**Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet**

►**B** **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2005/35/EG**

**av den 7 september 2005**

**om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser**

►**C2** **(Text av betydelse för EES)** ◄

(EGT L 255 , 30.9.2005, s. 11)

Rättat genom:

►**C1** Rättelse, EGT L 033 , 4.2.2006, s. 87 (35/2005)

►**C2** Rättelse, EGT L 105 , 13.4.2006, s. 65 (35/2005)

▼B

# EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2005/35/EG

**av den 7 september 2005**

**om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser**

**►C2 (Text av betydelse för EES) ◄**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([1]),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ([2]), och

av följande skäl:

(1) Gemenskapens sjösäkerhetspolitik syftar till att uppnå en hög säkerhets- och miljöskyddsnivå och grundas på förutsättningen att alla parter som är inbegripna i godstransporter till sjöss ansvarar för att se till att de fartyg som används i gemenskapsvatten uppfyller gällande regler och normer.

(2) De relevanta normerna för utsläpp av förorenande ämnen från fartyg i alla medlemsstater grundas på MARPOL-konventionen (MARPOL 73/78); dessa bestämmelser förbigås emellertid dagligen av ett mycket stort antal fartyg som trafikerar gemenskapsvatten, utan att korrigerande åtgärder vidtas.

(3) Eftersom medlemsstaternas genomförande av MARPOL 73/78 skiljer sig åt, särskilt när det gäller deras praxis beträffande införandet av sanktioner för utsläpp av förorenande ämnen från fartyg, är det nödvändigt att harmonisera genomförandet av MARPOL 73/78 på gemenskapsnivå.

(4) Avskräckande åtgärder utgör en viktig del av gemenskapens sjösäkerhetspolitik, eftersom de garanterar en koppling mellan ansvaret hos var och en av de parter som är inbegripna i transporter av förorenande gods till sjöss och de sanktioner som kan utdömas. För att uppnå ett effektivt miljöskydd, krävs därför effektiva, avskräckande och proportionella sanktioner.

(5) Det är därför av avgörande betydelse att det, med hjälp av lämpliga rättsinstrument, görs en tillnärmning av befintliga rättsliga bestämmelser, särskilt avseende den exakta definitionen av överträdelsen i fråga, undantagen och minimibestämmelser för sanktioner samt ansvar och domsrätt.

(6) Detta direktiv kompletteras med detaljerade regler om brott och sanktioner samt andra bestämmelser i enlighet med rådets rambeslut 2005/667/RIF av den 12 juli 2005 om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bekämpande av föroreningar orsakade av fartyg ([3]).

(7) Vare sig de internationella bestämmelserna om skadeståndsansvar och ersättning för oljeföroreningar eller de internationella bestämmelserna om förorening genom andra farliga eller skadliga ämnen är tillräckliga för att avskräcka de parter som är inbegripna i transporter av farliga laster till sjöss från att använda sig av under-

([1]) EUT C 220, 16.9.2003, s. 72.
([2]) Europaparlamentets yttrande av den 13 januari 2004 (EUT C 92 E, 16.4.2004, s. 77), rådets gemensamma ståndpunkt av den 7 oktober 2004 (EUT C 25 E, 1.2.2005, s. 29), Europaparlamentets ståndpunkt av den 23 februari 2005 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 12 juli 2005.
([3]) Se sidan 164 i detta nummer av EUT.

▼B

måliga metoder. De avskräckande effekter som krävs kan endast uppnås genom införandet av sanktioner som skall gälla för alla personer som orsakar eller bidrar till havsföroreningar. Sanktionerna bör inte enbart gälla för redaren eller fartygets befälhavare, utan även för lastägaren, klassificeringssällskapet eller alla övriga inblandade.

(8) Utsläpp av förorenande ämnen orsakade av fartyg bör betraktas som överträdelser om de skett uppsåtligen eller genom vårdslöshet eller grov oaktsamhet. Dessa överträdelser räknas som brott enligt rambeslut 2005/667/RIF, som kompletterar detta direktiv, under de omständigheter som anges i detta rambeslut.

(9) Sanktioner för utsläpp av förorenande ämnen från fartyg påverkar inte de berörda parternas skadeståndsansvar och omfattas därför inte av bestämmelser som rör begränsning eller fördelning av skadeståndsansvar. De begränsar inte heller möjligheterna att ge en effektiv ersättning till de drabbade personerna vid föroreningsincidenter.

