Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►**B**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2005/35/EF

af 7. september 2005

om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser

►**C2** **(EØS-relevant tekst)** ◄

(EFT L 255 af 30.9.2005, s. 11)

Berigtiget ved:

►**C1** Berigtigelse, EFT L 033 af 4.2.2006, s. 87 (35/2005)

►**C2** Berigtigelse, EFT L 105 af 13.4.2006, s. 65 (35/2005)

▼B

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2005/35/EF

af 7. september 2005

om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser

►C2 (EØS-relevant tekst) ◄

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([1]),

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ([2]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Fællesskabets politik for sikkerhed til søs har et højt niveau for sikkerhed og miljøbeskyttelse som mål og har som forudsætning, at alle parter, der er involveret i godstransport ad søvejen, bærer en del af ansvaret for, at skibe, der sejler i Fællesskabets farvande, overholder gældende regler og standarder.

(2) Alle medlemsstaternes lovgivning om udtømning af forurenende stoffer fra skibe bygger på Marpol 73/78-konventionen; Disse regler tilsidesættes imidlertid dagligt af et meget stort antal skibe, der sejler i Fællesskabets farvande, uden at der skrides ind.

(3) Marpol 73/78-konventionen er ikke ensartet gennemført i alle medlemsstaterne, og der er derfor behov for at harmonisere gennemførelsen på fællesskabsplan. Især er der betydelig forskel på, hvilken praksis medlemsstaterne følger, når de pålægger sanktioner for udtømning af forurenende stoffer fra skibe.

(4) Afskrækkende foranstaltninger er en integrerende del af Fællesskabets politik for sikkerhed til søs, da de sikrer sammenhæng mellem ansvaret hos hver enkelt part, der er involveret i transport af forurenende gods ad søvejen, og dennes risiko for at få pålagt sanktioner. For en effektiv beskyttelse af miljøet er der derfor behov for sanktioner, der er effektive, har afskrækkende virkning og står i rimeligt forhold til overtrædelsen.

(5) Med henblik herpå er det vigtigt, at der ved hjælp af passende retlige instrumenter foretages en indbyrdes tilnærmelse af eksisterende lovgivning, og især at der fastlægges en præcis definition af den pågældende overtrædelse, undtagelser herfra, minimumsregler for sanktioner, ansvar og jurisdiktion.

(6) Dette direktiv suppleres af detaljerede bestemmelser om strafbare handlinger og sanktioner såvel som andre bestemmelser i Rådets rammeafgørelse 2005/667/RIA af 12. juli 2005 om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe ([3]).

(7) De internationale ordninger for civilretligt ansvar og kompensation for olieforurening og for forurening med andre farlige eller skadelige stoffer har ikke en tilstrækkelig afskrækkende virkning til, at de parter, der er involveret i transport af farligt gods ad søvejen, afholder sig fra at handle ukorrekt. Den nødvendige afskrækkende virkning kan kun opnås ved, at der indføres sankti-

([1]) EUT C 220 af 16.9.2003, s. 72.
([2]) Europa-Parlamentets udtalelse af 13.1.2004 (EUT C 92 E af 16.4.2004, s. 77), Rådets fælles holdning af 7.10.2004 (EUT C 25 E af 1.2.2005, s. 29), Europa-Parlamentets holdning af 23.2.2005 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 12.7.2005.
([3]) Se side 164 i denne EUT.

▼B

oner, som finder anvendelse på enhver, der er årsag til eller medvirker til havforurening. Sanktionerne bør ikke blot finde anvendelse over for rederen og skibsføreren, men også over for ejeren af lasten, klassifikationsselskabet og andre involverede personer.

(8) Udtømning af forurenende stoffer fra skibe bør betragtes som overtrædelser, hvis de begås forsætligt, hensynsløst eller groft uagtsomt. Disse overtrædelser betragtes som strafbare handlinger i henhold til og under forhold fastsat i rammeafgørelse 2005/667/RIA, der supplerer dette direktiv.

(9) Sanktioner for udtømning af forurenende stoffer fra skibe er ikke knyttet til de pågældende parters civilretlige ansvar og falder således uden for regler, som måtte begrænse eller videregive det civilretlige ansvar, og de begrænser heller ikke effektiviteten ved kompensation af ofrene for forurening.

(10) Der er behov for yderligere effektivt samarbejde mellem medlemsstaterne for at sikre, at udtømning af forurenende stoffer fra skibe spores i tide, og at lovovertræderne bliver fundet. Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur, der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 ([1]), bør derfor spille en vigtig rolle ved at samarbejde med medlemsstaterne om at udvikle tekniske løsninger og yde teknisk bistand ved gennemførelsen af dette direktiv og ved at bistå det med at udføre opgaver, som pålægges Kommissionen med henblik på en effektiv gennemførelse af dette direktiv.

