of the Manual.

[5] Refer to the Revised Interim Guidelines for the approval of alternative methods of design and construction of oil tankers adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.110(49).

[6] Här avses testmetoden American Society for Testing and Material's Standard Test Method (Designation D86).

[6] Refer to the American Society for Testing and Material's Standard Test Method (Designation D86).

[7] Här avses eldningsolja enligt specifikationen American Society for Testing Material Specifikation For Number Four Fuel Oil (Designation D396) eller tyngre.

[7] Refer to the American Society for Testing and Material's Specification for Number Four Fuel Oil (Designation D396) or heavier.

[8] Vid symmetriska tankarrangemang betraktas bara skador på ena sidan av fartyget, varvid avståndet *y* mäts från denna fartygssida. I fråga om osymmetriska arrangemang hänvisas till dokumentet Notes on matters related to the accidental oil outflow performance, godkänt av organisationen genom resolution MEPC.122(52).

[8] For symmetrical tank arrangements, damages are considered for one side of the ship only, in which case all "y" dimensions are to be measured from that same side. For asymmetrical arrangements refer to the Explanatory Notes on matters related to the accidental oil outflow performance, adopted by the Organization by resolution MEPC.122(52).

[9] Se Notes on matters related to the accidental oil outflow performance, godkänt av organisationen genom resolution MEPC.122(52).

[9] Refer to the Explanatory Notes on matters related to the accidental oil outflow performance, adopted by the Organization by resolution MEPC.122(52).

[10] $?_f$ är den krängningsvinkel vid vilken någon öppning i däckskonstruktionerna eller däckshusen som inte kan tillslutas vädertätt kommer under vatten. När detta kriterium tillämpas, behöver sådana små öppningar inte betraktas som öppna genom vilka gradvis vattenfyllning inte kan ske.

[10] ? f is the angle of heel at which openings in the hull superstructures or deckhouses which cannot be closed weather tight, immerse. In applying this criterion, small openings through which progressive flooding cannot take place need not be considered as open.

[11] Permeabiliteten för delvis fyllda avdelningar skall stämma överens med den mängd vätska som transporteras i aktuellt utrymme. Om en tank som innehåller vätska skadas, skall antas att innehållet rinner ut fullständigt och ersätts med sjövatten upp till en nivå i höjd med det slutliga jämviktsplanets.

[11] The permeability of partially filled compartments shall be consistent with the amount of liquid carried in the compartment. Whenever damage penetrates a tank containing liquids, it shall be assumed that the contents are completely lost from that compartment and replaced by salt water up to the level of the final plane of equilibrium.

[12] Se bilaga 4 till dokumentet Unified Interpretations.

[12] See appendix 4 to Unified Interpretations.

[13] För oljehaltmätare installerade i oljetankfartyg byggda före den 2 oktober 1986, hänvisas till rekommendationen Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters, godkänd av organisationen genom resolution A.393 (X). För oljehaltmätare som ingår i övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp installerade i oljetankfartyg byggda den 2 oktober 1986 eller senare hänvisas till riktlinjerna och specifikationerna i Guidelines and specifications for oil disharge monitoring and control systems for oil

[13] For oil content meters installed on oil tankers built prior to 2 October 1986, refer to the Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization by resolution A.393(X). For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on oil tankers built on or after 2 October 1986, refer to the Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution A.586(14). For oil con-

tankers, godkända av organisationen genom resolution A.586(14). För oljehaltmätare som ingår i övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp installerade i oljetankfartyg vars köl sträckts eller som befunnit sig i motsvarande byggnadsstadium den 1 januari 2005 eller senare hänvisas till riktlinjerna och specifikationerna i Revised Guidelines and specifications for oil disharge monitoring and control systems for oil tankers, godkända av organisationen genom resolution MEPC.108(49).

tent meters as part of discharge monitoring and control systems installed on oil tankers the keel of which are laid or which are in a similar stage of construction on or after 1 January 2005, refer to the revised Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution MEPC.108(49).

[14] Här avses riktlinjerna och specifikationerna Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers som antagits av organisationen genom resolution A.496 (XII), i Revised Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers som antagits av organisationen genom resolution A.586(14) eller i Revised Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers som antagits av organisationen genom resolution MEPC.108(49), beroende på vilket som är tillämpligt..

[14] Refer to the Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers adopted by the Organization by resolution A.496 (XII) or the Revised Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers adopted by the Organization by resolution A.586(14), or the Revised Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers adopted by the Organization by resolution MEPC.108(49) as applicable.

[15] Här avses specifikationerna i Specifications for Oil/Water Interface Detectors som antagits av organisationen genom resolution MEPC.5(XIII).

[15] Refer to the Specifications for Oil/Water Interface Detectors adopted by the Organization by resolution MEPC.5(XIII).

[16] Här avses de reviderade specifikationer Specifications for the Design, operation and control of crude oil washing systems som antagits av organisationen genom resolution A.446(XI) och ändrats av organisationen genom resolution A.497(XII) och därefter genom resolution A.897(21).

[16] Refer to the revised Specifications for the design, operation and control of crude oil washing systems adopted by the Organization by resolution A.446(XI) and amended by the Organization by resolution A.497(XII) and as further amended by resolution A.897(21).

[17] Se regel 38.6.

[17] Refer to regulation 38.6

[18] Här avses en handbok enligt standardformatet i Standard Format of the Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual, godkänt av organisationens kommitté för skyddet av den marina miljön genom resolution MEPC.3(XII), ändrat genom resolution MEPC.81(43).

[18] Refer to the Standard Format of the Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.3(XII), as amended by resolution MEPC.81(43).

[19] Här avses riktlinjerna Guidelines for the development of shipboard oil pollution emergency plans, godkända av organisationen genom resolution MEPC.54(32) och ändrade genom resolution MEPC.86(44).

[19] Refer to the Guidelines for the development of shipboard oil pollution emergency plans adopted by theOrganization by resolution MEPC.54(32) as amended by resolution MEPC.86(44).

[20] Här avses riktlinjerna i General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting

[20] Refer to the General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting Incidents In-

Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants, godkäda av organisationen genom resolution A.851(20).

[21] Se resolution MEPC.83(44), ”Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities”.

[22] Se resolution MEPC.83(44), ”Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities”.

[23] Här avses resolutionen MEPC …(..), ”Guidelines for the application of MARPOL Annex I requirements to FPSOs and FSUs”.

[24] Denna förteckning skall inte betraktas som fullständig.

[25] Uppgifterna om fartyget kan alternativt placeras vågrätt i rutor.

[26] För oljetankfartyg

[27] Här avses fartygsnummer enligt systemet IMO Ship Identification Number Scheme, godkänt av organisationen genom resolution A.600(15).

[28] Dra streck över det obehövliga.

[29] Anteckna datum för den sista giltighetsdagen specificerad av administrationen i enlighet med regel 10.1 i bilaga I till konventionen. Dagen och månaden för detta datum motsvarar den årsdag som definieras i regel 1.27 i bilaga I till konventionen, ifall årsdagen inte ändrats i enlighet med regel 10.8 i bilaga I till konventionen.

[30] Dra streck över det obehövliga.

[31] Dra streck över det obehövliga.

[32] Dra streck över det obehövliga.

[33] Här hänvisas till rekommendationen Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters , godkänd av organisationen den 14 november 1977 genom resolution A.393(X), som har ersatt resolution A.233(VII). Dessutom hänvisas till riktlinjerna och specifikationerna i Guidelines and specifications for pol-

volving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants adopted by the Organization by resolution A.851(20).

[21] See resolution MEPC.83(44) “Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities”.

[22] See resolution MEPC.83(44) “Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities”.

[23] Refer to resolution MEPC …(..) “Guidelines for the application of MARPOL Annex I requirements to FPSOs and FSUs.”

[24] This list of oils shall not necessarily be considered as comprehensive.

[25] Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

[26] For oil tankers

[27] Refer to the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

[28] Delete as appropriate

[29] Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 10.1 of AnnexI of the Convention. The day and the month of this day correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.27 of Annex I of the Convention, unless amended in accordance with regulation 10.8 of AnnexI of the Convention.

[30] Delete as appropriate.

[31] Delete as appropriate

[32] Delete as appropriate

[33] Refer to the Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization on 14 November 1977 by resolution A.393(X), which superseded resolution A.233(VII). Further reference is made to the Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges

lution prevention equipment for machinery space bilges, godkända av organisationens kommitté för skydd av den marina miljön genom resolution MEPC.60(33), som trädde i kraft den 6 juli 1993 och ersatte resolutionerna A.393(X) och A.444(XI) (se IMO-publikation, försäljningsnummer IMO-646E), och i Revised Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery spaces of ships, godkända av Kommittén för skydd av den marina miljön genom resolution MEPC.107(49), vilka trädde i kraft den 1 januari 2005 och som ersatte resolutionerna MEPC.60(33), A.393(X) och A.444(XI) (se IMO-publikation, försäljningsnummer IMO-646E).

adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.60(33), which, effective on 6 July 1993, superseded resolutions A.393(X) and A.444(XI)(see IMO sales publication IMO-646E); and to the revised Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery spaces of ships adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.107(49) which, effective on 1 January 2005, superseded resolutions MEPC.60(33), A.393(X) and A.444(XI)

[34] Uppsamlingstank(ar) för länsvatten krävs inte i konventionen, varför anteckningar i punkt 3.3 är frivilliga.

[34] Bilge water holding tank(s) are not required by the Convention, entries in the table under paragraph 3.3 are voluntary.

[35] Här hänvisas till rekommendationen Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters, godkänd av organisationen den 14 november 1977 genom resolution A.393(X), som ersatte resolution A.233(VII). Dessutom hänvisas till riktlinjerna och specifikationerna i Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges, godkända av organisationens kommitté för skyddet av den marina miljön genom resolution MEPC.60(33), som trädde i kraft den 6 juli 1993 och ersatte resolutionerna A.393(X) och A.444(XI) (se IMO-publikation, försäljningsnummer IMO-646E), och i Revised Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery spaces of ships, godkända av kommittén genom resolution MEPC.107(49), vilka trädde i kraft den 1 januari 2005 och som ersatte resolutionerna MEPC.60(33), A.393(X) och A.444(XI) (se IMO-publikation, försäljningsnummer IMO-646E).

[35] Refer to the Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization on 14 November 1977 by resolution A.393(X), which superseded resolution A.233(VII). Further reference is made to the Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.60(33), which, effective on 6 July 1993, superseded resolutions A.393(X) and A.444(XI)(see IMO sales publication IMO-646E); and to the revised Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery spaces of ships adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.107(49) which, effective on 1 January 2005, superseded resolutions MEPC.60(33), A.393(X) and A.444(XI)

[36] Uppsamlingstank(ar) för länsvatten krävs inte i konventionen, varför anteckningar i punkt 3.3 är frivilliga.

[36] Bilge water holding tank(s) are not required by the Convention, entries in the table under paragraph 3.3 are voluntary.

[37] Oljetankfartyg, vars köl sträckts eller som befunnit sig i motsvarande byggnadsstadium den 1 januari 2005 eller senare, skall vara utrustat med ett system godkänt i enlighet med resolution MEPC.108(49) (se IMO-publikation, försäljningsnummer IMO-646E).

[37] Oil tankers the keels of which are laid, or which are at a similar stage of construction, on or after 2 October 1986 should be fitted with a system approved under resolution A.586(14); see IMO sales publication IMO-646E.

[38] Oljetankfartyg, vars köl sträckts eller som befunnit sig i motsvarande byggnadsstadium den 1 januari 2005 eller senare, skall vara utrustat med ett system godkänt i enlighet med resolution MEPC.108(49) (se IMO-publikation, försäljningsnummer IMO-646E).

[38] Oil tankers the keels of which are laid, or which are at a similar stage of construction, on or after 1 January 2005 should be fitted with a system approved under resolution MEPC.108(49).

[39] För oljehaltmätare installerade i oljetankfartyg byggda före den 2 oktober 1986, hänvisas till rekommendationen Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters, godkänd av organisationen genom resolution A.393(X). För oljehaltmätare som ingår i övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp installerade i oljetankfartyg byggda den 2 oktober 1986 eller senare hänvisas till riktlinjerna och specifikationerna i Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers, godkända av organisationen genom resolution A.586(14) (se IMO-publikation, försäljningsnummer IMO-646E). För oljehaltmätare som ingår i övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp installerade i oljetankfartyg vars köl sträckts eller som befunnit sig i motsvarande byggnadsstadium den 1 januari 2005 eller senare hänvisas till riktlinjerna och specifikationerna i Revised guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers, godkända av organisationen genom resolution MEPC.108(49).

[39] For oil content meters installed on tankers built prior to 2 October 1986, refer to the Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization by resolution A.393(X). For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on tankers built on or after 2 October 1986, refer to the Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution A.586(14); see IMO sales publication IMO-646E. For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on tankers the keel of which are laid or are in a similar stage of construction on or after 1 January 2005, refer to the revised Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution MEPC.108(49).

[40] Här hänvisas till de specifikationer Specification for oil/water interface detectors som godkänts av organisationens kommitté för skydd av den marina miljön genom resolution MEPC.5(XIII) (se IMO-publikation, försäljningsnummer IMO-646E).