(10) Ett effektivt närmare samarbete mellan medlemsstaterna krävs för att se till att utsläpp av förorenande ämnen från fartyg upptäcks i god tid och att lagbrytarna identifieras. Av denna anledning har Europeiska sjösäkerhetsbyrån, som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 ([1]), en nyckelroll när det gäller att samarbeta med medlemsstaterna för att utveckla tekniska lösningar och ge tekniskt stöd avseende genomförandet av detta direktiv samt när det gäller att ge kommissionen stöd vid utförandet av uppgifter som den tilldelat för att detta direktiv skall genomföras på ett effektivt sätt.

(11) För att på ett bättre sätt kunna förebygga och bekämpa föroreningar till havs bör det skapas synergieffekter mellan tillsynsmyndigheterna, exempelvis de nationella kustbevakningarna. I detta sammanhang bör kommissionen göra en genomförbarhetsstudie om en europeisk kustbevakning med uppgift att förebygga och reagera på föroreningar, varvid kostnader och nytta bör tydliggöras. Om så är lämpligt bör denna studie följas av ett förslag om en europeisk kustbevakning.

(12) När det föreligger klara objektiva bevis på ett utsläpp som medfört omfattande skada eller hot om omfattande skada, bör medlemsstaterna överlämna ärendet till sina behöriga myndigheter så att förfaranden kan inledas i enlighet med artikel 220 i Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982.

(13) Säkerställandet av efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester ([2]) utgör, tillsammans med det här direktivet, ett nyckelinstrument för vidtagande av åtgärder för att förebygga föroreningar orsakade av fartyg.

(14) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ([3]).

(15) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att införliva de internationella normerna för föroreningar orsakade av fartyg i gemenskapslagstiftningen och att införa sanktioner — straffrättsliga eller administrativa — för överträdelser av dessa bestämmelser i syfte att uppnå en hög säkerhets- och miljöskyddsnivå vid sjötransporter, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen

([1]) EGT L 208, 5.8.2002, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 724/2004 (EUT L 129, 29.4.2004, s. 1).
([2]) EGT L 332, 28.12.2000, s. 81. Direktivet ändrat genom direktiv 2002/84/EG (EGT L 324, 29.11.2002, s. 53).
([3]) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

▼B

i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(16) Detta direktiv står helt i överensstämmelse med Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Varje person som misstänks för att ha begått en överträdelse måste garanteras en rättvis och opartisk utfrågning, och sanktionerna måste vara proportionerliga.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

**Syfte**

1. Syftet med detta direktiv är att i gemenskapslagstiftningen införliva internationella normer för föroreningar orsakade av fartyg och se till att de personer som är ansvariga för olagliga utsläpp omfattas av lämpliga sanktioner i enlighet med vad som avses i artikel 8 för att förbättra sjösäkerheten och stärka skyddet av den marina miljön mot föroreningar orsakade av fartyg.

2. Detta direktiv hindrar inte att medlemsstaterna vidtar strängare åtgärder mot föroreningar orsakade av fartyg i överensstämmelse med internationell rätt.

*Artikel 2*

**Definitioner**

I detta direktiv avses med

1. *MARPOL 73/78*: 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och 1978 års protokoll till denna konvention i dess uppdaterade lydelse,

2. *förorenande ämnen*: ämnen som omfattas av bilagorna I (olja) och II (skadliga flytande ämnen i bulk) till MARPOL 73/78,

3. *utsläpp*: varje utsläpp, oavsett hur det orsakats, från ett fartyg, i enlighet med artikel 2 i MARPOL 73/78,

4. *fartyg*: havsgående fartyg, oberoende av flagg, av alla slag som används i den marina miljön, däri inbegripet bärplansbåtar, svävare, undervattensfartyg och flytande farkoster.

*Artikel 3*

**Tillämpningsområde**

1. Detta direktiv skall gälla i enlighet med internationell rätt för utsläpp av förorenande ämnen i

a) en medlemsstats inre vatten, inbegripet hamnar, såvitt bestämmelserna i MARPOL är tillämpliga,

b) en medlemsstats territorialhav,

c) sund som används för internationell sjöfart och som omfattas av reglerna för genomfartstrafik, i enlighet med Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982, del III kapitel 2, i den mån en medlemsstat har jurisdiktion över sådana sund,

d) en medlemsstats exklusiva ekonomiska zon eller likvärdig zon, som inrättats i enlighet med internationell rätt, och

e) det fria havet.

2. Detta direktiv skall tillämpas på utsläpp av förorenande ämnen från alla fartyg, oberoende av deras flagg, med undantag av örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs och drivs av en stat och som för närvarande endast används i statlig, icke-kommersiell tjänst.

