

**Ændringer til Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B**  
**til**  
**ikrafttræden 1.1.2016**

**Kapitel II-1**

**Konstruktion – bygning, inddeling og stabilitet, maskineri og elektriske anlæg**

**Afsnit C – Maskininstallationer**

**Regel 29 – Styreanlæg**

**1** Følgende nye tekst tilføjes i slutningen af paragraf 3.2:

- ” hvor det ikke er praktisk muligt at påvise overholdelse af dette krav under prøveture med skibet, når skibet er på dets største dybgående og går fremover med en fart, der svarer til hovedmaskineriets maksimum omdrejningshastighed og maksimum beregnede stigning, kan skibe – uanset konstruktionsdato – påvise overholdelse af dette krav gennem en af følgende metoder:
- .1 på en prøvetur er skibet på ret køl og har roret fuldstændigt under vand, mens det går fremover med en fart svarende til hovedmaskineriets maksimum omdrejningshastighed og maksimum beregnede stigning; eller
  - .2 hvor det ikke er muligt at få roret fuldstændigt under vand på en prøvetur, skal der beregnes en passende fart fremover ved anvendelse af det areal af rorbladet, der er under vand, under den for prøveturen foreslåede lastekondition. Den beregnede fart fremover skal resultere i en påvirkning af hovedstyremaskineriet med en kraft og et drejningsmoment, der er mindst lige så stor, som det ville have været tilfældet, hvis det havde været testet med skibet på dets største dybgående og med en fart fremover svarende til hovedmaskineriets maksimum omdrejningshastighed og maksimum beregnede stigning; eller
  - .3 rorets kraft og drejningsmoment under prøveturens lastekondition er blevet forudset pålideligt og ekstrapoleret til den fulde lastekondition. Skibets fart skal svare til hovedmaskineriets maksimum omdrejningshastighed og skruens maksimum beregnede stigning.”

**2** Ordet ”og” slettes sidst i paragraf 4.2, og følgende nye tekst tilføjes:

- ” hvor det ikke er praktisk muligt at påvise overholdelse af dette krav under prøveture med skibet, når skibet er på dets største dybgående og går fremover med halvdelen af den fart, der svarer til hovedmaskineriets maksimum omdrejningshastighed og maksimum beregnede stigning eller 7 knob, alt efter hvad der måtte være størst, kan skibe – uanset konstruktionsdato,

herunder skibe bygget før den 1. januar 2009 – påvise overholdelse af dette krav gennem en af følgende metoder:

- .1 på en prøvetur er skibet på ret køl og har roret fuldstændigt under vand, mens det går fremover med halvdelen af den fart, der svarer til hovedmaskineriets maksimum omdrejningshastighed og maksimum beregnede stigning eller 7 knob, alt efter hvad der måtte være størst; eller
- .2 hvor det ikke er muligt at få roret fuldstændigt under vand på en prøvetur, skal der beregnes en passende fart fremover ved anvendelse af det areal af rorbladet, der er under vand, under den for prøveturen foreslåede lastekondition. Den beregnede fart fremover skal resultere i en påvirkning af hovedstyremaskineriet med en kraft og et drejningsmoment, der er mindst lige så stor, som det ville have været tilfældet, hvis det havde været testet med skibet på dets største dybgående og med halvdelen af den fart fremover, der svarer til hovedmaskineriets maksimum omdrejningshastighed og maksimum beregnede stigning eller 7 knob, alt efter hvad der måtte være størst; eller
- .3 rorets kraft og drejningsmoment under prøveturens lastekondition er blevet forudset pålideligt og ekstrapoleret til den fulde lastekondition.”

## **Kapitel II-2**

### **Konstruktion – brandsikring, opdagelse og slukning af brand**

#### **Afsnit A – Almindelige bestemmelser**

##### **Regel 1 – Anvendelse**

**3** Følgende tre nye paragraffer tilføjes efter paragraf 2.5:

- ”2.6 Bilskibe bygget før den 1. januar 2016, herunder sådanne bygget før den 1. juli 2012, skal opfylde stk. 2.2 i regel 20-1, som vedtaget ved resolution MSC.365(93).
- 2.7 Tankskibe bygget før den 1. januar 2016, herunder sådanne bygget før den 1. juli 2012, skal opfylde bestemmelserne i regel 16.3.3, undtagen 16.3.3.3.
- 2.8 Reglerne 4.5.5.1.1 og 4.5.5.1.3 gælder for skibe bygget den 1. januar 2002 eller senere, men før den 1. januar 2016, og regel 4.5.5.2.1 gælder for alle skibe bygget før den 1. januar 2016.”

##### **Regel 3 – Definitioner**

**4** Følgende tre nye paragraffer tilføjes efter paragraf 53:

- ”54 Under gennemførelsen af regel 9.7, som vedtaget ved resolution MSC.365(93), med senere ændringer, er et ”brandspjæld” en anordning, der er installeret i en ventilationsskakt, og som under normale forhold er åben for derved at skabe gennemstrømning i skakten, og som lukkes

i tilfælde af brand for derved at hindre gennemstrømning i skakten og begrænse brandens gennemløb. Under anvendelse af ovenstående definition kan følgende begreber være relateret:

- .1 et "automatisk brandspjæld" er et brandspjæld, der lukker af sig selv ved udsættelse for brandforhold;
- .2 et "manuelt brandspjæld" er et brandspjæld, der er beregnet til at blive åbnet eller lukket manuelt af besætningen ved selve spjældet; og
- .3 et "fjernbetjent brandspjæld" er et brandspjæld, der lukkes af besætningen ved hjælp af en betjeningsanordning, der er placeret noget væk fra det betjente spjæld.