[40] Refer to the Specification for oil/water interface detectors adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.5(XIII);

[41] Bara de öppningar som kan övervakas skall antecknas.

[41] Only those outlets which can be monitored are to be indicated.

[42] Tankar för sludge som ingår i förteckningen i punkt 3.1 i formulären A och B i tillägget till IOPP-certifikatet.

[42] Tanks listed in item 3.1 of form A and B of the supplement in the IOPP Certificate used for sludge.

[43] Befälhavaren på ett fartyg bör få ett kvitto eller ett certifikat av den som sköter mottagningsanordningen, som kan vara en pråm eller tankbil. På detta kvitto eller certifikat skall mängderna av all överförd tankspolvätska och förorenad barlast och alla oljerester eller oljehaltiga blandningar specificeras samt tid och datum för respektive överföring

[43] Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which includes barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part

anges. Kvittot eller certifikatet kan, när den ingår som i oljedagbok I, hjälpa befälhavaren att bevisa att fartyget inte varit inblandat i en påstådd oljeolycka. Kvittot eller certifikatet skall förvaras tillsammans med oljedagbok I.

I, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book Part I.

[44] Vid utsläpp eller bortskaffande av länsvatten från uppsamlingstank, ange identitetsbeteckningar volymer för uppsamlingstankarna, och de mängder som återstår i tankarna.

[44] In case of discharge or disposal of bilge water from holding tank(s), state identity and capacity of holding tank(s) and quantity retained in holding tank.

[45] Tillståndet hos systemet för länsvattenbehandling inbegriper även alarm och automatiska stoppanordningar i tillämplig utsträckning.

[45] The condition of the oil filtering equipment covers also the alarm and automatic stopping devices, if applicable.

[46] Denna mening skall bara finnas med i oljedagboken för tankfartyg som används för särskild fart.

[46] This sentence should only be inserted for the Oil Record Book of a tanker engaged in a specific trade.

[47] När en enskild tank har fler spolkanoner än det är möjligt att manövrera samtidigt i enlighet med handboken, skall den sektion som blivit rengjord med råolja anges, t.ex. nr 2 center, främre sektionen.

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

[48] Ange, i enlighet med handboken, om enstegs- eller flerstegsmetod används för rengöringen. Om flerstegsmetod används, ange den vertikala sektor som täcks av spolkanonerna och antalet gånger som denna sektor spolas under varje steg av programmet.

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

[49] Om de program som anges i handboken inte följs, skall skälen till detta uppges under punkten Anmärkningar.

[49] If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then the reasons must be given under Remarks.

[50] Manuell, maskinell eller kemisk rengöring. Om kemiskt rengöringsmedel använts, skall medlet i fråga och mängden anges.

[50] Hand-hosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and amount used should be stated.

[51] Befälhavaren på ett fartyg bör få ett kvitto eller ett certifikat av den som sköter mottagningsanordningen, som kan vara en pråm eller tankbil. På detta kvitto eller certifikat skall mängderna av all överförd tankspolvätska och förorenad barlast och alla oljerester eller oljehaltiga blandningar specificeras samt tid och datum för respektive överföring anges. Kvittot eller certifikatet kan, när den ingår som bilaga i oljedagbok II, hjälpa befälhavaren att bevisa att fartyget inte varit inblandat i en påstådd oljeolycka. Kvittot eller certifikatet skall förvaras tillsammans med oljedagbok II.

[51] Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity or tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred together with the time and date or the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or the certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.

[52] Befälhavaren på ett fartyg bör få ett kvitto eller ett certifikat av den som sköter mottagningsanordningen, som kan vara en pråm eller tankbil. På detta kvitto eller certifikat skall mängderna av all överförd tankspolvätska och förorenad barlast och alla oljerester eller oljehaltiga blandningar specificeras samt tid och datum för respektive överföring anges. Kvittot eller certifikatet kan, när den ingår som bilaga i oljedagbok II, hjälpa befälhavaren att bevisa att fartyget inte varit inblandat i en påstådd oljeolycka. Kvittot eller certifikatet skall förvaras tillsammans med oljedagbok II.

[52] Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity or tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred together with the time and date or the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or the certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.

[53] Befälhavaren på ett fartyg bör få ett kvitto eller ett certifikat av den som sköter mottagningsanordningen, som kan vara en pråm eller tankbil. På detta kvitto eller certifikat skall mängderna av all överförd tankspolvätska och förorenad barlast och alla oljerester eller oljehaltiga blandningar specificeras samt tid och datum för respektive överföring anges. Kvittot eller certifikatet kan, när den ingår som bilaga i oljedagbok II, hjälpa befälhavaren att bevisa att fartyget inte varit inblandat i en påstådd oljeolycka. Kvittot eller certifikatet skall förvaras tillsammans med oljedagbok II.

[53] Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity or tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date or the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or the certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.

[54] Här avses resolutionerna A.673(16) och MEPC.120(52).

[54] Reference is made to resolutions A.673(16) and MEPC.120(52).

[55] Här avses procedurerna i Procedures for port state control, godkända genom resolution A.673(16) och ändrade genom resolution A.882(21).

[55] Refer to the Procedures for port State control adopted by the Organization by resolution A.787(19) as amended by A.882(21).

[56] Här avses procedurerna i Procedures for port state control, godkända genom resolution A.673(16) och ändrade genom resolution A.882(21).

[56] Refer to the Procedures for port State control adopted by the Organization by resolution A.787(19) as amended by A.882(21).

[57] Här avses riktlinjerna i Guidelines for the development of shipboard marine pollution emergency plans for oil and/or Noxious Liquid Substances, godkända av organisationens kommitté för skydd av den marina miljön genom resolution MEPC.85(44), ändrad genom resolution MEPC.137.(53).

[57] Refer to “Guidelines for the development of shipboard marine pollution emergency plans for oil and/or Noxious Liquid Substances” adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.85(44), as amended by resolution MEPC. 137(53).

[58] Här avses riktlinjerna i General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants, godkäda av organisationen genom resolution A.851(20).

[58] Refer to General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants adopted by the Organization by resolution A.851(20), as amended by resolution MEPC.138(53).

[59] Här avses cirkuläret MEPC.1/Circ. 512 on the Revised Guidelines for the provisional assessment of liquid substances transported in bulk.

[60] Dessa kolumner används för att definiera föroreningskategorier.

[61]Befälhavaren på ett fartyg bör få ett kvitto eller ett certifikat av den som sköter mottagningsanordningen, som kan vara en pråm eller tankbil. På detta kvitto eller certifikat skall mängderna av all överförd tankspolvätska specificeras samt tid och datum för respektive överföring anges. Kvittot eller certifikatet skall förvaras tillsammans med lastdagboken.

[62] NLS-certifikatet skall finnas åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om anteckningar i certifikatet även görs på ett officiellt nationellt språk i det land vars flagga fartyget har rätt att föra, skall dessa ges företräde i fall av tvist eller oklarhet.

[63] Uppgifterna om fartyget kan alternativt placeras vågrätt i rutor.

[64] Här avses fartygsnummer enligt systemet IMO Ship Identification Number Scheme, godkänt av organisationen genom resolution A.600(15).

[65] Inkludera bara det certifikat som utfärdats för aktuellt fartyg, dvs. internationellt förureningsskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk eller certifikat för transport av farliga kemikalier i bulk eller internationellt kemikaliecertifikat certifikat för transport av farliga kemikalier i bulk.

[66] Se det senaste numret av det cirkulär MEPC.2 som publiceras varje år i december.

[67] Tankarnas nummer bör vara identiska med numren i fartygets Certificate of Fitness

[59] Reference is made to MEPC.1/Circ. 512 on the Revised Guidelines for the provisional assessment of liquid substances transported in bulk.

[60] These columns are used to define Pollution Categories

[61] Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate specifying the quantity of tank washings transferred, together with the time and date of the transfer. The receipt or certificate should be kept together with the cargo record book.

[62] The NLS Certificate shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

[63] Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

[64] Refer to the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

[65] Include only the Certificate issued to the particular ship: i.e. The International Pollution Prevention Certificate for the carriage of Noxious Liquid Substances in bulk or the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk or the International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk.

[66] See the latest edition of MEPC.2 circular (issued annually in December).

[67] Tank numbers should be identical to those in the ship's Certificate of Fitness

BILAGA

INTERNATIONELL KONVENTION OM KONTROLL AV SKADLIGA PÅVÄXTHINDRANDE SYSTEM PÅ FARTYG

PARTERNA I DENNA KONVENTION,

som beaktar att vetenskapliga studier och undersökningar gjorda av regeringar och berörda internationella organisationer har visat att vissa påväxthindrande system, som används på fartyg, utgör en avsevärd risk för toxicitet och annan kronisk inverkan på ekologiskt och ekonomiskt viktiga marina organismer och även att den mänskliga hälsan kan skadas genom konsumtion av förorenade marina födoämnen,

som särskilt beaktar den allvarliga oron gällande påväxthindrande system som använder tennorganiska föreningar som biocider, och som är övertygade om att införande av sådana föreningar i den marina miljön gradvis måste elimineras,

som erinrar om att staterna i kapitel 17 i Agenda 21, som antogs av Förenta nationernas konferens om miljö och utveckling 1992, uppmanas att vidta åtgärder för att minska föroreningar som orsakas av tennorganiska föreningar som används i påväxthindrande system,

som även erinrar om att organisationens kommitté för skydd av havets miljö (MEPC) i resolution A.895(21), som antogs av Internationella sjöfartsorganisationens församling den 25 november 1999, uppmanas att sträva efter att snarast möjligt utarbeta ett globalt rättsligt bindande instrument för att bemöta de skadliga verkningarna av påväxthindrande system i brådskande ordning,

som är medvetna om försiktighetsprincipen som anges i princip 15 i Riodeklarationen om miljö och utveckling och som nämns i resolution MEPC.67(37), som antogs av MEPC den 15 september 1995,

som erkänner vikten av att skydda den marina miljön och den mänskliga hälsan från de påväxthindrande systemens skadliga verkningar,

som även erkänner att användning av påväxthindrande system för att förebygga på-

ANNEX

INTERNATIONAL CONVENTION ON THE CONTROL OF HARMFUL ANTI-FOULING SYSTEMS ON SHIPS, 2001

THE PARTIES TO THIS CONVENTION,

NOTING that scientific studies and investigations by Governments and competent international organizations have shown that certain anti-fouling systems used on ships pose a substantial risk of toxicity and other chronic impacts to ecologically and economically important marine organisms and also that human health may be harmed as a result of the consumption of affected seafood,

NOTING IN PARTICULAR the serious concern regarding anti-fouling systems that use organotin compounds as biocides and being convinced that the introduction of such organotins into the environment must be phased-out,

RECALLING that Chapter 17 of Agenda 21 adopted by the United Nations Conference on Environment and Development, 1992, calls upon States to take measures to reduce pollution caused by organotin compounds used in anti-fouling systems,

RECALLING ALSO that resolution A.895(21), adopted by the Assembly of the International Maritime Organization on 25 November 1999, urges the Organization's Marine Environment Protection Committee (MEPC) to work towards the expeditious development of a global legally binding instrument to address the harmful effects of anti-fouling systems as a matter of urgency,

MINDFUL OF the precautionary approach set out in Principle 15 of the Rio Declaration on Environment and Development and referred to in resolution MEPC.67(37) adopted by MEPC on 15 September 1995,

RECOGNIZING the importance of protecting the marine environment and human health from adverse effects of anti-fouling systems,

RECOGNIZING ALSO that the use of anti-fouling systems to prevent the build-up of

växt av organismer på fartygs yta är av grundläggande betydelse för effektiv handel och sjöfart och för förhindrande av spridning av skadliga marina organismer och sjukdomsalstrare,
som vidare erkänner behovet att fortsätta att utveckla effektiva och miljöanpassade påväxthindrande system och att främja ersättning av skadliga system med mindre skadliga system eller, helst, oskadliga system,
har kommit överens om följande.

Artikel 1

Allmänna åtaganden

1. Varje part i denna konvention förbinder sig att fullständigt sätta konventionens bestämmelser i kraft för att minska eller eliminera påväxthindrande systems skadliga verkningar på den marina miljön och den mänskliga hälsan.
2. Bilagorna utgör en integrerande del av konventionen. Såvida inte annat uttryckligen anges, är en hänvisning till konventionen samtidigt en hänvisning till dess bilagor.

3. Ingen bestämmelse i denna konvention skall tolkas som ett hinder för en part att, ensam eller tillsammans med andra parter, vidta sådana mer långtgående åtgärder i fråga om minskning eller eliminering av påväxthindrande systems skadliga verkningar på miljön som är förenliga med internationell rätt.
4. Parterna skall bemöda sig om att samarbeta i syfte att effektivt genomföra, följa och tillämpa denna konvention.