▼B

*Artikel 4*

**Överträdelser**

Medlemsstaterna skall se till att utsläpp av förorenande ämnen orsakade av fartyg i något av de områden som avses i artikel 3.1 betraktas som överträdelser om de skett uppsåtligen eller genom vårdslöshet eller grov oaktsamhet. Dessa överträdelser räknas som brott enligt rambeslut 2005/667/RIF, som kompletterar detta direktiv, under de omständigheter som anges i detta rambeslut.

*Artikel 5*

**Undantag**

1. Utsläpp av förorenande ämnen i något av de områden som avses i artikel 3.1 skall inte betraktas som överträdelser om de uppfyller kraven i reglerna 9, 10, 11 a eller 11 c i bilaga I eller reglerna 5, 6 a eller 6 c i bilaga II till MARPOL 73/78.

2. Utsläpp av förorenande ämnen i något av de områden som avses i artikel 3.1 c — 3.1 e skall inte betraktas som överträdelser när det gäller redaren, fartygets befälhavare eller besättningen, när denna handlar under befälhavarens ansvar, om dessa utsläpp uppfyller villkoren i regel 11 b i bilaga I eller regel 6 b i bilaga II till MARPOL 73/78.

*Artikel 6*

**Verkställighetsåtgärder när det gäller fartyg inom en medlemsstats hamn**

1. Om oegentligheter eller annan information ger upphov till misstankar om att ett fartyg som frivilligt ligger i en medlemsstats hamn eller offshore-terminal har gjort eller håller på att göra utsläpp av förorenande ämnen i något av de områden som avses i artikel 3.1, skall den medlemsstaten se till att en lämplig inspektion genomförs, med beaktande av de relevanta riktlinjer som antagits av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och i enlighet med den nationella lagstiftningen.

2. I den mån den inspektion som avses i punkt 1 avslöjar sådana fakta som skulle kunna tyda på en överträdelse enligt artikel 4, skall de behöriga myndigheterna i den medlemsstaten och i flaggstaten informeras.

*Artikel 7*

**Kuststaternas verkställighetsåtgärder när det gäller fartyg i genomfartstrafik**

1. Om det misstänkta utsläppet av förorenande ämnen äger rum i områden som avses i artikel 3.1 b — 3.1 e och det fartyg som misstänks för utsläppet inte anlöper en hamn i den medlemsstat som förfogar över de uppgifter som rör det misstänkta utsläppet, skall följande gälla:

a) Om fartygets nästa anlöpshamn ligger i en annan medlemsstat, skall de berörda medlemsstaterna vid den inspektion som avses i artikel 6.1 och vid besluten om vilka åtgärder som är lämpliga med hänsyn till sådana utsläpp ha ett nära samarbete.

b) Om fartygets nästa anlöpshamn ligger i ett tredje land, skall medlemsstaten vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkra sig om att den berörda hamnen informeras om det misstänkta utsläppet och begära att det berörda landet vidtar de åtgärder som är lämpliga med hänsyn till sådana utsläpp.

2. När det föreligger klara objektiva bevis för att ett fartyg som färdas i de områden som anges i artikel 3.1 b eller 3.1 d har begått en överträdelse inom det område som avses i artikel 3.1 d som lett till ett utsläpp som medfört omfattande skada eller hot om omfattande skada på kusten eller därmed sammanhängande intressen i den berörda medlemsstaten eller på tillgångarna i de områden som avses i artikel 3.1 b eller 3.1 d, skall den staten, med förbehåll för kapitel 7 i del XII i Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982 och förutsatt att det förefaller

▼B

berättigat, överlämna ärendet till sina behöriga myndigheter så att förfaranden kan inledas, däri inbegripet kvarhållande av fartyget, i enlighet med medlemsstatens nationella lagstiftning.

3. I alla händelser skall myndigheterna i flaggstaten informeras.

*Artikel 8*

**Sanktioner**

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkra sig om att de överträdelser som avses i artikel 4 omfattas av effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner, som får innefatta straffrättsliga eller administrativa sanktioner.

2. Varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att försäkra sig om att de sanktioner som avses i punkt 1 tillämpas på varje person som befinns vara ansvarig för en sådan överträdelse som avses i artikel 4.