55 Under gennemførelsen af regel 9.7, som vedtaget ved resolution MSC.365(93), med senere ændringer, er et "røgspjæld" en anordning, der er installeret i en ventilationsskakt, og som under normale forhold er åben for derved at skabe gennemstrømning i skakten, og som lukkes i tilfælde af brand for derved at hindre gennemstrømning i skakten og begrænse røg og varme luftarters gennemløb. Et røgspjæld forventes ikke at bidrage til brandintegriteten i inddelinger, der er gennembrudt af ventilationsskakte. Under anvendelse af ovenstående definition kan følgende begreber være relateret:

- .1 et "automatisk røgspjæld" er et røgspjæld, der lukker af sig selv ved udsættelse for røg eller varme luftarter;
- .2 et "manuelt røgspjæld" er et røgspjæld, der er beregnet til at blive åbnet eller lukket manuelt af besætningen ved selve spjældet; og
- .3 et "fjernbetjent røgspjæld" er et røgspjæld, der lukkes af besætningen ved hjælp af en betjeningsanordning, der er placeret noget væk fra det betjente spjæld.

56 "Bilfærge" betyder et lastskib med flere dæk med ro-ro-rum, der er konstrueret til transport af tomme person- og lastbiler som last."

## **Afsnit B – Forebyggelse af brand og eksplosion**

### **Regel 4 – Mulighed for antændelse**

5 Paragraf 5.5 erstattes med følgende:

#### **"5.5 Inertgassystemer**

##### **5.5.1 Anvendelse**

5.5.1.1 Tankskibe på 20.000 tons dødvægt og derofter bygget den 1. juli 2002 eller senere, men før den 1. januar 2016, skal beskyttelsen af lasttankene ske ved et fast inertgassystem i overensstemmelse med kravene i »Fire Safety Systems Code«, som vedtaget ved resolution MSC.98(73), bortset fra at Administrationen kan acceptere andre ækvivalente systemer eller arrangementer, som beskrevet i stk. 5.5.4.

5.5.1.2 Tankskibe på 8.000 tons dødvægt og derofter bygget den 1. januar 2016 eller senere, der transporterer last som beskrevet i regel 1.6.1 eller 1.6.2, skal beskyttelsen af lasttankene ske ved et fast inertgassystem i overensstemmelse med kravene i »Fire Safety Systems Code«,

bortset fra at Administrationen kan acceptere andre ækvivalente systemer eller arrangementer, som beskrevet i stk. 5.5.4.

5.5.1.3 Tankskibe, som anvender en tankrensningssprocedure med råolievask (crude oil washing), skal forsynes med et inertgassystem, der opfylder kravene i »Fire Safety Systems Code«, og have faste tankrensningssmaskiner. Dog skal inertgassystemer, der er installeret på tankskibe bygget den 1. juli 2002 eller senere, men før den 1. januar 2016, opfylde kravene i »Fire Safety Systems Code«, som vedtaget ved resolution MSC.98(73).

5.5.1.4 Tankskibe, som skal have inertgassystemer, skal opfylde følgende krav:

- .1 Rum i dobbeltskrog skal være forsynet med egnede forbindelser til tilførsel af inertgas,
- .2 hvor sådanne rum er forbundet til et fast anbragt inertgasfordelingssystem, skal der findes midler, som forhindrer, at kulbrintegasser fra lasttankene trænger ind i dobbeltskrogsrummene via systemet; og
- .3 hvor sådanne rum ikke er fast forbundet til et inertgasfordelingssystem, skal der findes egnede midler med henblik på tilkobling til systemets hovedfordelingsrør.

## **5.5.2 Inertgassystemer på kemikalietankskibe og gastankskibe**

5.5.2.1 Kravene til inertgassystemer i »Fire Safety Systems Code« behøver ikke opfyldes på kemikalietankskibe bygget før den 1. januar 2016, herunder sådanne bygget før den 1. juli 2012, og på alle gastankskibe:

- .1 når de transporterer laster som angivet i regel 1.6.1, forudsat at de opfylder kravene til inertgassystemer på kemikalietankskibe fastsat af Administrationen på grundlag af de af Organisationens udarbejdede retningslinjer;<sup>1</sup> eller
- .2 når de transporterer brændbare laster, bortset fra råolie eller olieprodukter såsom laster angivet i kapitel 17 og 18 i the International Bulk Chemical Code, forudsat at kapaciteten af de tanke, der anvendes til dette, ikke overstiger 3.000 m<sup>3</sup>, og at den individuelle strålespidsskapacitet af tankrensningssmaskinerne ikke overstiger 17,5 m<sup>3</sup>/time, og at den totale kombinerede gennemstrømning fra det antal maskiner, der er i brug i en lasttank, ikke på noget tidspunkt overstiger 110 m<sup>3</sup>/time.

## **5.5.3 Generelle krav til inertgassystemer**

5.5.3.1 Inertgassystemet skal være i stand til at inerte, udrense og gøre tomme tanke gasfrie samt opretholde atmosfæren i lasttanke med det krævede iltindhold.

5.5.3.2 Tankskibe med et fast monteret inertgassystem skal have et lukket ullagesystem.

## **5.5.4 Krav til ækvivalente systemer**

5.5.4.1 Administrationen kan, efter at have taget højde for skibets arrangement og udstyr, acceptere andre faste installationer i overensstemmelse med regel I/5 og stk. 5.5.4.3.