5. Parterna åtar sig att främja fortsatt utveckling av effektiva och mindre miljöskadliga påväxthindrande system.

Artikel 2

Definitioner

För de syften som avses i denna konvention används följande definitioner, om inte annat anges.
1. administration: regeringen i den stat under vars myndighet fartyget lyder. I fråga om ett fartyg som är berättigat att föra en viss stats flagg är administrationen denna stats regering. I fråga om fasta och flytande plattformar

organisms on the surface of ships is of critical importance to efficient commerce, shipping and impeding the spread of harmful aquatic organisms and pathogens,
RECOGNIZING FURTHER the need to continue to develop anti-fouling systems which are effective and environmentally safe and to promote the substitution of harmful systems by less harmful systems or preferably harmless systems,
HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

General Obligations

(1) Each Party to this Convention undertakes to give full and complete effect to its provisions in order to reduce or eliminate adverse effects on the marine environment and human health caused by anti-fouling systems.

(2) The Annexes form an integral part of this Convention. Unless expressly provided otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to its Annexes.
(3) No provision of this Convention shall be interpreted as preventing a State from taking, individually or jointly, more stringent measures with respect to the reduction or elimination of adverse effects of anti-fouling systems on the environment, consistent with international law.
(4) Parties shall endeavour to co-operate for the purpose of effective implementation, compliance and enforcement of this Convention.
(5) The Parties undertake to encourage the continued development of anti-fouling systems that are effective and environmentally safe.

ARTICLE 2

Definitions For the purposes of this Convention, unless

expressly provided otherwise:

(1) “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 a State, the Administration is the Government of that State. With respect to fi-

som används för undersökning och utvinning från den del av havsbottnen och dess underlag som gränsar till den kust över vilken kuststaten utövar suveräna rättigheter med avseende på undersökning och utvinning av naturtillgångarna, är administrationen kuststatens regering.

2. påväxthindrande system: beläggning, målarfärg, ytbehandling, yta eller anordning som används på ett fartyg för att kontrollera eller förebygga påväxt av oönskade organismer.
3. kommittén: organisationens kommitté för skydd av havets miljö (MEPC).

4. bruttotonnage: bruttotonnage beräknat i enlighet med de bestämmelser för tonnagemätning som anges i bilaga 1 till 1969 års internationella konvention om skeppsmätning eller annan konvention som kan komma att ersätta den.
5. internationell resa: resa av fartyg som är berättigat att föra en stats flagg till eller från hamn, skeppsvarv eller offshore-terminal som hör under annan stats överhöghet.
6. längd: längd enligt definitionen i 1966 års internationella lastlinjekonvention, ändrad genom 1988 års tilläggsprotokoll, eller annan konvention som kan komma att ersätta den.
7. organisationen: Internationella sjöfartsorganisationen.
8. generalsekreterare: organisationens generalsekreterare.
9. fartyg: fartyg av alla slag som används i den marina miljön, däri inbegripet bärplansbåtar, svävare, undervattensfartyg, flytande farkoster, fasta eller flytande plattformar, flytande lagringsenheter (FSU) samt flytande enheter för produktion, lagring och avlastning (FPSO).
10. teknisk grupp: organ bestående av företrädare för parterna, medlemmar av organisationen, Förenta nationerna och dess fackorgan, mellanstatliga organisationer som har avtal med organisationen och icke-statliga organisationer med rådgivande status hos organisationen. I gruppen bör företrädesvis ingå representanter för institutioner och laboratorier som ägnar sig åt analys av påväxthindrande system. Dessa representanter skall vara sakkunniga i fråga om omvandling i miljön, miljöeffekter, toxikologiska effekter, marinbiologi, mänsklig hälsa, ekonomisk analys, riskhantering, internationell sjöfart, beläggningsteknologi för påväxthindrande system eller andra områden av sådan sakkunskap som erxed 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.
(2) “Anti-fouling system” means a coating, paint, surface treatment, surface, or device that is used on a ship to control or prevent attachment of unwanted organisms.

(3) "Committee" means the Marine Environment Protection Committee of the Organization.
(4) "Gross tonnage" means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor Convention.
(5) “International voyage” means a voyage by a ship entitled to fly the flag of one State to or from a port, shipyard, or offshore terminal under the jurisdiction of another State.
(6) “Length” means the length as defined in the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto, or any successor Convention.
(7) “Organization” means the International Maritime Organization.
(8) “Secretary-General” means the Secretary-General of the Organization.
(9) “Ship” means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft, fixed or floating platforms, floating storage units (FSUs) and floating production storage and off-loading units (FPSOs).
(10) “Technical Group” is a body comprised of representatives of the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization, and non-governmental organizations in consultative status with the Organization, which should preferably include representatives of institutions and laboratories that engage in anti-fouling system analysis. These representatives shall have expertise in environmental fate and effects, toxicological effects, marine biology, human health, economic analysis, risk management, international shipping, anti-fouling systems coating

fordras för att objektivt granska de tekniska förtjänsterna i ett detaljerat förslag.

Artikel 3

Tillämpningsområde

1. Om inte annat anges, skall denna konvention tillämpas på
a) fartyg som har rätt att föra en parts flagg,
b) fartyg som inte har rätt att föra en parts flagg men som seglar under en parts befäl, samt
c) fartyg som anlöper en hamn, ett skeppsvarv eller en offshore-terminal som tillhör en part, men som inte faller under kategori a eller b ovan.
2. Denna konvention gäller inte krigsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller används av en part när de används uteslutande för statliga, icke-kommersiella ändamål. En part skall emellertid, genom vidtagande av lämpliga åtgärder som inte förhindrar användningen av eller bruksförmågan hos fartyg av denna kategori, som ägs eller drivs av parten, tillse att dessa fartyg handlar på ett sätt som, så långt det är skäligt och möjligt, är förenligt med denna konvention.
3. Parterna skall med avseende på fartyg som tillhör länder som står utanför denna konvention tillämpa de bestämmelser i konventionen som erfordras för att trygga att sådana fartyg inte ges en förmånligare behandling.

Artikel 4

Kontroll av påväxthindrande system

1. Varje part skall i enlighet med bestämmelserna i bilaga 1 förbjuda och/eller begränsa
a) påföring, återpåföring, installation och/eller användning av skadliga påväxthindrande system på fartyg som avses i artikel 3.1 a - 3.1 b och
b) påföring, återpåföring, installation och/eller användning av sådana system på fartyg som avses i artikel 3.1 c när de befinner sig i en parts hamn, skeppsvarv eller offshore-terminal och vidta effektiva åtgärder för att tillse att sådana fartyg följer dessa bestämmelser.
2. Fartyg som är försedda med ett påväxthindrande system vilket är kontrollerat enligt en ändring i bilaga 1 efter det att denna konvention har trätt i kraft, får behålla systemet

technology, or other fields of expertise necessary to objectively review the technical merits of a comprehensive proposal.

ARTICLE 3

Application

(1) Unless otherwise specified in this Convention, this Convention shall apply to:
(a) ships entitled to fly the flag of a Party;
(b) ships not entitled to fly the flag of a Party, but which operate under the authority of a Party; and
(c) ships that enter a port, shipyard, or offshore terminal of a Party, but do not fall within subparagraph (a) or (b).

(2) This Convention shall not apply to any warships, naval auxiliary, or other ships owned or operated by a Party 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 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 this Convention.
(3) With respect to the ships of non-Parties to this Convention, Parties shall apply the requirements of this Convention as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

ARTICLE 4

Controls on Anti-Fouling Systems

(1) In accordance with the requirements specified in Annex 1, each Party shall prohibit and/or restrict:
(a) the application, re-application, installation, or use of harmful anti-fouling systems on ships referred to in article 3(1)(a) or (b); and
(b) the application, re-application, installation or use of such systems, whilst in a Party's port, shipyard, or offshore terminal, on ships referred to in article 3(1)(c), and shall take effective measures to ensure that such ships comply with those requirements.

(2) Ships bearing an anti-fouling system which is controlled through an amendment to Annex 1 following entry into force of this

till nästa bestämda ersättning av detsamma, dock inte längre än 60 månader efter påföringen, såvida inte kommittén avgör att extraordinära omständigheter föreligger som berättigar till tidigare genomförande av kontrollen.

Artikel 5

Kontroll av avfall som uppstått till följd av tillämpningen av bilaga 1

Varje part skall, med beaktande av internationella regler, normer och andra föreskrifter, vidta erforderliga åtgärder inom sitt territorium för att kräva att avfall som härrör från påföring eller avlägsnande av påväxthindrande system som avses i bilaga 1 insamlas, hanteras, behandlas och slutförvaras på ett säkert och miljöanpassat sätt för att skydda den mänskliga hälsan och miljön.

Artikel 6

Förfarande för att föreslå ändringar av kontrollåtgärder för påväxthindrande system

1. Varje part får föreslå ändringar i bilaga 1 i enlighet med denna artikel.
2. Ett preliminärt förslag skall innehålla uppgifter i enlighet med bilaga 2 och lämnas till organisationen. När organisationen mottar ett ändringsförslag, skall den delge det med parterna, organisationens medlemmar, Förenta nationerna och dess fackorgan, mellanstatliga organisationer som har avtal med organisationen samt icke-statliga organisationer som har rådgivande status till organisationen.

3. Kommittén skall avgöra om det påväxthindrande systemet i fråga motiverar en närmare prövning på grundval av det preliminära förslaget. Om kommittén avgör att så är fallet, skall den anmoda förslagsställaren att inkomma med ett detaljerat förslag, innehållande sådana uppgifter som avses i bilaga 3, utom i det fall det preliminära förslaget redan innehåller alla uppgifter som avses i bilaga 3. När kommittén anser att det föreligger ett hot om allvarlig eller oåterkallelig skada, får inte avsaknaden av fullständig vetenskaplig bevisning användas som skäl för att förhindra ett beslut att fullfölja prövningen av förslaget. Kommittén skall tillsätta en teknisk

Convention may retain that system until the next scheduled renewal of that system, but in no event for a period exceeding 60 months following application, unless the Committee decides that exceptional circumstances exist to warrant earlier implementation of the control.

ARTICLE 5

Controls of Annex 1 Waste Materials

Taking into account international rules, standards and requirements, a Party shall take appropriate measures in its territory to require that wastes from the application or removal of an anti-fouling system controlled in Annex 1 are collected, handled, treated and disposed of in a safe and environmentally sound manner to protect human health and the environment.

ARTICLE 6

Process for Proposing Amendments to Controls on Anti-Fouling Systems

(1) Any Party may propose an amendment to Annex 1 in accordance with this article.
(2) An initial proposal shall contain the information required in Annex 2, and shall be submitted to the Organization. When the Organization receives a proposal, it shall bring the proposal to the attention of the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization and non-governmental organizations in consultative status with the Organization and shall make it available to them.
(3) The Committee shall decide whether the anti-fouling system in question warrants a more in-depth review based on the initial proposal. If the Committee decides that further review is warranted, it shall require the proposing Party to submit to the Committee a comprehensive proposal containing the information required in Annex 3, except where the initial proposal also includes all the information required in Annex 3. Where the Committee is of the view that there is a threat of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason to prevent a decision to proceed with the

grupp i enlighet med artikel 7.

4. Den tekniska gruppen skall pröva detaljförslaget tillsammans med de ytterligare uppgifter som framförts av en berörd enhet och bedöma och rapportera till kommittén huruvida förslaget har visat att det skulle kunna föreligga en möjlighet för en oskälig risk för skadliga verkningar på organismer som inte avses bli utsatta eller den mänskliga hälsan, vilket gör att ändringen i bilaga 1 är motiverad. I detta hänseende skall

a) den tekniska gruppens prövning innefatta följande:

i) En bedömning av förhållandet mellan det påväxthindrande systemet i fråga och de därmed sammanhängande skadliga verkningar som observerats, antingen på miljön eller på den mänskliga hälsan, innefattande, men inte begränsat till, konsumtion av påverkade marina födoämnen eller genom kontrollerade studier, grundade på uppgifter som anges i bilaga 3 och andra relevanta uppgifter som framkommer.

ii) En bedömning av den potentiella riskminskning som beror av de föreslagna kontrollåtgärderna och andra kontrollåtgärder som kan beaktas av den tekniska gruppen.

iii) Behandling av tillgängliga uppgifter om den tekniska utförbarheten av kontrollåtgärder och förslagets kostnadseffektivitet.

iv) Behandling av tillgängliga uppgifter om andra verkningar av införandet av sådana kontrollmetoder som har avseende på

- miljön (innefattande, men inte begränsat till, kostnaden för overksamhet och påverkan på luftens kvalitet),
- hälsoförhållandena i skeppsvarv och arbetarskydd (dvs. verkningar på varvsarbetarna),
- kostnaden för den internationella sjöfarten och andra berörda sektorer.

v) En behandling av tillgången på lämpliga alternativ, innefattande en bestämning av alternativens potentiella risker.

b) Den tekniska gruppens rapport skall vara skriftlig och beakta de bedömningar och behandlingar som avses i a, utom det att den tekniska gruppen får besluta att inte fortsätta med bedömningarna och behandlingarna enligt a ii - a v ovan, om den efter bedömningen enligt a i ovan avgör att förslaget inte motiverar närmare behandling.

c) Den tekniska gruppens rapport skall bland

evaluation of the proposal. The Committee shall establish a technical group in accordance with article 7.