(11) For bedre at forebygge og bekæmpe havforurening bør der skabes synergi mellem håndhævende myndigheder og nationale kystvagter. Kommissionen bør i denne forbindelse foretage en forundersøgelse om en europæisk kystvagt med ansvar for forureningsforebyggelse og -beredskab og oplyse om omkostninger og fordele. Denne undersøgelse bør i givet fald følges op af et forslag om en europæisk kystvagt.

(12) Når der foreligger klare objektive beviser for en udtømning, der forvolder større skade eller truer med at forvolde større skade, forelægger medlemsstaterne sagen for deres kompetente myndigheder med henblik på at indlede retsforfølgning i overensstemmelse med artikel 220 i De Forenede Nationers havretskonvention af 1982.

(13) Håndhævelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe ([2]) udgør sammen med dette direktiv et vigtigt instrument i rækken af foranstaltninger til forebyggelse af forurening fra skibe.

(14) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ([3]).

(15) Målene for dette direktiv, nemlig at gøre de internationale regler for forurening fra skibe til fællesskabsret og indføre sanktioner, herunder strafferetlige eller administrative sanktioner, for overtrædelse heraf for at opnå et højt sikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau inden for søtransport, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor bedre nås på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

([1]) EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 724/2004 (EUT L 129 af 29.4.2004, s. 1).
([2]) EFT L 332 af 28.12.2000, s. 81. Ændret ved direktiv 2002/84/EF (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 53).
([3]) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

▼B

(16) Dette direktiv er i fuld overensstemmelse med Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder. Personer, der er mistænkt for at have begået en overtrædelse, må sikres en redelig og uafhængig behandling af deres sag, og sanktionerne skal være forholdsmæssige —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

1. Formålet med dette direktiv er at gøre de internationale regler for forurening fra skibe til fællesskabsret og sikre, at der for at forbedre sikkerheden til søs og øge beskyttelsen af havmiljøet mod forurening fra skibe kan benyttes hensigtsmæssige sanktioner, jf. artikel 8, mod personer, der gør sig skyldige i udtømninger.

2. Dette direktiv er ikke til hinder for, at medlemsstaterne anvender strengere bestemmelser til bekæmpelse af forurening fra skibe i overensstemmelse med folkeretten.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

1) »Marpol 73/78«: den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe, og 1978-protokollen hertil, i den gældende affattelse

2) »forurenende stoffer«: stoffer, der er omfattet af bilag I (olie) og II (skadelige flydende stoffer i bulk) til Marpol 73/78

3) »udtømning«: enhver udledning fra et skib, jf. artikel 2 i Marpol 73/78

4) »skib«: et søgående fartøj, uanset flag, af en hvilken som helst type, der opererer i havmiljøet, inklusive hydrofoilbåde, luftpudefartøjer, undervandsfartøjer og flydende materiel.

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv anvendes i overensstemmelse med folkeretten på udtømning af forurenende stoffer i:

a) en medlemsstats indre farvande, herunder havne, for så vidt Marpol-ordningen finder anvendelse

b) en medlemsstats territorialfarvande

c) stræder benyttet i international sejlads, som er omfattet af bestemmelserne om transitpassage i kapitel III, afsnit 2, i De Forenede Nationers havretskonvention af 1982, for så vidt som sådanne stræder hører under en medlemsstats jurisdiktion

d) en medlemsstats eksklusive økonomiske zone eller tilsvarende zone som fastlagt i overensstemmelse med folkeretten, og

e) det åbne hav.

2. Dette direktiv anvendes på udtømning af forurenende stoffer fra alle skibe, uanset flag, dog ikke krigsskibe, marinehjælpeskibe og andre skibe, som ejes eller drives af en stat, og som på det pågældende tidspunkt udelukkende benyttes i ikke-kommerciel statstjeneste.

Artikel 4

Overtrædelser

Medlemsstaterne sikrer, at udtømning af forurenende stoffer i alle de områder, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, betragtes som overtrædelser, hvis de begås forsætligt, hensynsløst eller groft uagtsomt. Disse

▼B

overtrædelser betragtes som strafbare handlinger i henhold til og under forhold fastsat i rammeafgørelse 2005/667/RIA, der supplerer dette direktiv.

Artikel 5

Undtagelser

1. En udtømning af forurenende stoffer i de områder, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, betragtes ikke som en overtrædelse, hvis den opfylder betingelserne i bilag I, regel 9, 10 eller regel 11, litra a) eller c), eller i bilag II, regel 5 eller regel 6, litra a) eller c), i Marpol 73/78.

2. En udtømning af forurenende stoffer i de områder, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, litra c), d) og e), betragtes ikke som en overtrædelse fra ejerens, førerens eller besætningens side, når de handler på skibsførerens ansvar, hvis den opfylder betingelserne i bilag I, regel 11, litra b), eller i bilag II, regel 6, litra b), i Marpol 73/78.