5.5.4.2 Tankskibe på 8.000 tons dødvægt og derover, men under 20.000 tons dødvægt, bygget den 1. januar 2016 eller senere kan Administrationen acceptere andre ækvivalente arrangementer eller beskyttelsesforanstaltninger i overensstemmelse med regel I/5 og stk. 5.5.4.3 i stedet for faste installationer krævet i stk. 5.5.4.1.

---

<sup>1</sup> Der henvises til ”Regulation for inert gas systems on chemical tankers”, som vedtaget af Organisationens ved resolution A.567(14), og Corr.1.

#### 5.5.4.3 Ækvivalente systemer eller arrangementer skal:

- .1 være i stand til at forebygge farlige ansamlinger af eksplosive blandinger i intakte lasttanke under normal drift under rejser i ballast og under nødvendige tankoperationer; og
- .2 være konstrueret, så faren for antændelse fra systemets egen udvikling af statisk elektricitet minimeres.”

### Afsnit C – Forebyggelse af brandes opståen og spredning

#### Regel 9 – Begrænsning af brande

6 Paragraf 7 erstattes af følgende:

#### ”7 Ventilationssystemer

(Dette stk. gælder for skibe bygget den 1. januar 2016 eller senere.)

##### 7.1 Generelt

7.1.1 Ventilationskanaler, herunder enkelt- og dobbeltvæggede kanaler, skal være af stål eller ækvivalent materiale, bortset fra fleksible bælge med en kort længde på ikke over 600 mm, der anvendes til at forbinde ventilatorerne med kanalføringen i luftkonditioneringsrum. Medmindre andet udtrykkeligt angives i stk. 7.1.6, skal alle andre materialer, der anvendes til konstruktionen af kanaler, herunder isolering, ligeledes være ikke-brændbare. Korte kanaler, der i almindelighed ikke overstiger 2 m i længde og med et frit tværsnitsareal<sup>2</sup> på maksimum 0,02 m<sup>2</sup>, behøver dog ikke være udført af stål eller ækvivalent materiale på følgende betingelser:

- .1 kanalerne skal være lavet af et ikke-brændbart materiale, som kan være overfladebehandlet indvendigt og udvendigt med membraner med en lav flammespredningskarakteristik og i hvert enkelt tilfælde en brandværdi,<sup>3</sup> der ikke overstiger 45 MJ/m<sup>2</sup> af overfladearealet ved den anvendte materialetykkelse;
- .2 at kanalerne kun anvendes i ventilationssystemets endepunkter; og
- .3 at kanalerne ikke er anbragt nærmere end 600 mm, målt i kanalens længderetning, fra en gennemføring i en klasse »A«- eller »B«-inndeling, herunder gennemgående klasse »B«-lofter.

7.1.2 Følgende arrangementer skal prøves i henhold til »Fire Test Procedures Code«:

- .1 Brandspjæld, inklusive deres relevante betjeningsmidler; dog kræves prøvningen ikke for spjæld, der er anbragt i kanalens lavere ende i udsugningskanaler til kabysområder, som skal være af stål og i stand til at stoppe gennemstrømningen i kanalen; og

---

<sup>2</sup> Begrebet ”frit tværsnitsareal” betyder – selv i forbindelse med præ-isolerede kanaler – det område, der beregnes på grundlag af de indvendige dimensioner af selve kanalen og ikke isoleringen.

<sup>3</sup> Der henvises til de anbefalinger, der er udgivet af International Organization for Standardization, særligt publikationen ISO 1716:2002, ”Reaction to the fire tests for building products – Determination of the heat of combustion.”

- .2 kanalgennemføringer i klasse »A«-inddelinger. Dog kræves stål gennemføringer, som er direkte fastgjort til ventilationskanalen ved nitning, gevindflanger eller svejsning, ikke afprøvet.

- 7.1.3 Brandspjæld skal være let tilgængelige. Hvor de er placeret bag lofter eller garneringer, skal disse lofter eller garneringer være udstyret med en inspektionslem, hvorpå brandspjældets identifikationsnummer er påtrykt. Brandspjældets identifikationsnummer skal ligeledes være påtrykt evt. fjernbetjeningsanordninger.
- 7.1.4 Ventilationskanaler skal være udstyret med lemme med henblik på inspektion og rengøring. Lemmene skal være placeret tæt ved brandspjældene.
- 7.1.5 Ventilationssystemers hovedindtag og -udtag skal kunne lukkes fra et sted uden for de ventilerede rum. Lukkeanordningerne skal være let tilgængelige og tydeligt og varigt mærket og skal angive lukkeanordningens driftsposition.
- 7.1.6 Brændbare pakninger i ventilationskanalers flangesamlinger er ikke tilladte nærmere end 600 mm fra en gennemføring i en klasse »A«- eller »B«-inddeling og i kanaler, der skal være af »A«-klasse design.
- 7.1.7 Der skal ikke findes ventilationsåbninger eller luftfordelingskanaler mellem to lukkede rum, undtagen som tilladt i stk. 4.1.2.1 og 4.2.3.