(4) The technical group shall review the comprehensive proposal along with any additional data submitted by any interested entity and shall evaluate and report to the Committee whether the proposal has demonstrated a potential for unreasonable risk of adverse effects on non-target organisms or human health such that the amendment of Annex 1 is warranted. In this regard:

(a) The technical group's review shall include:

(i) an evaluation of the association between the anti-fouling system in question and the related adverse effects observed either in the environment or on human health, including, but not limited to, the consumption of affected seafood, or through controlled studies based on the data described in Annex 3 and any other relevant data which come to light;

(ii) an evaluation of the potential risk reduction attributable to the proposed control measures and any other control measures that may be considered by the technical group;

(iii) consideration of available information on the technical feasibility of control measures and the cost-effectiveness of the proposal;

(iv) consideration of available information on other effects from the introduction of such control measures relating to:

-the environment (including, but not limited to, the cost of inaction and the impact on air quality);

-shipyard health and safety concerns (i.e. effects on shipyard workers);

-the cost to international shipping and other relevant sectors; and

(v) consideration of the availability of suitable alternatives, including a consideration of the potential risks of alternatives.

(b) The technical group's report shall be in writing and shall take into account each of the evaluations and considerations referred to in subparagraph (a), except that the technical group may decide not to proceed with the evaluations and considerations described in subparagraph (a)(ii) through (a)(v) if it determines after the evaluation in subparagraph (a)(i) that the proposal does not warrant further consideration.

(c) The technical group's report shall include,

annat innehålla en rekommendation om huruvida internationell kontroll enligt denna konvention av det påväxthindrande systemet i fråga är motiverad, om lämpligheten av de särskilda kontrollåtgärder som föreslås i detaljförslaget eller om andra kontrollmetoder som den anser vara lämpligare.

5. Den tekniska gruppens rapport skall delges parterna, organisationens medlemmar, Förenta nationerna och dess fackorgan, mellanstatliga organisationer som har avtal med organisationen samt icke-statliga organisationer som har rådgivande status till organisationen, innan den behandlas i kommittén. Kommittén skall avgöra om den skall godkänna något förslag till tillägg till bilaga 1 eller införa någon ändring i bilaga 1, i förekommande fall, med beaktande av tekniska gruppens rapport. Om rapporten finner att det föreligger ett hot om allvarlig eller oåterkallelig skada, får inte avsaknaden av fullständig vetenskaplig bevisning i sig användas som skäl för att förhindra ett beslut om att i förteckningen i bilaga 1 införa ett påväxthindrande system. Den föreslagna ändringen i bilaga 1 skall, om den godkänns av kommittén, delges i enlighet med artikel 16.2 a. Ett beslut att inte godkänna förslaget skall inte utesluta att ett nytt förslag senare framläggs med avseende på ett visst påväxthindrande system, om nya uppgifter framkommer.
6. Endast parter får delta i kommittébeslut som avses i punkterna 3 och 5 ovan.

inter alia, a recommendation on whether international controls pursuant to this Convention are warranted on the anti-fouling system in question, on the suitability of the specific control measures suggested in the comprehensive proposal, or on other control measures which it believes to be more suitable.
(5) The technical group's report shall be circulated to the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization and non-governmental organizations in consultative status with the Organization, prior to its consideration by the Committee. The Committee shall decide whether to approve any proposal to amend Annex 1, and any modifications thereto, if appropriate, taking into account the technical group's report. If the report finds a threat of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not, itself, be used as a reason to prevent a decision from being taken to list an anti-fouling system in Annex 1. The proposed amendments to Annex 1, if approved by the Committee, shall be circulated in accordance with article 16(2)(a). A decision not to approve the proposal shall not preclude future submission of a new proposal with respect to a particular anti-fouling system if new information comes to light.
(6) Only Parties may participate in decisions taken by the Committee described in paragraphs (3) and (5)

Artikel 7

Tekniska grupper

1. Kommittén skall upprätta en teknisk grupp i enlighet med artikel 6 när den mottar ett detaljförslag. I de fall flera förslag mottas samtidigt eller i följd, får kommittén upprätta en eller flera tekniska grupper efter behov.

2. Varje part har rätt att delta i en teknisk grupps överläggningar och skall nyttiggöra sådan relevant sakkunskap som den har tillgång till.
3. Kommittén skall besluta om de tekniska gruppernas mandat, organisation och verksamhet. I mandatet skall ingå bestämmelser om skydd av sekretessbelagd information som kan komma att meddelas gruppen. De

ARTICLE 7

Technical Groups

(1) The Committee shall establish a technical group pursuant to article 6 when a comprehensive proposal is received. In circumstances where several proposals are received concurrently or sequentially, the Committee may establish one or more technical groups as needed.
(2) Any Party may participate in the deliberations of a technical group, and should draw on the relevant expertise available to that Party.
(3) The Committee shall decide on the terms of reference, organization and operation of the technical groups. Such terms shall provide for protection of any confidential information that may be submitted. Technical

tekniska grupperna skall hålla de möten som erfordras men skall sträva efter att utföra sitt arbete genom skriftlig eller elektronisk korrespondens eller via andra sambandsmedel som befinns lämpliga.

4. Endast företrädare för parterna får delta i utformningen av rekommendationer till kommittén enligt artikel 6. En teknisk grupp skall söka uppnå samstämmighet mellan parternas företrädare. Om samstämmighet inte kan uppnås, skall den tekniska gruppen tillkännage minoritetssynpunkterna.

groups may hold such meetings as required, but shall endeavour to conduct their work through written or electronic correspondence or other media as appropriate.

(4) Only the representatives of Parties may participate in formulating any recommendation to the Committee pursuant to article 6. A technical group shall endeavour to achieve unanimity among the representatives of the Parties. If unanimity is not possible, the technical group shall communicate any minority views of such representatives.

Artikel 8

Vetenskaplig och teknisk forskning och övervakning

1. Parterna skall vidta lämpliga åtgärder för att främja och underlätta vetenskaplig och teknisk forskning om påväxthindrande systems verkningar och deras övervakning. Särskilt bör sådan forskning innehålla observation, mätning, stickprovsundersökningar, bedömning och analys av de påväxthindrande systemens verkningar.

2. Varje part skall, för att främja syftena med denna konvention, på begäran främja andra parters tillgång till relevant information om följande:

a) Vetenskaplig och teknisk verksamhet som företas i enlighet med denna konvention.

b) Marinvetenskapliga och marinteknologiska program och deras syften.

c) Verkningar som observeras av övervaknings- och utvärderingsprogram som gäller påväxthindrande system.

ARTICLE 8

Scientific and Technical Research and Monitoring

(1) The Parties shall take appropriate measures to promote and facilitate scientific and technical research on the effects of anti-fouling systems as well as monitoring of such effects. In particular, such research should include observation, measurement, sampling, evaluation and analysis of the effects of anti-fouling systems.

(2) Each Party shall, to further the objectives of this Convention, promote the availability of relevant information to other Parties who request it on:

(a) scientific and technical activities undertaken in accordance with this Convention;

(b) marine scientific and technological programmes and their objectives; and

(c) the effects observed from any monitoring and assessment programmes relating to anti-fouling systems.

Artikel 9

Meddelande och utbyte av information

1. Varje part åtar sig att meddela organisationen följande uppgifter:

a) En förteckning över utsedda besiktningsmän eller erkända organisationer med behörighet att agera på partens vägnar i handläggning av frågor som rör kontroll av påväxthindrande system i enlighet med denna konvention för delgivning till parterna som information till deras befattningshavare. Administrationen skall därför meddela organisationen vilket ansvar och vilka förutsättningar som gäller för de befogenheter som har dele-

ARTICLE 9

Communication and Exchange of Information

(1) Each Party undertakes to communicate to the Organization:

(a) a list of the nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on behalf of that Party in the administration of matters relating to the control of anti-fouling systems in accordance with this Convention for circulation to the Parties for the information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to

gerats till de utsedda besiktningsmännen och de erkända organisationerna.
b) På årsbasis, information om påväxthindrande system som har godkänts, begränsats eller förbjudits enligt dess nationella lag.
2. Organisationen skall med lämpliga medel tillhandahålla information som den mottagit i enlighet med punkt 1 ovan.
3. För påväxthindrande system som godkänts, begränsats eller tillåtits av en part, skall denna part till parter som begär det antingen tillhandahålla, eller kräva av tillverkarna av sådana påväxthindrande system att de tillhandahåller, sådan relevant information som dess beslut grundas på, innefattande information som avses i bilaga 3 eller sådan annan information som är lämplig för att göra en tillräcklig bedömning av det påväxthindrande systemet möjlig. Ingen information som är sekretesskyddad enligt lag skall tillhandahållas.

nominated surveyors or recognized organizations; and
(b) on an annual basis, information regarding any anti-fouling systems approved, restricted, or prohibited under its domestic law.
(2) The Organization shall make available, through any appropriate means, information communicated to it under paragraph (1).
(3) For those anti-fouling systems approved, registered or licensed by a Party, such Party shall either provide, or require the manufacturers of such anti-fouling systems to provide, to those Parties which request it, relevant information on which its decision was based, including information provided for in Annex 3, or other information suitable for making an appropriate evaluation of the anti-fouling system. No information shall be provided that is protected by law.

Artikel 10

Besiktning och certifiering

En part skall tillse att fartyg som har rätt att föra dess flagg eller seglar under dess befäl besiktigas och certifieras i enlighet med bestämmelserna i bilaga 4.

ARTICLE 10

Survey and Certification

A Party shall ensure that ships entitled to fly its flag or operating under its authority are surveyed and certified in accordance with the regulations in Annex 4.

Artikel 11

Inspektion av fartyg och uppdagande av överträdelser

1. Ett fartyg på vilket denna konvention är tillämplig får i en parts hamn, skeppsvarv eller offshore-terminal inspekteras av personer som är bemyndigade av parten att avgöra om fartyget följer denna konvention. Om det inte föreligger klara skäl att anta att fartyget bryter mot denna konvention, skall en sådan inspektion begränsas till följande:

a) Verifiering av att det, i de fall så krävs, ombord finns ett giltigt internationellt intyg om påväxthindrande system eller en förklaring om sådana system och/eller

b) en snabb stickprovsundersökning av fartygets påväxthindrande system som inte inverkar på dess integritet, struktur eller drift med beaktande av riktlinjer som gjorts upp av or-

ARTICLE 11

Inspections of Ships and Detection of Violations

(1) A ship to which this Convention applies may, in any port, shipyard, or offshore terminal of a Party, be inspected by officers authorized by that Party for the purpose of determining whether the ship is in compliance with this Convention. Unless there are clear grounds for believing that a ship is in violation of this Convention, any such inspection shall be limited to:
(a) verifying that, where required, there is onboard a valid International Anti-fouling System Certificate or a Declaration on Anti-fouling System; and/or

(b) a brief sampling of the ship's anti-fouling system that does not affect the integrity, structure, or operation of the anti-fouling system taking into account guidelines de-

ganisationen.[1] Den tid som åtgår för bearbetning av resultaten av stickprovsundersökningen får dock inte användas som förevändning till att hindra fartygets rörelser och avfärd.

2. Om det finns klara skäl att anta att fartyget bryter mot konventionen, får en grundlig inspektion genomföras med beaktande av de riktlinjer som skall utformas av organisationen.[2]

3. Om fartyget befinns bryta mot konventionen, skall den part som genomför inspektionen vidta åtgärder för att varna fartyget, kvarhålla det, sända iväg det eller avstänga det från sina hamnar. En part som vidtar en sådan åtgärd mot ett fartyg därför att det inte följer konventionen skall omedelbart underrätta fartygets administration.

4. Parterna skall samarbeta med att uppdaga överträdelser och tillse att denna konvention tillämpas. En part får också inspektera ett fartyg när det kommer till hamnar, skeppsvarv eller offshore-terminaler under dess jurisdiktion, om en begäran att företa en undersökning har mottagits från en part som stöder sig på tillräcklig bevisning att ett fartyg handlar eller har handlat i strid mot denna konvention. Rapporten från en sådan undersökning skall tillställas den begärande parten och den behöriga myndigheten i det berörda fartygets administration, så att lämpliga åtgärder kan vidtas med stöd av denna konvention.

veloped by the Organization.* However, the time required to process the results of such sampling shall not be used as a basis for preventing the movement and departure of the ship.

(2) If there are clear grounds to believe that the ship is in violation of this Convention, a thorough inspection may be carried out taking into account guidelines developed by the Organization.*

(3) If the ship is detected to be in violation of this Convention, the Party carrying out the inspection may take steps to warn, detain, dismiss, or exclude the ship from its ports. A Party taking such action against a ship for the reason that the ship does not comply with this Convention shall immediately inform the Administration of the ship concerned.

(4) Parties shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of this Convention. A Party may also inspect a ship when it enters the ports, shipyards, or offshore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party, together with sufficient evidence that a ship is operating or has operated in violation of this Convention. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the competent authority of the Administration of the ship concerned so that the appropriate action may be taken under this Convention.