Artikel 6

Håndhævelse over for skibe i en medlemsstats havn

1. Hvis der som følge af uregelmæssigheder eller oplysninger opstår mistanke om, at et skib, der frivilligt befinder sig i en havn eller ved en offshore-terminal i en medlemsstat, har foretaget eller foretager udtømning af forurenende stoffer i et af de områder, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, sikrer medlemsstaten, at der i overensstemmelse med den nationale lovgivning iværksættes en behørig kontrol under iagttagelse af de relevante retningslinjer fra Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

2. Hvis kontrollen i stk. 1 afdækker kendsgerninger, som kunne tyde på en overtrædelse som omhandlet i artikel 4, underrettes de kompetente myndigheder i den pågældende medlemsstat og i flagstaten.

Artikel 7

Kyststaters håndhævelse over for skibe i transit

1. Hvis den formodede udtømning af forurenende stoffer er foregået i de områder, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, litra b), c), d) eller e), og hvis det mistænkte skib ikke anløber en havn i den medlemsstat, der er i besiddelse af oplysningerne om den formodede udtømning, finder følgende bestemmelser anvendelse:

a) Hvis skibets næste anløbshavn er i en anden medlemsstat, arbejder de pågældende medlemsstater tæt sammen om den kontrol, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1, og om passende foranstaltninger vedrørende en sådan udtømning.

b) Hvis skibets næste anløbshavn er i en stat uden for Fællesskabet, tager medlemsstaten de nødvendige skridt til at sikre, at skibets næste anløbshavn er underrettet om den formodede udtømning, og medlemsstaten anmoder den stat, som den næste anløbshavn ligger i, om at træffe passende foranstaltninger vedrørende en sådan udtømning.

2. I tilfælde, hvor der foreligger klart objektivt bevis for, at et skib, der befinder sig i et af de områder, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, litra b) eller d), har begået en overtrædelse i det område, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, litra d), hvorved der er sket en udtømning, som har medført betydelig skade eller trussel om betydelig skade på den pågældende medlemsstats kystlinje eller beslægtede interesser eller på nogen ressourcer i de i artikel 3, stk. 1, litra b) eller d), omhandlede områder, skal denne stat — med forbehold af kapitel XII, afsnit 7, i De Forenede Nationers havretskonvention af 1982 — såfremt beviserne berettiger dertil, forelægge sagen for sine kompetente myndigheder med henblik på at indlede retsforfølgning, herunder tilbageholdelse af skibet, i overensstemmelse med sin nationale lovgivning.

3. Flagstatens myndigheder underrettes under alle omstændigheder.

▼B

Artikel 8

Sanktioner

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de overtrædelser, der er omhandlet i artikel 4, fører til sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning, og som kan omfatte strafferetlige eller administrative sanktioner.

2. Hver medlemsstat træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de i stk. 1 omhandlede sanktioner finder anvendelse over for enhver, der er ansvarlig for en af de lovovertrædelser, der er omhandlet i artikel 4.

Artikel 9

Overensstemmelse med folkeretten

Medlemsstaterne anvender bestemmelserne i dette direktiv uden formel eller reel forskelsbehandling af fremmede skibe og i overensstemmelse med folkeretten, herunder afsnit 7 i kapitel XII i De Forenede Nationers havretskonvention af 1982, og de underretter straks skibets flagstat og alle andre berørte stater om foranstaltninger, der træffes i henhold til dette direktiv.

Artikel 10

Ledsageforanstaltninger

1. I forbindelse med dette direktiv arbejder medlemsstaterne og Kommissionen alt efter behov tæt sammen med Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur og under hensyntagen til handlingsprogrammet for indsats i tilfælde af utilsigtet eller forsætlig havforurening som fastsat i beslutning nr. 2850/2000/EF ([1]) og i givet fald under hensyntagen til gennemførelsen af direktiv 2000/59/EF med henblik på at:

a) udvikle de informationssystemer, der er nødvendige for effektiv gennemførelse af dette direktiv

b) fastsætte fælles praksis og retningslinjer på grundlag af den praksis og de retningslinjer, der gælder på internationalt plan, navnlig for:

   — overvågning og hurtig identifikation af skibe, der i strid med dette direktiv udtømmer forurenende stoffer, herunder i givet fald for overvågningsudstyr om bord

   — pålidelige metoder til at henføre forurenende stoffer i havet til et bestemt skib, og

   — effektiv håndhævelse af dette direktiv.

2. Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur skal i overensstemmelse med sine opgaver, der er fastsat i forordning (EF) nr. 1406/2002

a) samarbejde med medlemsstaterne om at udvikle tekniske løsninger og yde teknisk bistand i forbindelse med gennemførelsen af dette direktiv ved foranstaltninger som f.eks. sporing af udtømninger ved hjælp af satellitovervågning og -tilsyn

b) bistå Kommissionen med gennemførelsen af dette direktiv, herunder i givet fald ved hjælp af besøg i medlemsstaterne i overensstemmelse med artikel 3 i forordning (EF) nr. 1406/2002.