## **7.2 Arrangement af kanaler**

- 7.2.1 Ventilationssystemer til maskinrum af kategori A, rum til motorkøretøjer, ro/ro-dæksrum, kabysser, speciallastrum og lastrum skal i almindelighed være adskilt fra hinanden og fra de ventilationssystemer, som betjener andre rum. Dog behøver kabysventilationssystemet på lastskibe med en bruttotonnage under 4.000 og på passagerskibe, der ikke medfører over 36 passagerer, ikke at være fuldstændigt adskilte fra andre ventilationssystemer, men kan betjenes af separate kanaler fra en ventilationsenhed, som betjener andre rum. I sådanne tilfælde skal der monteres et automatisk brandspjæld i kabysens ventilationskanal nær ventilationsenheden.
- 7.2.2 Kanaler beregnet til ventilering af maskinrum af kategori A, kabysser, rum til motorkøretøjer, ro/ro-dæksrum eller speciallastrum må ikke passere gennem apteringsrum, tjenesterum eller kontrolrum, medmindre de opfylder kravene i stk. 7.2.4.
- 7.2.3 Kanaler beregnet til ventilering af apteringsrum, tjenesterum eller kontrolrum må ikke føres gennem maskinrum af kategori A, kabysrum, rum til motorkøretøjer, ro/ro-dæksrum eller speciallastrum, medmindre de opfylder kravene i stk. 7.2.4.
- 7.2.4 Som tilladt i stk. 7.2.2 og 7.2.3 skal kanaler være enten:
  - .1.1 udført af stål med en godstykkelse på mindst 3 mm for kanaler med et frit tværsnitsareal under  $0,075 \text{ m}^2$ , mindst 4 mm for kanaler med et frit tværsnitsareal mellem  $0,075 \text{ m}^2$  and  $0,45 \text{ m}^2$  og mindst 5 mm for kanaler med et frit tværsnitsareal over  $0,45 \text{ m}^2$ ;
  - .1.2 passende støttet og afstivet;
  - .1.3 udstyret med automatisk virkende brandspjæld tæt ved skotter, der gennembrydes; og
  - .1.4 isoleret svarende til kategori »A-60« fra adskillelsen til de rum, de betjener, til et punkt beliggende mindst 5 m efter hvert brandspjæld;

eller

- .2.1 udført af stål i overensstemmelse med stk. 7.2.4.1.1 og 7.2.4.1.2; og
- .2.2 isoleret til klasse »A-60« hele vejen gennem de rum, de passerer, med undtagelse af kanaler, der passerer gennem rum af kategori (9) eller (10) som defineret i stk. 2.2.3.2.2.

7.2.5 Ved anvendelsen af stk. 7.2.4.1.4 og 7.2.4.2.2 skal kanaler været isoleret over hele deres udvendige tværsnitsoverflade. Kanaler uden for, men stødende op til, det angivne rum, som har en eller flere overflader til fælles med rummet, skal anses for at passere gennem det angivne rum og skal isoleres over hele den overflade, der er til fælles med rummet i en udstrækning af 450 mm forbi kanalen.<sup>4</sup>

7.2.6 Hvor det er nødvendigt, at en ventilationsskakt passerer gennem en lodret hovedzone, skal der installeres et automatisk virkende brandspjæld i umiddelbar nærhed heraf. Spjældet skal ligeledes kunne lukkes manuelt fra begge sider af inddelingen. Betjeningsanordningens placering skal være umiddelbart tilgængelig og være klart og tydeligt mærket. Kanalen mellem inddelingen og spjældet skal være udført af stål i overensstemmelse med stk. 7.2.4.1.1 og 7.2.4.1.2 og isoleret til mindst samme brandmodstandsevne som den inddeling, der gennembrydes. Spjældet skal placeres på mindst den ene side af inddelingen med en synlig indikator, der angiver spjældets driftsposition.

### **7.3 Nærmere detaljer om brandspjæld og kanal gennemføringer**

7.3.1 Kanaler, der passerer gennem inddelinger af "A"-klasse, skal opfylde følgende krav:

- .1 Hvor ventilationskanaler af tynd-plade med et frit tværsnitsareal svarende til eller under 0,02 m<sup>2</sup> er ført gennem klasse »A«-skotter eller -dæk, skal åbningerne være forsynet med en stål gennemføring med en tykkelse på mindst 3 mm og en længde på mindst 200 mm, med længden fortrinsvis fordelt med 100 mm på hver side af skottet eller for dæks vedkommende dog med hele længden på undersiden af de dæk, der gennembrydes.
- .2 Hvor ventilationskanaler med et frit tværsnitsareal, der overstiger 0,02 m<sup>2</sup>, men ikke er over 0,075 m<sup>2</sup>, gennembryder klasse »A«-skotter eller -dæk, skal åbningen være forsynet med en stål gennemføring. Kanalerne og gennemføringen skal have en tykkelse på mindst 3 mm og en længde på mindst 900 mm. Når de passerer gennem skotter, skal længden fortrinsvis fordeles med 450 mm på hver side af skottet. Disse kanaler eller stål gennemføringer skal være brandisoleret. Isoleringen skal have mindst samme brandmodstandsevne som det skot eller dæk, der gennembrydes.
- .3 Der skal installeres automatisk virkende brandspjæld i alle kanaler med et frit tværsnitsareal på over 0,075 m<sup>2</sup>, der passerer gennem inddelinger af klasse "A". Hvert spjæld skal være installeret tæt ved den inddeling, der gennemtrænges, og kanalen mellem spjældet og den gennemtrængte inddeling skal være udført af stål i overensstemmelse med stk. 7.2.4.2.1 og 7.2.4.2.2. Brandspjældet skal være automatisk virkende, men skal tillige kunne lukkes manuelt fra hver side af skottet eller dækket. Brandspjældet skal være forsynet med en synlig indikator, som viser, om spjældet er åbent eller lukket.

---

<sup>4</sup> Skitser over sådanne arrangementer findes i "Unified Interpretations of SOLAS chapter II-2" (MSC.1/Circ.1276).