Artikel 12

Fördragsbrott

1. Överträdelse av denna konvention skall förbjudas och påföljder skall införas i detta syfte enligt lagen i administrationen för ifrågavarande fartyg oberoende av var överträdelsen görs. Om administrationen får uppgift om en sådan överträdelse, skall den göra en undersökning och får begära att den anmälande parten tillhandahåller ytterligare bevisning om den påstådda överträdelsen. Om administrationen har förvissat sig om att tillräcklig bevisning är tillgänglig för att möjlig-

ARTICLE 12

Violations

(1) Any violation of this 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, it shall investigate the matter and may request the reporting Party to furnish additional evidence of the alleged violation. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the

[1] Riktlinjer skall utformas.

[2] Riktlinjer skall utformas.

* Guidelines to be developed

göra att åtgärder vidtas i fråga om den påstådda överträdelsen, skall den se till att ett sådant förfarande sätts igång så snart som möjligt i enlighet med sina lagar. Administrationen skall utan dröjsmål informera den part som har anmält den påstådda överträdelsen och organisationen om vilka åtgärder som vidtagits. Om administrationen inte har vidtagit någon åtgärd inom ett år från informationens mottagande, skall den informera den part som har anmält den påstådda överträdelsen.

alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its laws. The Administration shall promptly inform the Party that reported the alleged violation, as well as the Organization, of any action taken. If the Administration has not taken any action within one year after receiving the information, it shall so inform the Party which reported the alleged violation.

2. Överträdelser av denna konvention inom en parts jurisdiktion skall förbjudas och påföljder skall införas i lagen i den parten. När en sådan överträdelse inträffar, skall parten antingen

a) se till att åtgärder vidtas i enlighet med dess lag, eller
b) förse administrationen i det land som fartyget tillhör med sådana uppgifter och sådan bevisning som den kan ha i sin besittning om att en överträdelse har gjorts.

(2) Any violation of this Convention within the jurisdiction of any Party 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 concerned such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

3. De påföljder som införs i en parts lagar enligt denna artikel skall vara tillräckligt stränga för att avskräcka från överträdelser av konventionen var de än görs.

(3) The sanctions established under the laws of a Party pursuant to this article shall be adequate in severity to discourage violations of this Convention wherever they occur.

Artikel 13

Otillbörlig försening eller kvarhållande av fartyg

ARTICLE 13

Undue Delay or Detention of Ships

1. Alla möjliga ansträngningar skall göras för att undvika att ett fartyg otillbörligen kvarhålls eller försenas med stöd av artikel 11 eller 12.

(1) All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed under article 11 or 12.

2. När ett fartyg oberättigat kvarhålls eller försenas, skall det ha rätt till gottgörelse för liden förlust eller skada.

(2) When a ship is unduly detained or delayed under article 11 or 12, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

Artikel 14

Tvistlösning

ARTICLE 14

Dispute Settlement

Parterna skall lösa uppkommande tvister sinsemellan om tolkningen eller tillämpningen av denna konvention genom förhandlingar, undersökning, medling, förlikning, skiljedom,

Parties shall settle any dispute between them concerning the interpretation or application of this Convention by negotiation, enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial

rättsligt biläggande, hänvändelse till regionala organisationer eller arrangemang eller med andra fredliga medel enligt deras eget val.

settlement, resort to regional agencies or arrangements, or other peaceful means of their own choice.

Artikel 15

Förhållande till den internationella havsrätten

Ingenting i denna konvention skall inverka på en stats rättigheter och skyldigheter enligt internationell sedvanerätt så som den kommer till uttryck i Förenta nationernas havsrättskonvention.

ARTICLE 15

Relationship to International Law of the Sea

Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under customary international law as reflected in the United Nations Convention on the Law of the Sea.

Artikel 16

Ändringar

1. Denna konvention får ändras genom något av de förfaranden som anges nedan.

2. Ändringar efter behandling inom organisationen
a) En part får föreslå ändringar av denna konvention. Ändringsförslag skall framföras till generalsekreteraren, som skall delge parterna och organisationens medlemmar förslaget senast sex månader före förslagets behandling. Ett förslag till ändring i bilaga 1 skall behandlas i enlighet med artikel 6 innan det behandlas enligt denna artikel.

b) Ett ändringsförslag som framförts och delgivits enligt ovan skall hänskjutas till kommittén för behandling. Parterna i denna konvention, oavsett om de är medlemmar av organisationen, skall ha rätt att delta i kommitténs arbete med behandling och antagande av ändringen.
c) Ändringar skall antas med två tredjedels majoritet av närvarande och röstande parter i kommittén, på villkor att minst en tredjedel av parterna är närvarande när röstningen görs.

d) Ändringar antagna i enlighet med c ovan skall av generalsekreteraren meddelas parterna för godtagande.

e) En ändring skall anses vara godtagen om följande villkor är uppfyllda:

i) En ändring i en artikel i denna konvention skall anses vara godtagen den dag då [två tredjedelar] av parterna har meddelat generalsekreteraren sitt godtagande av den.

ARTICLE 16

Amendments

(1) This Convention may be amended by either of the procedures specified in the following paragraphs.
(2) Amendments after consideration within the Organization:
(a) Any Party may propose an amendment to this Convention. A proposed amendment shall be submitted to the Secretary-General, who shall then circulate it to the Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration. In the case of a proposal to amend Annex 1, it shall be processed in accordance with article 6, prior to its consideration under this article.
(b) An amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Committee for consideration. Parties, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Committee for consideration and adoption of the amendment.
(c) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the Committee, on condition that at least one-third of the Parties shall be present at the time of voting.
(d) Amendments adopted in accordance with subparagraph (c) shall be communicated by the Secretary-General to the Parties for acceptance.
(e) An amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:
(i) An amendment to an article of this Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which two-thirds of the Parties have notified the Secretary-General of

ii) En ändring i en bilaga skall anses vara godtagen vid utgången av tolv månader efter dagen för godtagandet eller sådan annan dag som bestäms av kommittén. Om emellertid mer än en tredjedel av parterna till den dagen har meddelat generalsekreteraren att de invänder mot ändringen, skall den inte anses vara godtagen.

f) En ändring skall träda i kraft under följande förutsättningar:

i) En ändring i en artikel i denna konvention skall träda i kraft för de parter som har förklarat att de har godtagit den sex månader efter den dag då den anses ha blivit godtagen i enlighet med e i ovan.

ii) En ändring i bilaga 1 skall träda i kraft för alla parter sex månader efter den dag då den anses ha blivit godtagen, utom för en part som har

1) meddelat sin invändning mot ändringen i enlighet med e ii ovan och inte har återkallat denna,

2) meddelat generalsekreteraren före ändringens ikraftträdande att den skall träda i kraft för parten först sedan den har lämnat meddelande om sitt godtagande, eller

3) gjort en förklaring vid deponeringen av sitt instrument rörande ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning till denna konvention att ändringar i bilaga 1 skall träda i kraft för den parten först sedan den har meddelat generalsekreteraren sitt godtagande av sådana ändringar.

iii) En ändring i en annan bilaga än bilaga 1 skall träda i kraft för alla parter sex månader efter den dag då den anses ha blivit godtagen, med undantag för de parter som har meddelat sin invändning mot ändringen i enlighet med e ii och inte har återtagit denna.

g) i) En part som har meddelat en invändning enligt f ii.1 eller f iii får vid ett senare tillfälle meddela generalsekreteraren att den godtar ändringen. En sådan ändring skall träda i kraft för parten sex månader efter dagen för dess meddelande av godtagandet eller den dag då ändringen träder i kraft, beroende på vilken av dessa händelser som inträffar senast.

ii) Om en part, som har lämnat ett meddelande eller en förklaring som avses i f ii.2 eller f

their acceptance of it.

(ii) An amendment to an Annex shall be deemed to have been accepted at the end of twelve months after the date of adoption or such other date as determined by the Committee. However, if by that date more than one-third of the Parties notify the Secretary-General that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.

(f) An amendment shall enter into force under the following conditions:

(i) An amendment to an article of this Convention shall enter into force for those Parties that have declared that they have accepted it six months after the date on which it is deemed to have been accepted in accordance with subparagraph (e)(i).

(ii) An amendment to Annex 1 shall enter into force with respect to all Parties six months after the date on which it is deemed to have been accepted, except for any Party that has:

(1) notified its objection to the amendment in accordance with subparagraph (e)(ii) and that has not withdrawn such objection;

(2) notified the Secretary-General, prior to the entry into force of such amendment, that the amendment shall enter into force for it only after a subsequent notification of its acceptance; or

(3) made a declaration at the time it deposits its instrument of ratification, acceptance or approval of, or accession to, this Convention that amendments to Annex 1 shall enter into force for it only after the notification to the Secretary-General of its acceptance with respect to such amendments.

(iii) An amendment to an Annex other than Annex 1 shall enter into force with respect to all Parties six months after the date on which it is deemed to have been accepted, except for those Parties that have notified their objection to the amendment in accordance with subparagraph (e)(ii) and that have not withdrawn such objection.

(g) (i) A Party that has notified an objection under subparagraph (f)(ii)(1) or (iii) may subsequently notify the Secretary-General that it accepts the amendment. Such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.

(ii) If a Party that has made a notification or declaration referred to in subparagraph

ii.3, meddelar generalsekreteraren att den godtar en ändring, skall ändringen träda i kraft för den parten sex månader efter dagen för dess meddelande om godtagande eller den dag som ändringen träder i kraft, beroende på vilken av dessa händelser som inträffar senast.
3. Ändring som görs av en konferens
a) På begäran av en part i vilken minst en tredjedel av parterna instämmer, skall organisationen sammankalla parterna till en konferens för att behandla ändringar i denna konvention.
b) En ändring som antagits av en sådan konferens med två tredjedels majoritet av närvarande och röstande parter skall av generalsekreteraren delges alla parter för godtagande.
c) Om inte konferensen bestämmer annat, skall en ändring anses vara godtagen och träda i kraft i enlighet med de förfaranden som anges i punkt 2 e och 2 f ovan.

4. En part som inte har godtagit en ändring i en bilaga skall betraktas som icke-part endast med avseende på tillämpningen av ändringen i fråga.
5. Tillägg av ytterligare bilagor skall föreslås och antas och träda i kraft i enlighet med det förfarande som gäller en ändring i en artikel i denna konvention.

6. Meddelanden och förklaringar enligt denna artikel skall framföras skriftligen till generalsekreteraren.
7. Generalsekreteraren skall underrätta parterna och medlemmarna i organisationen om följande:
a) Ändringar som träder i kraft och dag för deras ikraftträdande för alla och med avseende på varje part.
b) Meddelanden och förklaringar som gjorts med stöd av denna artikel.

Artikel 17

Undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning

1. Denna konvention skall stå öppen för undertecknande av alla stater i organisationens säte från och med den 1 februari 2002 till och med den 31 december 2002 och därefter stå öppen för anslutning av alla stater.
2. En stat får bli part i denna konvention genom

(f)(ii)(2) or (3), respectively, notifies the Secretary-General of its acceptance with respect to an amendment, such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.
(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 consider amendments to this Convention.
(b) An amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all Parties for acceptance.
(c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in paragraphs (2)(e) and (f) respectively of this article.
(4) Any Party that 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) An addition of a new Annex shall be proposed and adopted and shall enter into force in accordance with the procedure applicable to an amendment to an article of this Convention.
(6) Any notification or declaration under this article shall be made in writing to the Secretary-General.
(7) The Secretary-General shall inform the Parties and Members of the Organization of:

(a) any amendment that enters into force and the date of its entry into force generally and for each Party; and
(b) any notification or declaration made under this article.

ARTICLE 17

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

(1) This Convention shall be open for signature by any State at the Headquarters of the Organization from 1 February 2002 to 31 December 2002 and shall thereafter remain open for accession by any State.
(2) States may become Parties to this Con-

a) undertecknande utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande, eller
b) undertecknande med förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande följt av ratifikation, godtagande eller godkännande, eller
c) anslutning.
3. Ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning skall göras genom deponering av vederbörligt instrument hos generalsekreteraren.
4. Om en stat omfattar två eller flera territoriella enheter i vilka olika rättssystem tillämpas med avseende på frågor som berörs av denna konvention, får den staten vid undertecknandet, ratifikationen, godtagandet, godkännandet eller anslutningen förklara att konventionen skall omfatta alla dess territoriella enheter eller endast en eller flera av dem och får ändra denna förklaring genom att överlämna en annan förklaring vid valfri tidpunkt.
5. Varje sådan förklaring skall meddelas generalsekreteraren och däri skall uttryckligen anges de territoriella enheter på vilka konventionen skall tillämpas.

Artikel 18

Ikraftträdande

1. Denna konventionen träder i kraft tolv månader efter den dag då minst 25 stater, vilkas handelsflottor sammanlagt har minst 25 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, antingen har undertecknat den utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande eller har deponerat vederbörliga instrument avseende ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning i enlighet med artikel 17.