*Artikel 9*

**Överensstämmelse med internationell rätt**

Medlemsstaterna skall tillämpa föreskrifterna i detta direktiv utan någon formell eller faktisk diskriminering av utländska fartyg och i enlighet med tillämplig internationell lagstiftning, bl.a. kapitel 7 i del XII i Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982, och de skall omedelbart underrätta fartygets flaggstat och övriga berörda stater om de åtgärder som vidtagits i enlighet med detta direktiv.

*Artikel 10*

**Kompletterande åtgärder**

1. För att uppnå syftet med detta direktiv skall medlemsstaterna och kommissionen vid behov samarbeta med varandra och med Europeiska sjösäkerhetsbyrån samt ta hänsyn till det handlingsprogram som gäller insatser vid oavsiktlig eller avsiktlig förorening av havet och som upprättats genom beslut nr 2850/2000/EG ([1]) och, där så är lämpligt, till genomförandet av direktiv 2000/59/EG, för att

a) utveckla de informationssystem som krävs för ett effektivt genomförande av detta direktiv, och

b) införa gemensamma metoder och riktlinjer på grundval av dem som finns på internationell nivå för i synnerhet

   — övervakning och tidig identifiering av fartyg som släpper ut förorenande ämnen i strid med detta direktiv, inbegripet eventuell övervakningsutrustning ombord,

   — tillförlitliga metoder för spårning av förorenande ämnen i havet till ett särskilt fartyg, och

   — en effektiv tillämpning av detta direktiv.

2. I överensstämmelse med de uppgifter som definierats i förordning (EG) nr 1406/2002 skall Europeiska sjösäkerhetsbyrån

a) samarbeta med medlemsstaterna för att utveckla tekniska lösningar och ge tekniskt stöd avseende genomförandet av detta direktiv, exempelvis i fråga om åtgärder som att spåra olagliga utsläpp med hjälp av satellitövervakning och bevakning,

b) ge stöd åt kommissionen vid genomförandet av detta direktiv, bland annat där så är lämpligt genom besök i medlemsstaterna i överensstämmelse med artikel 3 i förordning (EG) nr 1406/2002.

([1]) Europaparlamentets och rådets beslut nr 2850/2000/EG av den 20 december 2000 om upprättande av en gemenskapsram för samarbete om oavsiktlig eller avsiktlig förorening av havet (EGT L 332, 28.12.2000, s. 1). Beslutet ändrat genom beslut nr 787/2004/EG (EUT L 138, 30.4.2004, s. 12).

▼B

*Artikel 11*

**Genomförbarhetsstudie**

Kommissionen skall senast i slutet av 2006 för Europaparlamentet och rådet lägga fram en genomförbarhetsstudie om en europeisk kustbevakning med uppgift att förebygga och reagera på föroreningar, varvid kostnader och nytta skall tydliggöras.

*Artikel 12*

**Rapportering**

Medlemsstaterna skall vart tredje år överlämna en rapport till kommissionen om de behöriga myndigheternas tillämpning av detta direktiv. Kommissionen skall med utgångspunkt i dessa rapporter lämna en gemenskapsrapport till Europaparlamentet och rådet. I rapporten skall kommissionen bland annat bedöma om det är önskvärt att se över eller utvidga tillämpningsområdet för detta direktiv. Kommissionen skall dessutom redovisa den rättspraxis som har utvecklats på området i de olika medlemsstaterna och överväga möjligheten att upprätta en offentlig databank för denna rättspraxis.

*Artikel 13*

**Kommittéförfarande**

1. Kommissionen skall biträdas av Kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS), inrättad genom artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 ([1]).

2. När det hänvisas till denna artikel skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara en månad.

*Artikel 14*

**Tillhandahållande av information**

Kommissionen skall regelbundet informera den kommitté som inrättats genom artikel 4 i beslut nr 2850/2000/EG om alla föreslagna åtgärder eller annan relevant verksamhet som rör insatser i händelse av havsföroreningar.

*Artikel 15*

**Ändringsförfarande**

I enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 2099/2002 och i enlighet med förfarandet i artikel 13 i detta direktiv, får COSS undanta ändringar av MARPOL 73/78 från detta direktivs tillämpningsområde.

*Artikel 16*

**Genomförande**

▼C1

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 april 2007 och genast underrätta kommissionen om detta.

▼B

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

([1]) EGT L 324, 29.11.2002, s. 1. Förordningen ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 415/2004 (EUT L 68, 6.3.2004, s. 10).