Brandspjæld er dog ikke påkrævet, hvor en kanal passerer gennem rum, som er omgivet af klasse »A«-inddelinger, uden at kanalen har åbninger til disse rum, forudsat at kanalerne har samme brandmodstandsevne som de skotter, der gennembrydes. En kanal med et tværsnitsareal på over 0,075 m<sup>2</sup> må ikke inddeles i mindre kanaler ved gennemtrængning af en inddeling af klasse »A» for derefter at blive kombineret på ny med den oprindelige kanal, når inddelingen er passeret, med henblik på at undgå at installere det spjæld, der kræves i denne bestemmelse.

7.3.2 Ventilationskanaler med et frit tværsnitsareal, der overstiger 0,02 m<sup>2</sup>, og som er ført igennem klasse »B«-skotter, skal være forsynet med stål gennemføringer af en længde på 900 mm, fortrinsvis fordelt med 450 mm på hver side af skotterne, medmindre kanalen er af stål på denne længde.

7.3.3 Alle brandspjæld skal kunne betjenes manuelt. Spjældene skal være udstyret med en direkte mekanisk betjeningsmekanisme eller kunne lukkes elektrisk, hydraulisk eller pneumatisk. Alle spjæld skal kunne betjenes manuelt fra begge sider af inddelingen. Automatisk virkende brandspjæld, herunder sådanne der fjernbetjenes, skal være udstyret med en fejlsikker mekanisme, der lukker spjældet i tilfælde af brand, selv hvis man mister den elektriske kraft eller det hydrauliske eller pneumatiske tryk. Det skal være muligt at genåbne fjernbetjente brandspjæld manuelt ved spjældene.

#### **7.4 Ventilationssystemer på passagerskibe, der befordrer over 36 passagerer**

7.4.1 Ventilationssystemer i passagerskibe, der befordrer over 36 passagerer, skal opfylde følgende krav ud over kravene i 7.1, 7.2 og 7.3:

7.4.2 Ventilatorerne skal i almindelighed være således anbragt, at kanalerne til de forskellige rum forbliver inden for samme lodrette hovedzone.

7.4.3 Trapperum skal betjenes af en uafhængig ventilator og et uafhængigt kanalsystem (indtag og udtag), som ikke må betjene noget andet rum i ventilationssystemet.

7.4.4 Kanaler (uanset tværsnit), der betjener mere end et mellemdæksopholdsrum, tjenesterum eller kontrolrum, skal nær ved gennemtrængningen af hvert dæk i sådanne rum udstyres med et automatisk virkende røgspjæld, der ligeledes skal kunne lukkes manuelt fra det beskyttede dæk oven over spjældet. Hvor en ventilator betjener mere end et mellemdæksrum via separate kanaler inden for en lodret hovedzone, som hver er beregnet for et enkelt mellemdæksrum, skal hver kanal være udstyret med et manuelt betjent røgspjæld tæt ved ventilatoren.

7.4.5 Lodrette kanaler skal, om nødvendigt, være isoleret som krævet i tabel 9.1 og 9.2. Kanaler skal være isoleret, som krævet for dækkene mellem det rum, de betjener, og det rum, der betragtes, alt efter hvad der måtte være gældende.

#### **7.5 Aftrækskanaler fra kabysområder**

##### **7.5.1 Krav til passagerskibe, som befordrer over 36 passagerer**

7.5.1.1 Ud over kravene i 7.1, 7.2 og 7.3 skal aftrækskanaler fra kabysområder være udført i overensstemmelse med stk. 7.2.4.2.1 og 7.2.4.2.2 og isoleret til kategori »A-60» i alle de opholdsrum, tjenesterum eller kontrolrum, de gennemtrænger. De skal ligeledes være udstyret med:



- .1 Et fedtfilter, som er let at afmontere i forbindelse med rengøring, medmindre et alternativt godkendt fedtfjerningsarrangement er installeret;
- .2 et brandspjæld, som er anbragt i den nedre ende af kanalen ved forbindelsen mellem kanalen og kabysenhætten, og som er automatisk og fjernbetjent, samt yderligere et fjernbetjent brandspjæld, som er anbragt i den øvre ende af kanalen tæt ved dennes udtag;
- .3 et fast anbragt arrangement til slukning af en brand i kanalen;<sup>5</sup>
- .4 et fjernbetjent arrangement, som skal være anbragt tæt ved indgangen til kabyssen, til at stoppe udsugnings- og indblæsningsventilatorerne, til at betjene de brandspjæld, som er krævet i stk. 7.5.1.1.2, og til at betjene brandslukningsanlægget. I systemer med flere afgreninger med en fælles hovedudsugningskanal skal der findes midler til ved fjernbetjening placeret sammen med det ovenfor nævnte fjernbetjeningsarrangement at afspærre alle afgreningerne, der munder ud i hovedkanalen, før brandslukningsmediet udløses ind ventilationssystemet; og
- .5 passende placerede lemme til inspektion og rensning, herunder en tæt ved udsugningsventilatoren og en i den lavere ende, hvor fedt samler sig.

7.5.1.2 Aftrækskanaler fra områder til madlavningsudstyr installeret på åbent dæk skal være i overensstemmelse med stk. 7.5.1.1, alt efter hvad der måtte være relevant, når de føres gennem opholdsrum eller rum indeholdende brændbare materialer.