2. För stater som har deponerat ett instrument avseende ratifikation, godtagande eller godkännande av eller anslutning till denna konvention efter det att kraven för dess ikraftträdande har uppfyllts men före dagen för ikraftträdandet skall ratifikationen, godtagandet, godkännandet eller anslutningen gälla dagen för denna konventions ikraftträdande eller tre månader efter dagen för deponeringen av instrumentet, beroende på vilket datum som sist infaller.
3. Instrument avseende ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning som deponeras efter den dag då denna konvention

vention by:
(a) signature not subject to ratification, acceptance, or approval; or
(b) signature subject to ratification, acceptance, or approval, followed by ratification, acceptance, or approval; or

(c) accession.
(3) Ratification, acceptance, approval, or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.
(4) If a State comprises two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval, or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.
(5) Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.

ARTICLE 18

Entry into force

(1) This Convention shall enter into force twelve months after the date on which not less than twenty-five States, the combined merchant fleets of which constitute not less than twenty-five percent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval, or have deposited the requisite instrument of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with article 17.
(2) For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Convention after the requirements for entry into force thereof have been met, but prior to the date of entry in force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of this Convention or three months after the date of deposit of instrument, whichever is the later date.

(3) Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after

träder i kraft skall gälla tre månader efter dagen för deponeringen.
4. Efter den dag då en ändring av konventionen anses ha blivit godtagen enligt artikel 16 skall instrument avseende ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning som deponeras gälla den ändrade konventionen.

Artikel 19

Frånträde

1. Denna konvention får frånträdas av en part vid valfri tidpunkt när två år har gått från den dag då konventionen träder i kraft för parten.
2. Frånträde skall ske genom deponering av ett skriftligt meddelande till generalsekreteraren och träda i kraft ett år efter mottagandet av meddelandet eller den längre tid som anges däri.

Artikel 20

Depositarie

1. Denna konvention skall deponeras hos generalsekreteraren, som skall överlämna bestyrkta kopior därav till alla stater som har undertecknat den eller anslutit sig till den.

2. Utöver de åligganden som anges på annan plats i denna konvention, skall generalsekreteraren göra följande:
a) Meddela alla stater som har undertecknat konventionen eller anslutit sig till den
i) varje ny underskrift eller deponering av instrument om ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning med angivande av dag för deponeringen,
ii) dag för konventionens ikraftträdande och
iii) deponering av instrument om frånträde av konventionen åtföljt av uppgift om dag för dess mottagande och dag då frånträdet träder i kraft.

b) Så snart konventionen träder i kraft, översända dess text till Förenta nationernas sekretariat för registrering och offentliggörande i enlighet med artikel 102 i Förenta nationernas stadga.

Artikel 21

the date on which this Convention enters into force shall take effect three months after the date of deposit.
(4) After the date on which an amendment to this Convention is deemed to have been accepted under article 16, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention as amended.

ARTICLE 19

Denunciation

(1) This Convention may be denounced by any Party at any time after the expiry of two years from the date on which this Convention enters into force for that Party.
(2) Denunciation shall be effected by the deposit of written notification with the Secretary-General, to take effect one year after receipt or such longer period as may be specified in that notification.

ARTICLE 20

Depositary

(1) This Convention shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit certified copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.
(2) In addition to the functions specified elsewhere in this Convention, the Secretary-General shall:
(a) inform all States which have signed this Convention or acceded thereto of:
(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval, or accession, together with the date thereof;
(ii) the date of entry into force of this Convention; and
(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention, together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect; and
(b) as soon as this Convention enters into force, transmit the text thereof to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE 21

Språk

Denna konvention upprättas i ett enda original på arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska språken, vilka alla texter är lika giltiga.
Till bekräftelse härav har undertecknade, vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat denna konvention.
Upprättad i London den 5 oktober 2001.

Languages

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.
IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed this Convention.
DONE AT LONDON, this fifth day of October, two thousand and one.

BILAGA 1
KONTROLL AV PÅVÄXTHINDRANDE SYSTEM

Påväxthind-rande system	Kontrollåtgär-der	Tillämpning	Dag för ikraftträdande
Tennorganiska föreningar som verkar som biocider i påväxthindrande system.	Fartyg får inte påföra eller återpåföra sådana föreningar.	Alla fartyg.	1 jan. 2003.
Tennorganiska föreningar som verkar som biocider i påväxthindrande system.	Fartyg får antingen 1) inte ha sådana föreningar på skrovet, yttre delar el. ytor, eller 2) ha ett skikt som utgör ett hinder för att sådana föreningar läcker ut från ett underliggande otillåtet påväxthin d-rande system.	Alla fartyg (utom fasta eller flytande plattformar, flytande lagringsenheter (FSU) samt flytande enheter för produktion, lagring och avlastning (FPSO) byggda före 1 jan. 2003 som inte har varit i torrdocka den 1 jan. 2003 eller senare).	1 jan. 2003.

ANNEX 1
CONTROLS ON ANTI-FOULING SYSTEMS

Anti-fouling system	Control measures	Application	Effective date
Organotin compounds which act as biocides in anti-fouling systems	Ships shall not apply or re-apply such com-pounds	All ships	1 January 2003
Organotin compounds which act as biocides in anti-fouling systems	Ships ei-ther: (1) shall not bear such com-pounds on their hulls or ex-ternal parts or surfaces; or	All ships (except fixed and floating platforms, FSUs, and FPSOs that have been constructed prior to 1 January 2003	1 January 2008

BILAGA 2
OBLIGATORISKA UPPGIFTER I ETT PRELIMINÄRT FÖRSLAG

1. Ett preliminärt förslag skall omfatta vederbörlig dokumentation och minst innehålla följande uppgifter:
a) Uppgifter om det påväxthindrande system som avses, nämligen: systemets beteckning, de aktiva ingrediensernas beteckning och, i förekommande fall, CAS-nummer, eller komponenter i systemet som misstänks för att orsaka de oroväckande skadliga verkningarna.

b) Karakterisering av den information som tyder på att systemet eller de ämnen det bildar kan utgöra en risk för mänsklig hälsa eller ha skadliga verkningar på icke målorganismer i koncentrationer som sannolikt kan påträffas i miljön (exempelvis resultat av toxicitetsundersökningar på representativa arter eller bioackumuleringsdata).

ANNEX 2
REQUIRED ELEMENTS FOR AN INITIAL PROPOSAL

(1) An initial proposal shall include adequate documentation containing at least the following:
(a) identification of the anti-fouling system addressed in the proposal: name of the anti-fouling system; name of active ingredients and Chemical Abstract Services Registry Number (CAS number), as applicable; or components of the system which are suspected of causing the adverse effects of concern;
(b) characterization of the information which suggests that the anti-fouling system or its transformation products may pose a risk to human health or may cause adverse effects in non-target organisms at concentrations likely to be found in the environment (e.g., the results of toxicity studies on representative species or bioaccumulation data);

c) Uppgifter som stöder möjligheten för de toxiska komponenterna i systemet - eller deras omvandlingsprodukter - att förekomma i miljön i koncentrationer som skulle kunna resultera i skadliga verkningar på organismer som inte avses bli drabbade, eller den mänskliga hälsan eller vattnets kvalitet (exempelvis uppgifter om persistens i vatten, sediment och biota; läckagehastigheten för toxiska komponenter från behandlade ytor i pågående studier eller under faktiska användningsförhållanden, eller övervakningsdata, om sådana är tillgängliga).
d) En analys av sambandet mellan systemet i fråga, därmed sammanhängande skadliga verkningar och observerade eller förväntade koncentrationer i miljön.
e) En preliminär rekommendation om typ av begränsningar som effektivt kan minska de risker som är förenade med systemet.

2. Förslaget skall framföras i enlighet med organisationens regler och förfaranden.

(c) material supporting the potential of the toxic components in the anti-fouling system, or its transformation products, to occur in the environment at concentrations which could result in adverse effects to non-target organisms, human health, or water quality (e.g., data on persistence in the water column, sediments and biota; the release rate of toxic components from treated surfaces in studies or under actual use conditions; or monitoring data, if available);

(d) an analysis of the association between the anti-fouling system, the related adverse effects and the environmental concentrations observed or anticipated; and
(e) a preliminary recommendation on the type of restrictions that could be effective in reducing the risks associated with the anti-fouling system.
(2) An initial proposal shall be submitted in accordance with rules and procedures of the Organization.

BILAGA 3
OBLIGATORISKA UPPGIFTER I ETT DETALJERAT FÖRSLAG

1. Ett detaljerat förslag skall omfatta vederbörlig dokumentation och innehålla följande uppgifter:
a) Utveckling av de uppgifter som lämnats i det preliminära förslaget.
b) Forskningsresultat om de kategorier av uppgifter som anges i punkt 3 a, 3 b och 3 c nedan, i tillämplig utsträckning, beroende på förslagets innehåll och den identifiering eller beskrivning av de metoder som använts för framtagande av uppgifterna.
c) En sammanställning av resultaten av utförda studier om systemets skadliga verkningar.
d) Om en övervakning har gjorts, skall en sammanställning lämnas av resultatet, innefattande information om fartygstrafik och en allmän beskrivning av det övervakade området.
e) En sammanställning av tillgängliga uppgifter om miljöexponering eller ekologisk exponering och en eventuell uppskattning av miljökoncentrationer framtagna med hjälp av matematiska modeller med användning av alla tillgängliga parametrar för omvandling i miljön, företrädesvis sådana som har fastställts experimentellt, tillsammans med en

ANNEX 3
REQUIRED ELEMENTS OF A COMPREHENSIVE PROPOSAL

(1) A comprehensive proposal shall include adequate documentation containing the following:
(a) developments in the data cited in the initial proposal;
(b) findings from the categories of data set out in paragraphs (3)(a), (b) and (c), as applicable, depending on the subject of the proposal and the identification or description of the methodologies under which the data were developed;
(c) a summary of the results of studies conducted on the adverse effects of the anti-fouling system;
(d) if any monitoring has been conducted, a summary of the results of that monitoring, including information on ship traffic and a general description of the area monitored;

(e) a summary of the available data on environmental or ecological exposure and any estimates of environmental concentrations developed through the application of mathematical models, using all available environmental fate parameters, preferably those which were determined experimentally,

identifiering eller en beskrivning av den modelleringsmetodologi som använts.
f) En bedömning av sambandet mellan systemet i fråga, därmed sammanhängande skadliga verkningar och observerade eller förväntade miljökoncentrationer.
g) Ett kvalitativt uttalande om osäkerhetsgraden i den bedömning som avses i f ovan.

h) En rekommendation om särskilda kontrollåtgärder för att minska riskerna med systemet.
i) En sammanställning av resultaten av tillgängliga studier av möjliga verkningar av rekommenderade kontrollåtgärder på luftkvaliteten, förhållandena på skeppsvarvet, den internationella sjöfarten och andra sektorer som berörs, liksom tillgång till andra lämpliga alternativ.
2. Ett detaljerat förslag skall också innehålla information om följande fysikaliska och kemiska egenskaper hos angelägna komponenter, där så är tillämpligt:
Smältpunkt.
Kokpunkt.
Densitet (relativ densitet).
Ångtryck.
Vattenlöslighet / pH / dissociationskonstant (pKa).
Redoxpotential.
Molekylvikt.
Molekylär struktur.
Andra fysikaliska och kemiska egenskaper som anges i det preliminära förslaget.
3. Med avseende på punkt 1 b ovan är kategorierna av uppgifter följande:
a) Uppgifter om omvandling och effekt i miljön:
Nedbrytningssätt / upplösning (t.ex. hydrolys / fotonedbrytning / biologisk nedbrytning).
Persistens i relevanta medier (t.ex. vatten / sediment / biota).
Fördelning sediment / vatten.
Läckagehastigheter för biocider eller aktiva substanser.
Massjämvikt.
Bioackumulering, fördelningskoefficient, oktanol / vatten-koefficient.
Nya reaktioner på utsläpp eller kända interaktiva verkningar.
b) Uppgifter om oavsiktliga verkningar på vattenväxter, ryggradslösa djur, fisk, sjöfågel, marina däggdjur, utrotningshotade arter, andra biota, vattenkvalitet, havsbotten samt habitat för icke-målorganismer, däribland känsliga och representativa organismer:

along with an identification or description of the modelling methodology;

(f) an evaluation of the association between the anti-fouling system in question, the related adverse effects and the environmental concentrations, either observed or expected;
(g) a qualitative statement of the level of uncertainty in the evaluation referred to in subparagraph (f);
(h) a recommendation of specific control measures to reduce the risks associated with the anti-fouling system; and
(i) a summary of the results of any available studies on the potential effects of the recommended control measures relating to air quality, shipyard conditions, international shipping and other relevant sectors, as well as the availability of suitable alternatives.