Artikel 11

Forundersøgelse

Kommissionen forelægger inden udgangen af 2006 Europa-Parlamentet og Rådet en forundersøgelse om en europæisk kystvagt med ansvar for forureningsforebyggelse og -beredskab og oplyser om omkostninger og fordele.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 2850/2000/EF af 20. december 2000 om fastsættelse af EF-rammebestemmelser for samarbejde i tilfælde af utilsigtet eller forsætlig havforurening, (EFT L 332 af 28.12.2000, s. 1). Ændret ved beslutning nr. 787/2004/EF (EUT L 138 af 30.4.2004, s. 12).

▼B

Artikel 12

Rapportering

Hvert tredje år sender medlemsstaterne Kommissionen en rapport om de kompetente myndigheders anvendelse af dette direktiv. På baggrund af disse rapporter forelægger Kommissionen en fællesskabsrapport for Europa-Parlamentet og Rådet. I denne rapport vurderer Kommissionen bl.a., om det er ønskeligt at udvide anvendelsesområdet eller tage direktivet op til fornyet overvejelse. Den skal også beskrive udviklingen inden for den relevante retspraksis i medlemsstaterne og behandle muligheden for at oprette en offentlig database, hvor denne retspraksis registreres.

Artikel 13

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS), der er nedsat ved artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 ([1]).

2. Når der henvises til denne artikel anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til en måned.

Artikel 14

Underretning

Kommissionen underretter regelmæssigt det udvalg, der er nedsat i medfør af artikel 4 i beslutning nr. 2850/2000/EF, om alle forslag til foranstaltninger og andre relevante tiltag mod havforurening.

Artikel 15

Ændringsprocedure

I overensstemmelse med artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002 og efter proceduren i nærværende direktivs artikel 13, kan USS lade ændringer til Marpol 73/78 undtage fra direktivets anvendelsesområde.

Artikel 16

Gennemførelse

▼C1

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 1. april 2007. De underretter straks Kommissionen herom.

▼B

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 17

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

([1]) EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1. Ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 415/2004 (EUT L 68 af 6.3.2004, s. 10).

▼B

Artikel 18

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

▼B

BILAG

Sammendrag af reglerne i Marpol 73/78 for udtømning af olie og skadelige flydende stoffer, jf. artikel 2, nr. 2)

Del I: Olie (Marpol 73/78, bilag I)

I Marpol 73/78, bilag I forstås ved »olie« enhver form for mineralolie, herunder råolie, brændselsolie, olieslam, olieaffald og raffinerede produkter (undtagen petrokemikalier, som er omfattet af bestemmelserne i Marpol 73/78, bilag II) og ved »olieholdig blanding« en blanding, som indeholder olie.

Uddrag af de relevante forskrifter i Marpol 73/78, bilag I:

Regel 9 - Kontrol med udtømning af olie

1) Med forbehold af bestemmelserne i reglerne 10 og 11 og stk. 2 i denne regel er enhver udtømning i søen af olie eller olieholdige blandinger fra skibe, som omfattes af dette kapitel, forbudt, medmindre følgende betingelser alle er overholdt:

   a) for så vidt angår udtømning fra olietankskibe, jf. dog litra b):

      i) at tankskibet ikke befinder sig inden for et særligt havområde,

      ii) at tankskibet befinder sig mere end 50 sømil fra nærmeste kyst,

      iii) at tankskibet gør fart gennem vandet,

      iv) at den øjeblikkelige udtømningshastighed af olieindhold ikke overstiger 30 liter pr. sømil,

      v) at den samlede mængde olie, der udtømmes i søen, for eksisterende tankskibe ikke overstiger 1/15000 af den samlede mængde af den særlige last, hvoraf olieresten udgjorde en del, og for nye tankskibe 1/30000 af den samlede mængde af den særlige last, hvoraf olieresten udgjorde en del, og

      vi) at tankskibet anvender et system til overvågning og kontrol af olieudtømning samt et sloptankarrangement som foreskrevet i regel 15 i nærværende bilag

   b) for så vidt angår udtømning fra skibe med en bruttotonnage på 400 og derover, bortset fra olietankskibe, og fra maskinrumsrendestene, bortset fra lastpumperumsrendestene i et olietankskib, medmindre det indeholder olieholdige ladningsrester:

      i) at skibet ikke befinder sig inden for et særligt havområde,

      ii) at skibet gør fart gennem vandet,

      iii) at olieindholdet i udløbet, uden at blive fortyndet, ikke overstiger 15 ppm, og

      iv) at skibet anvender det udstyr [til registrering, kontrol og adskillelse], som er foreskrevet i regel 16.

2) For så vidt angår et skib med en bruttotonnage på mindre end 400 bortset fra et olietankskib, som befinder sig uden for et særligt havområde, skal [flagstatens] administration påse, at det, så vidt det er praktisk muligt og rimeligt, er forsynet med installationer, der sikrer opbevaring af olierester om bord og udtømning af dem i modtageanlæg eller i søen i overensstemmelse med forskrifterne i stk. 1, litra b).