### **7.5.2 Krav til lastskibe og passagerskibe, der befordrer højst 36 passagerer**

Hvor udsugningskanaler fra kabysområder passerer gennem apteringsrum eller rum, som indeholder brændbare materialer, skal de konstrueres i overensstemmelse med stk. 7.2.4.1.1 og 7.2.4.1.2. Hver udsugningskanal skal udstyres med:

- .1 et fedtfilter, der let kan fjernes for rengøring;
- .2 et automatisk virkende og fjernbetjent brandspjæld, som er anbragt i den nedre ende af kanalen ved forbindelsen mellem kanalen og kabysenhætten, samt yderligere et fjernbetjent brandspjæld, som er anbragt i den øvre ende af kanalen tæt ved dennes udtag;
- .3 et arrangement, som kan betjenes inde fra kabyssen, til at stoppe udsugnings- og indblæsningsventilatorerne; og
- .4 et fast anbragt arrangement til slukning af en brand i kanalen.<sup>6</sup>

### **7.5.3 Ventilationsrum til betjening af maskinrum af kategori "A" indeholdende forbrændingsmaskineri**

7.6.1 Hvor et ventilationsrum kun betjener et sådant tilstødende maskinrum, og der ikke findes nogen brandadskillelse mellem ventilationsrummet og maskinrummet, skal midlerne til luk-

<sup>5</sup> Der henvises til de anbefalinger, der er udgivet af International Organization for Standardization, særligt publikationen ISO 15371:2009, "Ships and marine technology – Fire-extinguishing systems for protection of galley cooking equipment".

<sup>6</sup> Der henvises til de anbefalinger, der er udgivet af International Organization for Standardization, særligt publikationen ISO 15371:2009, "Ships and marine technology – Fire-extinguishing systems for protection of galley cooking equipment".

ning af ventilationskanalen eller –kanalerne, der betjener maskinrummet, være placeret uden for ventilationsrummet og maskinrummet.

7.6.2 Hvor et ventilationsrum betjener et sådant maskinrum såvel som andre rum og adskilles fra maskinrummet med en klasse "A-0"-inddeling, herunder gennemføringer, kan midlerne til lukning af ventilationskanalen eller –kanalerne til maskinrummet være placeret i ventilationsrummet.

## **7.7 Ventilationssystemer til vaskerier i passagerskibe, som befordrer over 36 passagerer**

Aftrækskanaler fra vaskerier og tørrerum af kategori (13), som defineret i stk. 2.2.3.2.2, skal være udstyret med:

- .1 filtre, som det er let at afmontere i forbindelse med rensning;
- .2 et brandspjæld, som er anbragt i den nedre ende af kanalen, og som er automatisk virkende og fjernbetjent;
- .3 et fjernbetjent arrangement til at stoppe udsugnings- og indblæsningsventilatorerne inde fra rummet og til at betjene det i stk. 7.7.2 nævnte brandspjæld; og
- .4 passende placerede lemme til inspektion og rensning."

## **Regel 10 – Brandbekæmpelse**

**7** Stk. 1 erstattes med følgende:

### **"1 Formål**

1.1 Formålet med denne regel er at undertrykke og hurtigt slukke en brand i det rum, hvor den er opstået, med undtagelse af stk. 1.2. Med dette for øje skal følgende funktionskrav opfyldes:

- .1 faste brandslukningsanlæg skal installeres under hensyntagen til de beskyttede rums brandfarlighed; og
- .2 brandslukningsudstyr skal være let tilgængeligt.

1.2 For så vidt angår lastrum til åbne containere<sup>7</sup> og containerstuvningsarealer på dækket af skibe konstrueret til at transportere containere på eller over vejrdækket, konstrueret den 1. januar 2016 eller senere, skal der forefindes brandbeskyttelsesarrangementer med henblik på at inddæmme en brand i det rum eller område, hvor den er opstået, og nedkøle tilstødende områder for at hindre spredning af branden og strukturel skade."

**8** I stk. 2.1.3 tilføjes ordene ", undtagen sådanne som er omfattet af stk. 7.3.2," mellem ordene "lastskibe" og "behøver diameteren".

---

<sup>7</sup> For så vidt angår en definition af dette begreb henvises der til "Interim guidelines for open-top containerships" (MSC/Circ.608/Rev.1).

9 I stk. 2.2.4.1.2 tilføjes ordene ”, undtagen sådanne som er omfattet af stk. 7.3.2,” efter ordet ”lastskibe”.

10 Følgende nye stk. tilføjes efter eksisterende stk. 7.2:

*”7.3 Brandbekæmpelse i skibe konstrueret til at transportere containere på eller over vejrdækket og bygget den 1. januar 2016 eller senere*

7.3.1 Skibe skal, i tillæg til det udstyr og de arrangementer, der kræves i stk. 1 og 2, medføre mindst et vandtågespyd.

7.3.1.1 Vandtågespyddet skal bestå af et rør med en gennemborende strålespids, der er i stand til at trænge igennem en containervæg og frembringe vandtåge i et begrænset område (container osv.), når det er forbundet til hovedbrandledningen.

7.3.2 Skibe, der er konstrueret til at transportere fem eller flere lag containere på eller over vejrdækket, skal ud over kravene i stk. 7.3.1 medføre flytbare vandkanoner,<sup>8</sup> som følger:

- .1 skibe med en bredde under 30 m: mindst to flytbare vandkanoner
- .2 skibe med en bredde på eller over 30 m: mindst fire flytbare vandkanoner

7.3.2.1 De flytbare vandkanoner, alle nødvendige slanger, beslag og krævede fastgørelseshardware skal opbevares og være klar til anvendelse i et rum uden for lastrumsområdet, der sandsynligvis ikke vil blive afskåret i tilfælde af brand i lastrummene.

7.3.2.2 Der skal forefindes et tilstrækkeligt antal brandhaner, således at:

- .1 alle tilgængelige flytbare vandkanoner kan betjenes samtidigt med henblik på at skabe effektive vandbarrierer foran og bag hver enkelt containerfag;
- .2 de to vandstråler, der kræves i stk. 2.1.5.1, kan leveres ved det tryk, der kræves i stk. 2.1.6; og
- .3 hver af de krævede flytbare vandkanoner kan forsynes fra separate brandstudse ved det tryk, der kræves for at nå det øverste lag containere på dæk.