(2) A comprehensive proposal shall also include information on each of the following physical and chemical properties of the component(s) of concern, if applicable:
-melting point;
-boiling point;
-density (relative density);
-vapour pressure;

oxidation/reduction potential;
molecular mass;
molecular structure; and
other physical and chemical properties identified in the initial proposal.
(3) For the purposes of paragraph (1)(b) above, the categories of data are:
(a) Data on environmental fate and effect:

-modes of degradation/dissipation (e.g., hydrolysis/photodegradation/ biodegradation);
-persistence in the relevant media (e.g., water column/sediments/biota);
-sediments/water partitioning;
-leaching rates of biocides or active ingredients;
-mass balance;
-bioaccumulation, partition coefficient, octanol/water coefficient; and
-any novel reactions on release or known interactive effects.
(b) Data on any unintended effects in aquatic plants, invertebrates, fish, seabirds, marine mammals, endangered species, other biota, water quality, the seabed, or habitat of non-target organisms, including sensitive and rep-

Akut toxicitet.
Kronisk toxicitet.
Utvecklingstoxicitet och reproduktiv toxicitet.
Endokrin störning.
Sedimentär toxicitet.
Biotillgänglighet / biomagnifiering / biokoncentration.
Effekter på näringsväv och population.
Observationer om skadliga verkningar i fält / fiskdöd / strandning / vävnadsanalys.

Rester i marina födoämnen.
Dessa uppgifter skall avse en eller flera typer av icke-målorganismer, såsom vattenväxter, ryggradslösa djur, fisk, fåglar, däggdjur och utrotningshotade arter.
c) Uppgifter om potentialen för påverkan på den mänskliga hälsan (innefattande, men inte begränsat till, konsumtion av påverkade marina födoämnen).
4. I ett detaljerat förslag skall vidare ingå en beskrivning av de metoder som använts och eventuella relevanta åtgärder som vidtagits för att försäkra sig om kvaliteten samt eventuell expertgranskning som gjorts av studierna.

representative organisms:
-acute toxicity;
-chronic toxicity;
-developmental and reproductive toxicity;

-endocrine disruption;
-sediment toxicity;
- bioavailability / biomagnification/bioconcentration;
-food web/population effects;
-observations of adverse effects in the field/fish kills/ strandings/ tissue analysis; and
-residues in seafood.
These data shall relate to one or more types of non-target organisms such as aquatic plants, invertebrates, fish, birds, mammals and endangered species.
(c) Data on the potential for human health effects (including, but not limited to, consumption of affected seafood).

(4) A comprehensive proposal shall include a description of the methodologies used, as well as any relevant measures taken for quality assurance and any peer review conducted of the studies.

BILAGA 4
BESIKTNING OCH CERTIFIERING AV PÅVÄXTHINDRANDE SYSTEM

Regel 1

Besiktning

1. Fartyg på 400 bruttoton och däröver som avses i artikel 3.1 a i internationell trafik, utom fasta eller flytande plattformar, FSU och FPSO, skall genomgå sådan besiktning som anges nedan:
a) En första besiktning innan fartyget tas i drift eller innan ett sådant intyg om påväxthindrande system (nedan kallat intyget) som fordras enligt regel 2 och 3 utfärdas för första gången.
b) Besiktning när systemet ändras eller ersätts. Anteckning om sådan besiktning skall göras på intyg utfärdade enligt regel 2 och 3.

2. Besiktningen skall säkerställa att fartygets påväxthindrande system till fullo följer denna konvention.
3. Administrationen skall vidta lämpliga åtgärder i fråga om fartyg som inte omfattas av

ANNEX 4
SURVEYS AND CERTIFICATION REQUIREMENTS FOR ANTI-FOULING SYSTEMS

Regulation 1

Surveys

(1) Ships of 400 gross tonnage and above referred to in article 3(1)(a) engaged in international voyages, excluding fixed or floating platforms, FSUs, and FPSOs, shall be subject to surveys specified below:
(a) an initial survey before the ship is put into service or before the International Antifouling System Certificate (Certificate) required under regulation 2 or 3 is issued for the first time; and
(b) a survey when the anti-fouling systems are changed or replaced. Such surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 2 or 3.
(2) The survey shall be such as to ensure that the ship's anti-fouling system fully complies with this Convention.
(3) The Administration shall establish appropriate measures for ships that are not subject

bestämmelserna i punkt 1 ovan för att säkerställa att konventionen följs.

4. a) Vad beträffar tillämpningen av denna konvention skall besiktning av fartyg utföras av personer som vederbörligen bemyndigats av administrationen eller enligt bestämmelserna i regel 3.1, med beaktande av de riktlinjer för besiktning som framtagits av organisationen [*]?Alternativt får administrationen överlåta sådan besiktning som fordras enligt denna konvention till för ändamålet utsedda besiktningsmän eller till organisationer som är erkända av administrationen.

b) En administration som utser besiktningsmän eller erkänner organisationer [**]? för att verkställa besiktning skall, som ett minimum, bemyndiga besiktningsmännen eller en erkänd organisation att göra följande:
i) Kräva att ett besiktigat fartyg följer bestämmelserna i bilaga 1.
ii) Verkställa besiktningar på begäran av de vederbörliga myndigheterna i en hamnstat som är part i denna konvention.
c) När administrationen, en utsedd besiktningsman eller en erkänd organisation finner att fartygets påväxthindrande system inte stämmer överens med uppgifterna i ett sådant intyg som krävs enligt regel 2 eller 3 eller med kraven i denna konvention, skall administrationen, besiktningsmannen eller organisationen i fråga omedelbart tillse att korrigering vidtas så att fartyget följer bestämmelserna. En besiktningsman eller organisation skall även i laga tid underrätta administrationen om vad den funnit. Om den erforderliga korrigeringen inte vidtas, skall administrationen omedelbart underrättas och tillse att intyget inte utfärdas respektive att det upphävs.

d) I den situation som beskrivs i c ovan skall, om fartyget befinner sig i en annan parts

to the provisions of paragraph (1) of this regulation in order to ensure that this Convention is complied with.

4) (a) As regards the enforcement of this Convention, surveys of ships shall be carried out by officers duly authorized by the Administration or as provided in regulation 3(1), taking into account guidelines for surveys developed by the Organization.[*] Alternatively, the Administration may entrust surveys required by this Convention either to surveyors nominated for that purpose or to organizations recognized by it.

(b) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations [**] to conduct surveys shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:
(i) require a ship that it surveys to comply with the provisions of Annex 1; and
(ii) carry out surveys if requested by the appropriate authorities of a port State that is a Party to this Convention.
(c) When the Administration, a nominated surveyor, or a recognized organization determines that the ship's anti-fouling system does not conform either to the particulars of a Certificate required under regulation 2 or 3, or to the requirements of this Convention, such Administration, surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken to bring the ship into compliance. A surveyor or organization shall also in due course notify the Administration of any such determination. If the required corrective action is not taken, the Administration shall be notified forthwith and it shall ensure that the Certificate is not issued or is withdrawn as appropriate.
(d) In the situation described in subparagraph (c), if the ship is in the port of another Party,

---

[*] Riktlinjer skall utformas.

[*] Guidelines to be developed.

[**] Hänvisning till riktlinjer antagna av organisationen genom resolution A.739(18), som kan ändras av organisationen, och specifikationer antagna av organisationen genom resolution A.789(19), som kan ändras av organisationen.

[**] Refer to the guidelines adopted by the Organization by resolution A.739(18), as may be amended by the Organization, and the specifications adopted by the Organization by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization.

hamn, de behöriga myndigheterna i hamnstaten omedelbart underrättas. När administrationen, en utsedd besiktningsman eller en erkänd organisation har underrättat de behöriga myndigheterna i hamnstaten, skall denna stats regering ge administrationen, besiktningsmannen eller organisationen den hjälp som behövs för att utföra deras åligganden enligt denna regel, innefattande åtgärder som anges i artikel 11 eller 12.

the appropriate authorities of the port State shall be notified forthwith. When the Administration, a nominated surveyor, or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such Administration, surveyor, or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation, including any action described in article 11 or 12.

REGEL 2

Utfärdande och bestyrkande av ett Internationellt intyg om påväxthindrande System

1. Administrationen skall kräva att det för ett fartyg som är underkastat bestämmelserna i regel 1 utfärdas ett intyg efter godkänt genomförande av en besiktning enligt regel 1. Ett intyg utfärdat enligt en parts bemyndigande skall godtas av de andra parterna och, för alla de syften som täcks av denna konvention, anses ha samma giltighet som ett intyg utfärdat av dem själva.
2. Intyg skall utfärdas och bestyrkas av administrationen eller av en person eller en organisation som vederbörligen har bemyndigats av den. I samtliga fall åtar sig administrationen hela ansvaret för intyget.
3. För fartyg som har påväxthindrande system före dagen för ikraftträdandet av en kontroll som anges i bilaga 1 skall administrationen utfärda ett intyg i enlighet med punkterna 2 och 3 i denna regel senast [två] år efter kontrollens ikraftträdande. Bestämmelserna i denna punkt skall inte inverka på krav på fartyg att följa bestämmelserna i bilaga 1.

4. Intyget skall utfärdas enligt formuläret i tillägg 1 till denna bilaga och vara avfattat åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om den utfärdande statens officiella språk också används, skall detta ha företräde i fall av tvist eller skiljaktighet.

REGULATION 2

Issue or Endorsement of an International Anti-fouling System Certificate

(1) The Administration shall require that a ship to which regulation 1 applies is issued with a Certificate after successful completion of a survey in accordance with regulation 1. A Certificate issued under the authority of a Party shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by this Convention as having the same validity as a Certificate issued by them.
(2) Certificates shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the Certificate.
(3) For ships bearing an anti-fouling system controlled under Annex 1 that was applied before the date of entry into force of a control for such a system, the Administration shall issue a Certificate in accordance with paragraphs (2) and (3) of this regulation not later than two years after entry into force of that control. This paragraph shall not affect any requirement for ships to comply with Annex 1.
(4) The Certificate shall be drawn up in the form corresponding to the model given in Appendix 1 to this Annex and shall be written at least in English, French, or Spanish. If an official language of the issuing State is also used this shall prevail in the case of the dispute or discrepancy.

REGEL 3

Utfärdande och bestyrkande av en annan parts Internationella intyg om påväxthindrande System

1. På begäran av administrationen får en an-

REGULATION 3

Issue or Endorsement of an International Anti-fouling System Certificate by Another Party

(1) At the request of the Administration, an-

nan part låta besiktiga ett fartyg och skall, när den har förvissat sig om att denna konvention följs, utfärda ett intyg eller bemyndiga att ett intyg utfärdas till fartyget och, i tillämpliga fall, bestyrka intyget eller tillåta att det bestyrks för fartyget i enlighet med denna konvention.
2. En kopia av intyget och av besiktningsrapporten skall snarast överlämnas till den administration som begär det.
3. Ett intyg som utfärdats på detta sätt skall förses med en förklaring om att det har utfärdats på begäran av administrationen enligt punkt 1 ovan och skall ha samma giltighet och få samma erkännande som ett intyg utfärdat av administrationen i fråga.
4. Intyg skall inte utfärdas för fartyg som har rätt att föra en flagg tillhörig en stat som inte är part i konventionen.

other Party may cause a ship to be surveyed and, if satisfied that this Convention has been complied with, it shall issue or authorize the issue of a Certificate to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate for the ship, in accordance with this Convention.
(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 that it has been issued at the request of the Administration referred to in paragraph (1) and it shall have the same force and receive the same recognition as a Certificate issued by the Administration.
(4) No Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

REGEL 4

Giltighet för ett Internationellt intyg om påväxthindrande System

1. Ett intyg utfärdat med stöd av regel 2 eller 3 skall upphöra att gälla i följande fall:

a) Om systemet har ändrats eller ersatts och intyget inte har bestyrkts i enlighet med denna konvention.
b) Vid fartygets övergång till en annan stats flagg. Ett nytt intyg skall utfärdas först sedan den part som utfärdar det nya intyget har förvissat sig om att fartyget följer konventionen. I fall av övergång från en part till en annan skall den part, om den anmodas därom inom tre månader efter det att övergången har skett, vars flagg fartyget tidigare hade rätt att föra så snart som möjligt till administrationen överlämna en kopia av de intyg som fartyget hade före övergången och, om tillgängligt, kopior av vederbörliga besiktningsrapporter.

2. En parts utfärdande av ett nytt intyg till ett fartyg som har övergått från en annan part får grundas på en ny besiktning eller på ett giltigt intyg utfärdat av den part vars flagg fartyget tidigare var berättigat att föra.

REGULATION 4

Validity of an International Anti-fouling System Certificate

(1) A Certificate issued under regulation 2 or 3 shall cease to be valid in either of the following cases:
(a) if the anti-fouling system is changed or replaced and the Certificate is not endorsed in accordance with this Convention; and
(b) upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Party issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with this Convention. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration a copy of the Certificates carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey reports.
(2) The issue by a Party of a new Certificate to a ship transferred from another Party may be based on a new survey or on a valid Certificate issued by the previous Party whose flag the ship was entitled to fly.

REGEL 5

Förklaring om påväxthindrande system

1. Administrationen skall kräva att fartyg på minst 24 meters längd men under 400 brutto-

REGULATION 5

Declaration on Anti-fouling System

(1) The Administration shall require a ship of 24 meters or more in length, but less than

ton som går i internationell trafik och för vilka artikel 3.1 a gäller (utom fasta eller flytande plattformar, FSU och FPSO) medför en förklaring undertecknad av ägaren eller dennes bemyndigade ombud. Förklaringen skall åtföljas av vederbörliga handlingar (såsom kvitto på skeppsbottenfärgen eller en faktura från tillverkaren) eller vara försedd med vederbörligt bestyrkande.