▼B

*Artikel 17*

**Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 18*

**Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

▼B

*BILAGA*

**Sammanfattning, i referenssyfte, av MARPOL 73/78 — reglerna om utsläpp som rör utsläpp av olja och skadliga flytande ämnen, i enlighet med artikel 2.2**

**Del I: Olja (bilaga I till MARPOL 73/78)**

I bilaga I till MARPOL 73/78 avses med ”olja” petroleum i varje form, däri inbegripet råolja, brännolja, oljeslam, oljeavfall och raffinerade produkter (med undantag av petrokemiska produkter i fråga om vilka bilaga II till MARPOL 73/78 gäller) och med ”oljehaltig blandning” avses blandning som innehåller olja.

Utdrag ur de relevanta bestämmelserna i bilaga I till MARPOL 73/78:

Regel 9: Kontroll av oljeutsläpp

1. Om annat inte följer av föreskrifterna i reglerna 10 och 11 i denna bilaga och punkt 2 i denna regel, skall utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning från fartyg i fråga om vilket denna bilaga äger tillämpning vara förbjudet utom när samtliga följande villkor är uppfyllda:
   a) I fråga om oljetankfartyg, med de undantag som anges i b,
      i) fartyget får inte befinna sig inom ett specialområde,
      ii) fartyget måste befinna sig mer än 50 nautiska mil från närmaste land,
      iii) fartyget skall vara under gång,
      iv) den utsläppta mängden olja får inte i något ögonblick överstiga 30 liter per nautisk mil,
      v) den sammanlagda mängd olja som släpps ut i havet får inte överstiga, i fråga om existerande fartyg 1/15000 och i fråga om nya fartyg 1/30000, av den sammanlagda mängden av den särskilda last i vilken lastresten ingick, och
      vi) fartyget skall ha i drift ett övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp och ett sloptanksarrangemang enligt vad som föreskrivs i regel 15 i denna bilaga.
   b) I fråga om fartyg som inte är oljetankfartyg och som har en bruttodräktighet av minst 400 ton samt i fråga om länsvatten från maskinutrymmen, undantaget länsvatten från lastpumprum i oljetankfartyg, såvida blandning inte skett med oljelastrester,
      i) fartyget får inte befinna sig inom ett specialområde,
      ii) fartyget skall vara under gång,
      iii) oljeinnehållet i utflödet utan utspädning får inte överstiga 15 ppm (miljondelar) och
      iv) fartyget skall ha i drift [ett övervaknings-, kontroll- och filtreringssystem] enligt vad som föreskrivs i regel 16 i denna bilaga.
2. I fråga om fartyg som inte är oljetankfartyg och som har en bruttodräktighet understigande 400 ton skall [flaggstatens] administration när fartyget befinner sig utanför specialområdet se till att det är utrustat, så långt det är möjligt och rimligt, med anordningar som säkerställer att oljerester behålls ombord och att de avlämnas till mottagningsanordningar eller släpps ut i havet i enlighet med föreskrifterna i punkt 1 b i denna regel.
3. […]
4. Föreskrifterna i punkt 1 i denna regel skall inte tillämpas på utsläpp av ren eller segregerad barlast eller obehandlad oljehaltig blandning som utan utspädning har ett oljeinnehåll som inte överstiger 15 ppm och som inte kommer från lastpumprum och inte blandats med oljelastrester.
5. Inget utsläpp i havet får innehålla kemikalier eller andra ämnen i mängder eller koncentrationer som innebär risker för den marina miljön, inte heller kemikalier eller andra ämnen som tillsätts i syfte att kringgå de villkor för utsläpp som anges i denna regel.
6. De oljerester som inte kan släppas ut i havet med iakttagande av föreskrifterna i punkterna 1, 2 och 4 i denna regel skall behållas ombord eller avlämnas till mottagningsanordningar.
7. […]

Regel 10: Metoder för förebyggande av oljeförorening från fartyg i specialområden

▼B

1. I denna bilaga förstås med specialområde Medelhavsområdet, Östersjöområdet, Svartahavsområdet, Rödahavsområdet, Gulfområdet, Adenvikområdet, Antarktisområdet och nordvästeuropeiska havsområdet, [vilka definieras och specificeras enligt följande:]

2. Om annat inte följer av föreskrifterna i regel 11 i denna bilaga,

   a) skall utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning från oljetankfartyg och från fartyg som inte är oljetankfartyg och som har en bruttodräktighet av minst 400 ton vara förbjudet när fartyget befinner sig i ett specialområde, […]

   b) […] skall utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning från ett fartyg som inte är oljetankfartyg och som har en bruttodräktighet understigande 400 ton vara förbjudet när det befinner sig i ett specialområde utom när utflödets oljeinnehåll utan utspädning inte överstiger 15 ppm.