7.3.2.3 De flytbare vandkanoner kan forsynes fra hovedbrandledningen, forudsat at brandpumpernes kapacitet og hovedbrandledningens diameter er tilstrækkelig til samtidigt at drive de flytbare vandkanoner og to vandstråler fra brandslangerne ved det krævede tryk. Hvis der transporteres farligt gods, skal brandpumpernes kapacitet og hovedbrandledningens diameter ligeledes opfylde bestemmelserne i stk. 19.3.1.5, for så vidt som de gælder for lastområder på dæk.

7.3.2.4 Hver flytbar vandkanons operationelle ydeevne skal afprøves ved et indledende syn om bord på skibet til Administrationens tilfredshed. Afprøvningen skal verificere, at:

- .1 det er muligt at fastgøre den flytbare vandkanon sikkert til skibets struktur og derved sikre en effektiv og sikker betjening af den; og

---

<sup>8</sup> Der henvises til ”Guidelines for the design, performance, testing and approval of mobile water monitors used for the protection of on-deck cargo areas of ships designed and constructed to carry five or more tiers of containers on or above the weather deck” (MSC.1/Circ.1472).

- .2 strålen fra den flytbare vandkanon når det øverste containerlag, når alle krævede vandkanoner og vandstråler fra brandslanger betjenes samtidigt.”

## **Afsnit D – Flugtveje**

### **Regel 13 – Flugtveje/udgangsveje**

11 Følgende to nye stk. indsættes efter stk. 4.1.4:

#### *”4.1.5 Skrå lejdere og trapper*

Hvad angår skibe bygget den 1. januar 2016 eller senere, skal alle skrå lejdere/trapper, der er monteret med henblik på at opfylde stk. 4.1.1, med åbne trin i maskinrum, som indgår i eller yder adgang til flugtveje, men som ikke er placeret i en beskyttet indskotning, være af stål. Sådanne lejdere/trapper skal være udstyret med stålbeskyttelse på undersiden, således at flygtende personel ydes beskyttelse mod brand og flammer nedefra.

#### *4.1.6 Flugtveje fra hovedværksteder i maskinrum*

Hvad angår skibe bygget den 1. januar 2016 eller senere, skal der være to flugtveje fra hovedværkstedet i et maskinrum. Mindst en af disse flugtveje skal yde uafbrudt brandbeskyttelse til en sikker position uden for maskinrummet.”

12 Følgende tre nye stk. tilføjes efter stk. 4.2.3:

#### *”4.2.4 Skrå lejdere og trapper*

Hvad angår skibe bygget den 1. januar 2016 eller senere, skal alle skrå lejdere/trapper, der er monteret med henblik på at opfylde stk. 4.2.1, med åbne trin i maskinrum, som indgår i eller yder adgang til flugtveje, men som ikke er placeret i en beskyttet indskotning, være af stål. Sådanne lejdere/trapper skal være udstyret med stålbeskyttelse på undersiden, således at flygtende personel ydes beskyttelse mod brand og flammer nedefra.

#### *4.2.5 Flugtveje fra maskinkontrolrum i maskinrum af kategori ”A”*

Hvad angår skibe bygget den 1. januar 2016 eller senere, skal der være to flugtveje fra maskinkontrolrummet i et maskinrum. Mindst en af disse flugtveje skal yde uafbrudt brandbeskyttelse til en sikker position uden for maskinrummet.

#### *4.2.6 Flugtveje fra hovedværksteder i maskinrum af kategori ”A”*

Hvad angår skibe bygget den 1. januar 2016 eller senere, skal der være to flugtveje fra hovedværkstedet i et maskinrum. Mindst en af disse flugtveje skal yde uafbrudt brandbeskyttelse til en sikker position uden for maskinrummet.”

## **Afsnit E – Operationelle krav**

### **Regel 16 – Arbejdsoperationer**

**13** Følgende nye stk. indsættes efter stk. 3.2:

#### **”3.3 Betjening af inertgassystemer**

- 3.3.1 Det inertgassystem til tankskibe, der kræves i regel 4.5.5.1, skal betjenes således, at atmosfæren i lasttankene bliver og forbliver ikke-brændbar, undtagen når det kræves, at disse tanke er gasfrie.
- 3.3.2 Uanset ovenstående kan anvendelsen af inertgas – for så vidt angår kemikalietankskibe – foregå, efter at lasttanken er blevet lastet, men før losningen er påbegyndt, og skal fortsat anvendes, indtil den pågældende lasttank er blevet rensat for alle brændbare dampe før afgangningen. Kun nitrogen kan accepteres som en inertgas under anvendelsen af denne bestemmelse.
- 3.3.3 Uanset bestemmelsen i regel 1.2.2.2 gælder bestemmelserne i dette stykke kun for tankskibe, der er bygget den 1. januar 2016 eller senere. Hvis iltindholdet i inertgassen overstiger 5 volumenprocent, skal der straks tages forholdsregler for at forbedre gaskvaliteten. Medmindre gaskvaliteten forbedres, skal alle operationer i de lasttanke, der tilføres inertgas, suspenderes med henblik på at undgå, at der trækkes luft ind i lasttankene, eventuelle gasreguleringsventiler skal lukkes, og den gas, der ikke overholder specifikationerne, skal udluftes til atmosfæren.
- 3.3.4 Såfremt inertgassystemet ikke kan opfylde kravene i stk. 16.3.3.1, og det er vurderingen, at det er praktisk umuligt at udvirke en reparation, skal losning af lasten og rensning af de tanke, der kræver inerting, først genoptages, når passende nødprocedurer er blevet iagttaget under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>9</sup>”