3) [.....]

4) Bestemmelserne i stk. 1 finder ikke anvendelse på udtømning af ren eller adskilt ballast eller ubehandlede olieholdige blandinger, som uden fortynding har et olieindhold, der ikke overstiger 15 ppm, og som ikke stammer fra lastpumperum, og som heller ikke indeholder olierester fra lasttankene.

5) Ingen udtømning i havet må indeholde kemikalier eller andre stoffer i mængder eller koncentrationer, som er skadelige for havmiljøet, eller kemikalier eller andre stoffer, som er anvendt for at omgå de betingelser for udtømning, som er anført i denne regel.

6) De olierester, som ikke kan udtømmes i søen i overensstemmelse med stk. 1, 2 og 4, skal forblive om bord eller udtømmes i modtageanlæg.

7) [.....]

Regel 10 - Metoder til forebyggelse af olieforurening fra skibe, som befinder sig i særlige havområder

1) I dette kapitel omfatter de særlige havområder: Middelhavsområdet, Østersøområdet, Sortehavsområdet, Rødehavsområdet, Golfområdet, Adenbugten, og det Antarktiske område og de Nord-Vest-Europæiske havområder, [som nærmere defineret i det følgende]

▼B

2) Med forbehold af bestemmelserne i regel 11 gælder følgende:

a) Enhver udtømning i havet af olie eller olieholdige blandinger fra olietankskibe og fra øvrige skibe med en bruttotonnage på 400 og derover er forbudt, medens skibet befinder sig i et særligt havområde. […]

b) […] Enhver udtømning i havet af olie eller olieholdige blandinger fra skibe med en bruttotonnage som er mindre end 400, bortset fra et olietankskib, er forbudt, mens skibet befinder sig i et særligt havområde, undtagen når olieindholdet i udløbet, uden at være fortyndet, ikke overstiger 15 ppm.

3) a) Bestemmelserne i stk. 2 gælder ikke for udtømning af ren eller adskilt ballast.

b) Bestemmelserne i stk. 2, litra a), gælder ikke for udtømning af renset rendestensvand fra maskinrum, hvis følgende betingelser alle er opfyldt:

i) Rendestensvandet må ikke stamme fra lastpumperum.

ii) Rendestensvandet må ikke indeholde olierester, der stammer fra lasten.

iii) Skibet skal gøre fart gennem vandet.

iv) Olieindholdet i udløbet må uden fortynding ikke overstige 15 ppm.

v) Skibet anvender et filtersystem, som opfylder bestemmelserne i regel 16, stk. 5.

vi) Filtersystemet skal være forsynet med en stopanordning, der automatisk standser udtømningen, hvis olieindholdet i udløbet overstiger 15 ppm.

4) a) Ingen udtømning i havet må indeholde kemikalier eller andre stoffer i mængder eller koncentrationer, der er skadelige for havmiljøet, eller stoffer, indført for at omgå udtømningsbestemmelserne i denne regel.

b) Olierester, som ikke kan udtømmes i havet i overensstemmelse med bestemmelserne i stk. 2 og 3, skal opbevares om bord eller afleveres til modtageanlæg.

5) Intet i denne regel skal forhindre et skib på en rejse, hvoraf kun en del går gennem et særligt havområde, i at foretage en udtømning uden for det særlige havområde i overensstemmelse med regel 9.

6) [.....]

7) [.....]

8) [.....]

Regel 11 - Undtagelsesbestemmelser

Reglerne 9 og 10 finder ikke anvendelse på:

a) udtømning i havet af olie eller olieholdige blandinger, som er nødvendig af hensyn til skibets sikkerhed eller for at redde menneskeliv på havet, eller

b) udtømning i havet af olie eller olieholdige blandinger som følge af skade på et skib eller dets udstyr:

i) under forudsætning af, at der efter skadens indtræden eller opdagelsen af udtømningen er blevet iagttaget alle rimelige forholdsregler med henblik på at undgå udtømningen eller begrænse den til det mindst mulige, og

ii) undtagen hvis rederiet eller føreren handlede enten i den hensigt at volde skade eller skødesløst og med viden om, at der sandsynligvis ville opstå skade, eller

c) udtømning i havet af olieholdige stoffer, når dette sker med [flagstatens] administrations godkendelse og med det formål at bekæmpe specifikke forureningshændelser og for at begrænse forureningsskaden mest muligt. En sådan udtømning skal godkendes af enhver regering, inden for hvis jurisdiktion udtømningen påtænkes foretaget.