3. a) Föreskrifterna i punkt 2 i denna regel skall inte tillämpas på utsläpp av ren eller segregerad barlast.

   b) Föreskrifterna i punkt 2 a i denna regel skall inte tillämpas på utsläpp av behandlat länsvatten från maskinutrymmen, förutsatt att samtliga följande villkor är uppfyllda:

      i) Länsvattnet får inte komma från lastpumprum.

      ii) Länsvattnet har inte blandats med oljelastrester.

      iii) Fartyget skall vara under gång.

      iv) Oljeinnehållet i utflödet utan utspädning får inte överstiga 15 ppm.

      v) Fartyget skall ha i drift ett system för behandling av länsvatten enligt vad som föreskrivs i regel 16.5 i denna bilaga.

      vi) Länsvattenseparatorsystemet skall vara utrustat med en automatisk stoppanordning som ser till att utsläppet avbryts när utflödets oljeinnehåll överstiger 15 ppm.

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

   b) De oljerester som inte kan släppas ut i havet med iakttagande av föreskrifterna i punkterna 2 eller 3 i denna regel skall behållas ombord eller avlämnas till mottagningsanordningar.

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

6. […]

7. […]

8. […]

Regel 11: Undantag

Reglerna 9 och 10 i denna bilaga skall inte tillämpas i fråga om

a) sådant utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning som är nödvändigt för ett fartygs säkerhet eller för räddande av människoliv till sjöss, eller

b) utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning, om utsläppet är en följd av en skada på fartyget eller dess utrustning,

   i) förutsatt att alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits efter det att skadan inträffat eller utsläppet upptäckts, i syfte att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet, och

   ii) utom när ägaren eller befälhavaren handlat antingen i avsikt att orsaka skada eller vårdslöst och med kännedom om att en skada troligen skulle bli följden, eller

c) utsläpp i havet av ämnen som innehåller olja och som godkänts av [flaggstatens] administration, när de användes i syfte att bekämpa särskilda föroreningsincidenter för att så långt som möjligt begränsa skada på grund av förorening. Sådant utsläpp kräver godkännande av varje regering inom vars jurisdiktion utsläpp avses äga rum.

**Del II: Skadliga flytande ämnen (bilaga II till MARPOL 73/78)**

Utdrag ur de relevanta bestämmelserna i bilaga II till MARPOL 73/78:

Regel 3: Kategoriindelning och förteckning av skadliga flytande ämnen

1. Vid tillämpning av reglerna i denna bilaga indelas skadliga flytande ämnen i fyra kategorier enligt följande:

▼B

a) Kategori A: Skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, skulle utgöra en allvarlig risk för marina tillgångar eller människors hälsa eller medföra allvarlig skada på skönhets- och rekreationsvärden eller medföra allvarlig störning av annat behörigt utnyttjande av havet och som därför berättigar till vidtagande av stränga åtgärder till förhindrande av förorening.

b) Kategori B: Skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, skulle utgöra en risk för marina tillgångar eller människors hälsa eller medföra skada på skönhets- och rekreationsvärden eller medföra störning av annat behörigt utnyttjande av havet och som därför berättigar till vidtagande av särskilda åtgärder till förhindrande av förorening.

c) Kategori C: Skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, skulle utgöra en mindre risk för marina tillgångar eller människors hälsa eller medföra mindre skada på skönhets- och rekreationsvärden eller medföra mindre störning av annat behörigt utnyttjande av havet och som därför kräver särskilda förhållningsregler.

d) Kategori D: Skadliga flytande ämnen som, om de släpps ut i havet vid tankrengöring eller barlastlänsning, skulle utgöra en mätbar risk för marina tillgångar eller människors hälsa eller medföra obetydlig skada på skönhets- och rekreationsvärden eller medföra obetydlig störning av annat behörigt utnyttjande av havet och som därför kräver viss uppmärksamhet i fråga om förhållningsregler.