2. Intyget skall utfärdas enligt formuläret i tillägg 2 till denna bilaga och vara avfattat åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om den utfärdande statens officiella språk också används, skall detta ha företräde i fall av tvist eller skiljaktighet.

400 gross tonnage engaged in international voyages and to which article 3(1)(a) applies (excluding fixed or floating platforms, FSUs, and FPSOs) to carry a Declaration signed by the owner or owner's authorized agent. Such Declaration shall be accompanied by appropriate documentation (such as a paint receipt or a contractor invoice) or contain appropriate endorsement.

(2) The Declaration shall be drawn up in the form corresponding to the model given in Appendix 2 to this Annex and shall be written at least in English, French, or Spanish. If an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly is also used, this shall prevail in the case of a dispute or discrepancy.

TILLÄGG 1 TILL BILAGA 4

Formulär för internationellt intyg om påväxthindrande system

Internationellt intyg om påväxthindrande system

(Intyget skall kompletteras med registreringsbevis för påväxthindrande system.)

(myndighetens stämpel) *(land)*

Utfärdat med stöd av internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg enligt bemyndigande av regeringen i *(landets namn)..... av*

.....
(bemyndigad person eller organisation).

Om ett intyg tidigare har utfärdats, ersätter detta intyg det intyg som är daterat den *(datum).*

Uppgifter om fartyget[4]

Fartygets namn:.....

Utmärkande siffror eller bokstäver:.....

Registrerad i *(hamn):*.....

Bruttotonnage:.....

IMO-nummer[5].....

[4] Alternativt kan uppgifter om fartyget anges horisontellt i rutor.

[5] I enlighet med IMO:s fartygsregister antaget av organisationen i församlingens resolution A.600(15).

☐ Påväxthindrande system som avses i bilaga 1 har inte påförts under eller efter fartygets byggnad.

☐ Påväxthindrande system som avses i bilaga 1 har tidigare påförts detta fartyg men har senare avlägsnats av *(anläggningens namn) den (datum)*.

☐ Påväxthindrande system som avses i bilaga 1 har tidigare påförts detta fartyg men har senare täckts med förseglingslager som påförts av *(anläggningens namn)* den *(datum).*

☐ Påväxthindrande system som avses i bilaga 1 har påförts detta fartyg före den (*datum*[6]) men skall avlägsnas eller täckas med ett förseglingslager före den (*datum*[7]).

Härmed bekräftas

1) att fartyget har besiktigats i enlighet med regel 1 i bilaga 4 till konventionen, och

2) att besiktningen har visat att fartygets påväxthindrande system uppfyller de tillämpliga bestämmelserna i bilaga 1 till konventionen.

Utfärdat i.....(ort för utfärdande av intyget) den..... (datum).

…….

(Underskrift av person bemyndigad att utfärda intyget.)

Dag för verkställande av besiktningen efter vilken detta intyg har utfärdats *(datum)*:

[6] Datum för ikraftträdande av kontrollåtgärden.

[7] Datum för utgången av tillämpningsperiod som avses i artikel 4.2 eller bilaga 1.

APPENDIX 1 TO ANNEX 4

MODEL FORM OF INTERNATIONAL ANTI-FOULING SYSTEM CERTIFICATE

INTERNATIONAL ANTI-FOULING SYSTEM CERTIFICATE

(This certificate shall be supplemented by a Record of Anti-fouling Systems)

(Official seal) (State)

Issued under the

International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships

under the authority of the Government of ……

(name of the State)

by ……. (person or organization authorized)

When a Certificate has been previously issued, this Certificate replaces the certificate dated ……...…..

Particulars of ship[8]

Name of ship…….

Distinctive number or letters……..

Port of registry ……

Gross tonnage……..

IMO number[9]……

An anti-fouling system controlled under Annex 1 has not been applied during or after construction of

...……..…t his ship

An anti-fouling system controlled under Annex 1 has been applied on this ship previously, but has

…….….(date)on ….(insert name of the facility) been removed by ……

An anti-fouling system controlled under Annex 1 has been applied on this ship previously, but has been covered with a sealer coat applied by

…… (insert name of the facility)

...….(date)……...……on…

……....

An anti-fouling system controlled under Annex 1 was applied on this ship prior to…. (date)[10], but

…….

…….……[4] (date)must be removed or covered with a sealer coat prior to

---

[8] Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

[9] In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization with Assembly resolution A.600(15).

[10] Date of entry into force of the control measure.

[4] Date of expiration of any implementation period specified in article 4(2) or Annex 1.

THIS IS TO CERTIFY THAT:

1 the ship has been surveyed in accordance with regulation 1 of Annex 4 to the Convention; and

2 the survey shows that the anti-fouling system on the ship complies with the applicable requirements of Annex 1 to the Convention.

Issued

at.....
...

(Place of issue of Certificate)

…… .....

(Date of issue) (Signature of authorized official issuing the Certificate)

Date of completion of the survey on which this certificate is issued: …

Formulär för registreringsbevis för påväxthindrande system

Registreringsbevis för påväxthindrande system

Registreringsbeviset skall alltid bifogas internationellt intyg om påväxthindrande system.

Uppgifter om fartyget

Fartygets namn:

Utmärkande siffror eller bokstäver:

IMO-nummer:

Uppgifter om påförda påväxthindrande system

Typ eller typer av påväxthindrande system som används:

Datum för påföring av påväxthindrande system:

Namn på företag/anläggning/plats där påväxthindrande system har påförts:

Namn på tillverkare av påväxthindrande system:

Beteckningar och färger på påväxthindrande system:

Aktiva ingredienser med CAS-nummer:

Typ av förseglingslager (i tillämpliga fall):

Beteckning på färger och förseglingslager (i tillämpliga fall):

Datum för påföring av förseglingslager:

Härmed bekräftas att detta registreringsbevis är riktigt i alla hänseenden.

Utfärdat i (*ort och datum*).

(Underskrift av person bemyndigad att utfärda registreringsbeviset.)

MODEL FORM OF RECORD OF ANTI-FOULING SYSTEMS

RECORD OF ANTI-FOULING SYSTEMS

This Record shall be permanently attached to the International Anti-Fouling System Certificate.

Particulars of ship

Name of ship :……

Distinctive :…….

Details of anti-fouling system(s) applied

Type(s) of anti-fouling system(s) used ..... ……... Date(s) of application of anti-fouling system(s)……...……..

Name(s) of company(ies) and facility(ies)/location(s) where applied ……. ……...

Name(s) of anti-fouling system manufacturer(s…… ……..

Name(s) and colour(s) of anti-fouling system(s…… ……..

Active ingredient(s) and their Chemical Abstract Services Registry Number(s) (CAS number(s)) ……

Type(s) of sealer coat, if applicable ……. ……...

Name(s) and colour(s) of sealer coat applied, if applicable ……. ……...

Date of application of sealer coat……. ……..

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at…….....
(Place of issue of Record)

…… .....
(Date of issue) (Signature of authorized official issuing the record)

Bestyrkande av registreringsbevis[11]

Härmed bekräftas att det vid en besiktning som avses i regel 1.1 b i bilaga 4 till konventionen har befunnits att fartyget uppfyller konventionens bestämmelser.

Uppgifter om påförda påväxthindrande system

Typ eller typer av påväxthindrande system som används:

Datum för påföring av påväxthindrande system:

Namn på företag/anläggning/plats där påväxthindrande system har påförts:

Namn på tillverkare av påväxthindrande system:

Beteckningar och färger på påväxthindrande system:

Aktiva ingredienser med CAS-nummer:

Typ av förseglingslager (i tillämpliga fall):

Beteckningar och färger på förseglingslager (i tillämpliga fall):

Datum för påföring av förseglingslager:

(Underskrift av person bemyndigad att utfärda registreringsbeviset.)

Ort:

Datum:[12]

(Myndighetens stämpel)

[11] Denna sida av registreringsbeviset skall kopieras och bifogas registreringsbeviset enligt administrationens bestämmande.

[12] Datum för verkställande av besiktning som ligger till grund för bestyrkandet.

Endorsement of the Records [5]

THIS IS TO CERTIFY that a survey required in accordance with regulation 1(1)(b) of Annex 4 to the Convention found that the ship was in compliance with the Convention

Details of anti-fouling system(s) applied

Type(s) of anti-fouling system(s) used……
.....Date(s) of application of anti-fouling sytem(s)……..Name(s) of company(ies) and facility(ies) location(s) where aplied.....
.....
Name(s) of anti-fouling system(s) manufaturer(s).....
.....
Name(s) and colour(s) of anti-fouling system(s) …….....
.....Active ingredient(s) and their Chemical Abstract Services Registry Number(s) (CAS number(s)) ...
……..
Type(s) of sealer coat, if applicable …….

Name(s) and colour(s) of sealer coat applied, if applicable
…….. Date of application of sealer coat ……..…

Signed:.....
(Signature of authorized official issuing the Record)
Place: .....
Date[6]: .....

(Seal or stamp of the authority)

[5] This page of the Record shall be reproduced and added to the Record as considered necessary by the Administration.
[6] Date of completion of the survey on which this endorsement is made.

Endorsement of the Records [5]

THIS IS TO CERTIFY that a survey required in accordance with regulation 1(1)(b) of Annex 4 to the Convention found that the ship was in compliance with the Convention

Details of anti-fouling system(s) applied

Type(s) of anti-fouling system(s) used……
.....Date(s) of application of anti-fouling sytem(s)……..Name(s) of company(ies) and facility(ies) location(s) where aplied.....
.....
Name(s) of anti-fouling system(s) manufaturer(s).....
.....
Name(s) and colour(s) of anti-fouling system(s) …….....
.....Active ingredient(s) and their Chemical Abstract Services Registry Number(s) (CAS number(s)) ...
……..
Type(s) of sealer coat, if applicable …….

Name(s) and colour(s) of sealer coat applied, if applicable
…….. Date of application of sealer coat ……..…

Signed:.....
(Signature of authorized official issuing the Record)
Place: .....
Date[6]: .....

(Seal or stamp of the authority)

[5] This page of the Record shall be reproduced and added to the Record as considered necessary by the Administration.
[6] Date of completion of the survey on which this endorsement is made.

Endorsement of the Records [5]

THIS IS TO CERTIFY that a survey required in accordance with regulation 1(1)(b) of Annex 4 to the Convention found that the ship was in compliance with the Convention

Details of anti-fouling system(s) applied

Type(s) of anti-fouling system(s) used……
.....Date(s) of application of anti-fouling sytem(s)……..Name(s) of company(ies) and facility(ies) location(s) where aplied.....
.....
Name(s) of anti-fouling system(s) manufaturer(s).....
.....
Name(s) and colour(s) of anti-fouling system(s) …….....
.....Active ingredient(s) and their Chemical Abstract Services Registry Number(s) (CAS number(s)) ...
……..……..
Type(s) of sealer coat, if applicable …….

Name(s) and colour(s) of sealer coat applied, if applicable
…….. Date of application of sealer coat ……..…

Signed:.....
(Signature of authorized official issuing the Record)
Place: .....
Date[6]: .....

(Seal or stamp of the authority)

[5] This page of the Record shall be reproduced and added to the Record as considered necessary by the Administration.
[6] Date of completion of the survey on which this endorsement is made.

Tillägg 2 till bilaga 4

Formulär till förklaring om påväxthindrande system

Förklaring om påväxthindrande system

Upprättad enligt internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg.

Fartygets namn:

Utmärkande siffror eller bokstäver:

Registrerad i (hamn):

Längd:

Bruttotonnage:

IMO-nummer (i tillämpliga fall):

Jag förklarar härmed att detta fartyg inte är försett med påväxthindrande system som avses i bilaga 1 till konventionen.

(Underskrift av ägaren eller dennes bemyndigade ombud.)

(Datum)

Bestyrkande av påförda påväxthindrande system

Typer av påväxthindrande system som används och datum för deras påföring:

(Datum)

(Underskrift av ägaren eller dennas ombud)

Typer av påväxthindrande system som används och datum för deras påföring:

(Datum)

(Underskrift av ägaren eller dennes ombud)

Typer av påväxthindrande system som används och datum för deras påföring:

(Datum)

(Underskrift av ägaren eller dennes ombud)

APPENDIX 2 TO ANNEX 4

MODEL FORM OF DECLARATION ON ANTI-FOULING SYSTEM

DECLARATION ON ANTI-FOULING SYSTEM

Drawn up under the

International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships

Name of ship ……..... Distinctive number or letters ..... Port of registry ..... Length …… Gross tonnage ..... IMO number (if applicable) .....

I declare that the anti-fouling system used on this ship complies with Annex 1 of the Convention.

…… .....

(Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)

Endorsement of anti-fouling system(s) applied

Type(s) of anti-fouling system(s) used and date(s) of application..... ..... .

…… .....

(Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)

Type(s) of anti-fouling system(s) used and date(s) of application..... ..... .

…… .....

(Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)

Type(s) of anti-fouling system(s) used and date(s) of application..... ..... .

…… .....

(Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)