Del II: Skadelige flydende stoffer (Marpol 73/78, bilag II)

Uddrag af de relevante forskrifter i Marpol 73/78, bilag II:

Regel 3 - Kategorisering af skadelige, flydende stoffer

1) For anvendelsen af dette bilags regler skal skadelige flydende stoffer inddeles i følgende fire kategorier:

a) Kategori A - skadelige, flydende stoffer, som, hvis de blev udtømt i havet ved tankrensning eller ved udtømning af ballast, ville frembyde stor fare enten for havenes ressourcer eller den menneskelige sundhed eller ville volde stor skade på havenes rekreative værdier eller være til alvorlig gene for anden retmæssig udnyttelse af havet og derfor berettige iværksættelsen af strenge foranstaltninger til bekæmpelse af forurening.

▼B

b) Kategori B - skadelige, flydende stoffer, som, hvis de blev udtømt i havet ved tankrensning eller ved udtømning af ballast, ville frembyde fare enten for havenes ressourcer eller den menneskelige sundhed eller ville volde skade på havenes rekreative værdier eller være til gene for anden retmæssig udnyttelse af havet og derfor berettige iværksættelsen af særlige foranstaltninger til bekæmpelse af forurening.

c) Kategori C - skadelige, flydende stoffer, som, hvis de blev udtømt i havet ved tankrensning eller ved udtømning af ballast, ville frembyde mindre fare enten for havenes ressourcer eller den menneskelige sundhed eller ville volde mindre skade på havenes rekreative værdier eller være til mindre gene for anden retmæssig udnyttelse af havet og derfor kræve særlige betingelser for deres behandling.

d) Kategori D - skadelige, flydende stoffer, som, hvis de blev udtømt i havet ved tankrensning eller ved udtømning af ballast, ville frembyde en målelig fare enten for havenes ressourcer eller den menneskelige sundhed eller ville volde minimal skade på havenes rekreative værdier eller være til minimal gene for anden retmæssig udnyttelse af havene og derfor kræve nogen opmærksomhed med hensyn til de betingelser, hvorpå de kan behandles.

2) [.....]

3) [.....]

4) [.....]

[Der er i regel 3, stk. 2-4, regel 4 og tillæggene til Marpol 73/78, bilag II, yderligere retningslinjer for kategorisering af stoffer, herunder en liste med kategoriserede stoffer.]

Regel 5 - Udtømning af skadelige flydende stoffer

Stoffer under kategorierne A, B og C uden for særlige områder og stoffer under kategori D i alle områder

Med forbehold af bestemmelserne i […] regel 6 i dette bilag:

1) Udtømning i havet af stoffer, der hører under kategori A som defineret i regel 3, stk. 1, litra a), eller af stoffer, der midlertidigt er vurderet som hørende under kategori A, eller af ballastvand, tankskyllevand eller andre rester eller blandinger, der indeholder sådanne stoffer, er forbudt. Hvis tanke, der indeholder sådanne stoffer eller blandinger, skal renses, skal de herved fremkomne rester udtømmes i et modtageanlæg, indtil koncentrationen af stoffet i udløbet til et sådant anlæg er på eller under 0,1 % (vægt) og indtil tanken er tom med undtagelse af hvidt eller gult fosfor, hvor restkoncentrationen skal være på eller under 0,01 % (vægt). Vand, der efterfølgende påfyldes tanken, kan udtømmes i havet, når alle følgende betingelser er opfyldt:

   a) skibet skal gøre mindst 7 knobs fart, såfremt det fremdrives ved egen kraft, eller mindst 4 knobs fart, såfremt det ikke fremdrives ved egen kraft,

   b) udtømningen skal ske under vandlinjen under hensyntagen til søvandsindtagenes placering, og

   c) udtømningen skal ske i en afstand af mindst 12 sømil fra nærmeste kyst og på en vanddybde af mindst 25 meter.

2) Udtømning i havet af stoffer, der hører under kategori B som defineret i regel 3, stk. 1, litra b), eller af de stoffer, der midlertidigt er vurderet som hørende under kategori B, eller af ballastvand, tankskyllevand eller af andre rester eller blandinger, der indeholder sådanne stoffer, er forbudt, medmindre følgende betingelser alle er opfyldt:

   a) skibet skal gøre mindst 7 knobs fart, såfremt det fremdrives ved egen kraft, eller mindst 4 knobs fart, såfremt det ikke fremdrives ved egen kraft,

   b) fremgangsmåderne ved og anordningerne til udtømning skal være godkendt af [flagstatens] administration. Sådanne fremgangsmåder og anordninger skal være baseret på standarder, der er udformet af [IMO], og skal sikre, at udløbets koncentration og udtømningshastighed er sådan, at koncentrationen af stoffet ikke overstiger 1 ppm i skibets kølvand,

   c) den maksimale lastmængde, der udtømmes fra hver tank med tilhørende rørsystem, må ikke overstige den maksimale mængde, der kan godkendes efter dette stykkes litra b), og må i intet tilfælde overstige den største af værdierne 1 kbm eller 1/3000 af tankens totale kapacitet i kubikmeter,

   d) udtømningen skal ske under vandlinjen under hensyntagen til søvandsindtagenes placering, og

   e) udtømningen skal ske i en afstand af mindst 12 sømil fra nærmeste kyst og på en vanddybde af mindst 25 meter.