2. […]

3. […]

4. […]

[Ytterligare riktlinjer för kategoriindelningen av skadliga flytande ämnen, inbegripet en förteckning över kategoriserade ämnen, finns i regel 3.2 — 3.4 samt regel 4 och i tilläggen till bilaga II till MARPOL 73/78]

Regel 5: Utsläpp av skadliga flytande ämnen

Ämnen av kategori A, B eller C utanför specialområden och ämnen av kategori D inom alla områden

Om annat inte följer av föreskrifterna i […] regel 6 i denna bilaga, gäller följande:

1. Utsläpp i havet av ämnen av kategori A, såsom dessa är definierade i regel 3.1 a i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet. Om tankar som innehåller sådana ämnen eller blandningar skall spolas rena, skall därvid uppkommande rester avlämnas till en mottagningsanordning till dess ämnets koncentration i utflödet till sådan anordning är lika med eller mindre än 0,1 viktprocent och till dess tanken är tom, med undantag av gul eller vit fosfor för vilken restkoncentrationen skall vara 0,01 viktprocent. Allt vatten som därefter tillförs tanken får släppas ut i havet när samtliga följande villkor är uppfyllda:

   a) fartyget skall vara under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,

   b) utsläppet, med beaktande av vattenintagets placering, skall göras under vattenlinjen, och

   c) utsläppet skall göras på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land och där vattendjupet är minst 25 meter.

2. Utsläpp i havet av ämnen av kategori B, såsom dessa är definierade i regel 3.1 b i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet utom när samtliga följande villkor är uppfyllda:

   a) fartyget skall vara under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,

   b) metoder och anordningar för utsläpp skall vara godkända av [flaggstatens] administration, varvid dessa metoder och anordningar skall vara grundade på normer, som utvecklats av [IMO], och skall säkerställa att koncentrationen i utflödet och utsläppshastigheten är sådana att koncentrationen av ämnet i kölvattnet akter om fartyget inte överstiger 1 ppm,

   c) den största mängd last som släpps ut från varje tank med tillhörande rörledningar får inte överstiga den största mängd som tillåts enligt den metod som avses i b i denna punkt och som inte i något fall får överstiga det större av värdena 1 kubikmeter eller 1/3000 av tankens lastförmåga i kubikmeter,

▼B

d) utsläppet, med beaktande av vattenintagets placering skall göras under vattenlinjen, och

e) utsläppet skall göras på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land och där vattendjupet är minst 25 meter.

3. Utsläpp i havet av ämnen av kategori C, såsom dessa är definierade i regel 3.1 c i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet utom när samtliga följande villkor är uppfyllda:

a) fartyget skall vara under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,

b) metoder och anordningar för utsläpp skall vara godkända av [flaggstatens] administration, varvid dessa metoder och anordningar skall vara grundade på normer, som utvecklats av [IMO], och skall säkerställa att koncentrationen i utflödet och utsläppshastigheten är sådana att koncentrationen av ämnet i kölvattnet akter om fartyget inte överstiger 10 ppm,

c) den största mängd last som släpps ut från varje tank med tillhörande rörledningar får inte överstiga den största mängd som tillåts enligt den metod som avses i b i denna punkt och som inte i något fall får överstiga det större av värdena 3 kubikmeter eller 1/1000 av tankens lastförmåga i kubikmeter,

d) utsläppet, med beaktande av vattenintagets placering, skall göras under vattenlinjen, och

e) utsläppet skall göras på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land och där vattendjupet är minst 25 meter.

4. Utsläpp i havet av ämnen av kategori D såsom dessa är definierade i regel 3.1 d i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet utom när samtliga följande villkor är uppfyllda:

a) fartyget skall vara under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,

b) sådana blandningar skall ha en koncentration på högst en del av ämnet på tio delar vatten, och

c) utsläppet skall göras på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land.

5. Av [flaggstatens] administration godkända ventilationsmetoder får användas för att avlägsna lastrester från en tank. Sådana metoder skall vara grundade på normer som utvecklats av [IMO]. Allt vatten som därefter tillförs tanken skall anses vara rent och inte omfattas av punkterna 1 — 4 i denna regel.

6. Utsläpp i havet av ämnen som inte blivit kategoriserade, provisoriskt bedömda eller utvärderade såsom anges i regel 4.1 i denna bilaga eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet.

Ämnen av kategori A, B eller C inom specialområden [enligt definitionen i regel 1 i bilaga II till MARPOL 73/78, inbegripet Östersjön]

Om annat inte följer av föreskrifterna i […] regel 6 i denna bilaga, gäller följande:

7. Utsläpp i havet av ämnen av kategori A, såsom dessa är definierade i regel 3.1 a i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet. Om tankar som innehåller sådana ämnen eller blandningar skall spolas rena, skall därvid uppkommande rester avlämnas till en mottagningsanordning, som de stater som gränsar till specialområdet skall anordna enligt föreskrifterna i regel 7 i denna bilaga, till dess ämnets koncentration i utflödet till sådan anordning är lika med eller mindre än 0,05 viktprocent och till dess tanken är tom, med undantag av gul eller vit fosfor för vilken restkoncentrationen skall vara 0,005 viktprocent. Allt vatten som därefter tillförs tanken får släppas ut i havet när samtliga följande villkor är uppfyllda:

a) fartyget skall vara under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,

b) utsläppet, med beaktande av vattenintagets placering, skall göras under vattenlinjen, och

c) utsläppet skall göras på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land och där vattendjupet är minst 25 meter.