▼B

3) Udtømning i havet af stoffer, der hører under kategori C som defineret i regel 3, stk. 1, litra c), eller af de stoffer, der midlertidigt er vurderet som hørende under kategori C, eller af ballastvand, tankskyllevand eller af andre rester eller blandinger, der indeholder sådanne stoffer, er forbudt, medmindre følgende betingelser alle er opfyldt:

   a) skibet skal gøre mindst 7 knobs fart, såfremt det fremdrives ved egen kraft, eller mindst 4 knobs fart, såfremt det ikke fremdrives ved egen kraft,

   b) fremgangsmåderne ved og anordningerne til udtømning skal være godkendt af [flagstatens] administration. Sådanne fremgangsmåder og anordninger skal være baseret på standarder, der er udformet af [IMO], og skal sikre, at udløbets koncentration og udtømningshastighed er sådan, at koncentrationen af stoffet ikke overstiger 10 ppm i skibets kølvand,

   c) den maksimale lastmængde, der udtømmes fra hver tank med tilhørende rørsystem, må ikke overstige den maksimale mængde, der kan godkendes efter dette stykkes litra b), og må i intet tilfælde overstige den største af værdierne 3 kbm eller 1/1000 af tankens totale kapacitet i kubikmeter,

   d) udtømningen skal ske under vandlinjen under hensyntagen til søvandsindtagenes placering, og

   e) udtømningen skal ske i en afstand af mindst 12 sømil fra nærmeste kyst og på en vanddybde af mindst 25 meter.

4) Udtømning i havet af stoffer, der hører under kategori D som defineret i regel 3, stk. 1, litra d), eller af de stoffer, der midlertidigt er vurderet som hørende under kategori D, eller af ballastvand, tankskyllevand eller af andre rester eller blandinger, der indeholder sådanne stoffer, er forbudt, medmindre følgende betingelser alle er opfyldt:

   a) skibet skal gøre mindst 7 knobs fart, såfremt det fremdrives ved egen kraft, eller mindst 4 knobs fart, såfremt det ikke fremdrives ved egen kraft,

   b) sådanne blandinger må ikke være af en koncentration, der overstiger 1 del stof til 10 dele vand, og

   c) udtømningen skal ske i en afstand af mindst 12 sømil fra nærmeste kyst.

5) Udluftning foretaget efter en af [flagstatens] administration godkendt fremgangsmåde kan benyttes til fjernelse af ladningsrester fra en tank. En sådan fremgangsmåde skal være baseret på standarder, der er udformet af [IMO]. Vand, der efterfølgende påfyldes tanken, skal anses for værende rent og er ikke omfattet af denne regels stk. 1, 2, 3 eller 4.

6) Udtømning i havet af stoffer, som ikke er klassificeret eller midlertidigt bedømt eller vurderet som omtalt i regel 4, stk. 1, eller af ballastvand, tankskyllevand eller andre rester eller blandinger, der indeholder sådanne stoffer, er forbudt.

Stoffer under kategorierne A, B og C inden for særlige områder [som defineret i Marpol 73/78, bilag II, regel 1, inkl. Østersøen]

Under forbehold af […] regel 6 i nærværende bilag:

7) Udtømning i havet af stoffer under kategori A som defineret i regel 3, stk. 1, litra a), eller af de stoffer, der midlertidigt er vurderet som hørende under kategori A, eller af ballastvand, tankskyllevand eller af andre rester eller blandinger, der indeholder sådanne stoffer, er forbudt. Hvis tanke, der rummer sådanne stoffer eller blandinger, skal renses, skal de herved fremkomne rester udtømmes i et modtageanlæg, som de stater, der grænser op til det særlige havområde, skal oprette i overensstemmelse med regel 7, indtil koncentrationen af stoffet i udløbet til modtageanlægget er nede på eller under 0,05 % (vægt) og indtil tanken er tom med undtagelse af hvidt og gult fosfor, hvor restkoncentrationen skal være på eller under 0,005 % (vægt). Vand, der efterfølgende påfyldes tanken, kan udtømmes i havet, når alle følgende betingelser er opfyldt:

   a) skibet skal gøre mindst 7 knobs fart, såfremt det fremdrives ved egen kraft, eller mindst 4 knobs fart, såfremt det ikke fremdrives ved egen kraft,

   b) udtømningen skal ske under vandlinjen under hensyntagen til søvandsindtagenes placering, og

   c) udtømningen skal ske i en afstand af mindst 12 sømil fra nærmeste kyst og på en vanddybde af mindst 25 meter.