▼B

8. Utsläpp i havet av ämnen av kategori B, såsom dessa är definierade i regel 3.1 b i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet utom när samtliga följande villkor är uppfyllda:

   a) tanken skall ha förspolats i enlighet med det förfarande som godkänts av [flaggstatens] administration och grundade på normer som utvecklats av [IMO] och därvid uppkommande tankspolvätska skall ha avlämnats till en mottagningsanordning,

   b) fartyget skall vara under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,

   c) metoder och anordningar för utsläpp och spolning skall vara godkända av [flaggstatens] administration, varvid dessa metoder och anordningar skall vara grundade på normer, som utvecklats av [IMO], och skall säkerställa att koncentrationen i utflödet och utsläppshastigheten är sådana att koncentrationen av ämnet i kölvattnet akter om fartyget inte överstiger 1 ppm,

   d) utsläppet, med beaktande av vattenintagets placering, skall göras under vattenlinjen, och

   e) utsläppet skall göras på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land och där vattendjupet är minst 25 meter.

9. Utsläpp i havet av ämnen av kategori C, såsom dessa är definierade i regel 3.1 c i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet utom när samtliga följande villkor är uppfyllda:

   a) fartyget skall vara under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,

   b) metoder och anordningar för utsläpp skall vara godkända av [flaggstatens] administration, varvid dessa metoder och anordningar skall vara grundade på normer, som utvecklats av [IMO], och skall säkerställa att koncentrationen i utflödet och utsläppshastigheten är sådana att koncentrationen av ämnet i kölvattnet akter om fartyget inte överstiger 1 ppm,

   c) den största mängd last som släpps ut från varje tank med tillhörande rörledningar får inte överstiga den största mängd som tillåts enligt den metod som avses i b i denna punkt och som inte i något fall får överstiga det större av värdena 1 kubikmeter eller 1/3000 av tankens lastförmåga i kubikmeter,

   d) utsläppet, med beaktande av vattenintagets placering, skall göras under vattenlinjen, och

   e) utsläppet skall göras på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land och där vattendjupet är minst 25 meter.

10. Av [flaggstatens] administration godkända ventilationsmetoder får användas för att avlägsna lastrester från en tank. Sådana metoder skall vara grundade på normer som utvecklats av [IMO]. Allt vatten som därefter tillförs tanken skall anses vara rent och inte omfattas av punkterna 7 — 9 i denna regel.

11. Utsläpp i havet av ämnen som inte blivit kategoriserade, provisoriskt bedömda eller utvärderade såsom anges i regel 4.1 i denna bilaga eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet.

12. Denna regel skall inte utgöra hinder för ett fartyg att behålla ombord lastrester av kategori B eller C och släppa ut sådana rester i havet utanför ett specialområde i enlighet med punkt 2 respektive 3 i denna regel.

Regel 6: Undantag

Regel 5 i denna bilaga skall inte tillämpas i fråga om

a) utsläpp i havet av skadliga flytande ämnen eller blandningar som innehåller sådana ämnen, om utsläppet är nödvändigt för ett fartygs säkerhet eller för räddande av människoliv till sjöss, eller

b) utsläpp i havet av skadliga flytande ämnen eller blandningar som innehåller sådana ämnen, om utsläppet är en följd av en skada på fartyget eller dess utrustning,

   i) förutsatt att alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits efter det att skadan inträffat eller utsläppet upptäckts, i syfte att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet, och

   ii) utom när ägaren eller befälhavaren handlat antingen i avsikt att orsaka skada eller vårdslöst och med kännedom om att en skada troligen skulle bli följden, eller

▼B

c) utsläpp i havet av skadliga flytande ämnen eller blandningar som innehåller sådana ämnen, om de godkänts av [flaggstatens] administration och användes i syfte att bekämpa särskilda föroreningsincidenter för att så långt som möjligt begränsa skada på grund av förorening. Sådant utsläpp kräver godkännande av varje regering inom vars jurisdiktion utsläpp avses äga rum.