8) Udtømning i havet af stoffer, der hører under kategori B som defineret i regel 3, stk. 1, litra b), eller af de stoffer, der midlertidigt er vurderet som hørende under kategori B, eller af ballastvand, tankskyllevand eller af andre rester eller blandinger, der indeholder sådanne stoffer, er forbudt, medmindre følgende betingelser alle er opfyldt:

▼B

a) tanken er blevet forrenset i overensstemmelse med den af [flagstatens] administration godkendte metode, som skal være baseret på standarder, der er udformet af [IMO], og det fremkomne tankskyllevand er blevet udtømt i et modtageanlæg,

b) skibet skal gøre mindst 7 knobs fart, såfremt det fremdrives ved egen kraft, eller mindst 4 knobs fart, såfremt det ikke fremdrives ved egen kraft,

c) fremgangsmåderne ved og anordningerne til udtømning og rensning skal være godkendt af [flagstatens] administration. Sådanne fremgangsmåder og anordninger skal være baseret på standarder, der er udformet af [IMO], og skal sikre, at udløbets koncentration og udtømningshastighed er sådan, at koncentrationen af stoffet ikke overstiger 1 ppm i skibets kølvand,

d) udtømningen skal ske under vandlinjen under hensyntagen til søvandsindtagenes placering, og

e) udtømningen skal ske i en afstand af mindst 12 sømil fra nærmeste kyst og på en vanddybde af mindst 25 meter.

9) Udtømning i havet af stoffer, der hører under kategori C som defineret i regel 3, stk. 1, litra c), eller af de stoffer, der midlertidigt er vurderet som hørende under kategori C, eller af ballastvand, tankskyllevand eller af andre rester eller blandinger, der indeholder sådanne stoffer, er forbudt, medmindre følgende betingelser alle er opfyldt:

a) skibet skal gøre mindst 7 knobs fart, såfremt det fremdrives ved egen kraft, eller mindst 4 knobs fart, såfremt det ikke fremdrives ved egen kraft,

b) fremgangsmåderne ved og anordningerne til udtømning skal være godkendt af [flagstatens] administration. Sådanne fremgangsmåder og anordninger skal være baseret på standarder, der er udformet af [IMO], og skal sikre, at udløbets koncentration og udtømningshastighed er sådan, at koncentrationen af stoffet ikke overstiger 1 ppm i skibets kølvand,

c) den maksimale lastmængde, der udtømmes fra hver tank med tilhørende rørsystem, må ikke overstige den maksimale mængde, der kan godkendes efter dette stykkes litra b), og må i intet tilfælde overstige den største af værdierne 1 kbm eller 1/3000 af tankens totale kapacitet i kubikmeter,

d) udtømningen skal ske under vandlinjen under hensyntagen til søvandsindtagenes placering, og

e) udtømningen skal ske i en afstand af mindst 12 sømil fra nærmeste kyst og på en vanddybde af mindst 25 meter.

10) Udluftning foretaget efter en af [flagstatens] administration godkendt fremgangsmåde kan benyttes til fjernelse af ladningsrester fra en tank. En sådan fremgangsmåde skal være baseret på standarder, der er udformet af [IMO]. Vand, der efterfølgende påfyldes tanken, skal anses for værende rent og er ikke omfattet af denne regels stk. 7, 8 eller 9.

11) Udtømning i havet af stoffer, som ikke er klassificeret eller midlertidigt bedømt eller vurderet som omtalt i regel 4, stk. 1, eller af ballastvand, tankskyllevand eller andre rester eller blandinger, der indeholder sådanne stoffer, er forbudt.

12) Intet i denne regel forbyder et skib at beholde resterne fra en ladning af stoffer hørende under kategori B eller C om bord og at udtømme sådanne rester i havet uden for et særligt område i overensstemmelse med stk. 2 henholdsvis stk. 3 i denne regel.

Regel 6 - Undtagelser

Regel 5 finder ikke anvendelse på:

a) udtømning i havet af skadelige, flydende stoffer eller blandinger indeholdende sådanne stoffer, som er nødvendig af hensyn til et skibs sikkerhed eller for at redde menneskeliv på havet, eller

b) udtømning i havet af skadelige flydende stoffer eller blandinger indeholdende sådanne stoffer som følge af skade på et skib eller dets udstyr:

i) under forudsætning af, at der efter skadens indtræden eller opdagelsen af udtømningen er blevet iagttaget alle rimelige forholdsregler med henblik på at undgå udtømningen eller begrænse den til det mindst mulige, og

ii) medmindre skibets reder eller fører har forårsaget skaden enten forsætligt eller ved grov fejl eller forsømmelse og med viden om, at der var fare for skade, eller

c) udtømning i havet af skadelige, flydende stoffer eller blandinger indeholdende sådanne stoffer, når dette sker med [flagstatens] administrations godkendelse og med det formål at bekæmpe specifikke forureningshændelser for at

▼B

begrænse forureningsskaden. Enhver sådan udtømning skal godkendes af den kontraherende part, inden for hvis jurisdiktion udtømningen forventes at ville finde sted.