## **Afsnit G – Særlige krav**

### **Regel 20 – Beskyttelse af vogndæksrum, speciallastrum samt ro/ro-rum**

**14** I stk. 3.1.4.2 erstattes ordene ”9.7.2.1.1 og 9.7.2.1.2” med ordene ”9.7.4.1.1 og 9.7.2.4.1.2”.

### **Ny regel 20-1 – Krav til bilskibe der som last transporterer motorkøretøjer med komprimeret hydrogen eller naturgas i tankene beregnet til egen fremdrivning**

**15** Følgende nye regel 20-1 tilføjes efter regel 20:

---

<sup>9</sup> Der henvises til ”Clarification of inert gas system requirements under the Convention” (MSC/Circ.485) og til ”Revised Guidelines for inert gas systems” (MSC/Circ.353), som ændret ved MSC/Circ.387.

## **Regel 20-1 – Krav til bilskebe der som last transporterer motorkøretøjer med komprimeret hydrogen eller naturgas i tankene beregnet til egen fremdrivning**

### **Regel 1 – Formål**

Formålet med denne regel er at frembringe yderligere sikkerhedsforanstaltninger med henblik på at adressere dette kapitels brandsikkerhedsmål for bilskebe med vogndæksrum og ro-ro-rum, der er beregnet til som last at transportere motorkøretøjer med komprimeret hydrogen eller komprimeret naturgas i tankene til egen fremdrivning.

### **Regel 2 – Anvendelse**

2.1 Ud over at opfylde kravene i regel 20, alt efter hvad der måtte være relevant, skal vogndæksrum i bilskebe, der er bygget den 1. januar 2016 eller senere og beregnet til transport som last af motorkøretøjer med komprimeret hydrogen eller komprimeret naturgas i deres tanke til egen fremdrift opfylde kravene i denne regels stk. 3 til 5.

2.2 Ud over at opfylde kravene i regel 20, alt efter hvad der måtte være relevant, skal bilskebe bygget før den 1. januar 2016, inklusive sådanne som er bygget før den 1. juli 2012,<sup>10</sup> opfylde kravene i denne regels stk. 5.

### **3 Krav til rum beregnet til transport som last af motorkøretøjer med komprimeret naturgas i tankene til egen fremdrift**

#### **3.1 Elektrisk udstyr og trådføring**

Alt elektrisk udstyr og trådføring skal være af en certificeret, sikker type til brug i en eksplosiv metan- og luftblanding.<sup>11</sup>

#### **3.2 Ventilationsarrangement**

3.2.1 Hvis elektrisk udstyr og trådføring er installeret i ventilationskanaler, skal det være af en certificeret, sikker type, der kan anvendes i eksplosive metan- og luftblandinger.

3.2.2 Ventilatorerne skal være således, at muligheden for antændelse af metan- og luftblandinger undgås. Der skal installeres passende trådvævsbeskyttelse over ventilationsåbninger til indtag og udløb.

#### **3.3 Andre antændelseskilder**

Andet udstyr, der måtte udgøre en kilde til antændelse af metan- og luftblandinger, er ikke tilladt.

### **4 Krav til rum beregnet til transport som last af motorkøretøjer med komprimeret hydrogen i tankene til egen fremdrift**

#### **4.1 Elektrisk udstyr og trådføring**

Alt elektrisk udstyr og trådføring skal være af en certificeret, sikker type til brug i en eksplosiv metan- og luftblanding.<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup> Der henvises til "Recommendations of the International Electrotechnical Commission", særligt publikation IEC 60079.

<sup>11</sup> Der henvises til "Recommendations of the International Electrotechnical Commission", særligt publikation IEC 60079.

<sup>12</sup> Der henvises til "Recommendations of the International Electrotechnical Commission", særligt publikation IEC 60079.

## **4.2 Ventilationsarrangement**

- 4.2.1 Hvis elektrisk udstyr og trådføring er installeret i ventilationskanaler, skal det være af en certificeret, sikker type, der kan anvendes i eksplosive hydrogen- og luftblandinger, og udtaget fra udblæsningskanaler skal være placeret på et sikkert sted under hensyntagen til eventuelle andre antændelseskilder.
- 4.2.2 Ventilatorerne skal være konstrueret således, at muligheden for antændelse af hydrogen- og luftblandinger undgås. Der skal installeres passende trådvævsbeskyttelse over ventilationsåbninger til indtag og udløb.

## **4.3 Andre antændelseskilder**

Andet udstyr, der måtte udgøre en kilde til antændelse af hydrogen- og luftblandinger, er ikke tilladt.

## **5 Påvisning**

Når bilskebe som last transporterer et eller flere motorkøretøjer med enten komprimeret hydrogen eller komprimeret naturgas i tankene til egen fremdrift, skal der forefindes mindst to bærbare gasdetektorer. Sådanne detektorer skal være passende til påvisning af brændgas og være af en certificeret, sikker type, der kan anvendes i en eksplosiv gas- og luftblanding.”

## **Kapitel II-5 Lastelinier**

### **Tillæg 1 – Regler om fastsættelse af lastelinier**

#### **Kapitel I – Almindelige bestemmelser**

#### **Regel 3 – Definition af udtryk, som benyttes i tillæggene**

**16** Følgende nye definitioner tilføjes efter definition (16):

- ”(17) ”Audit” betyder en systematisk, uafhængig og dokumenteret proces med det formål at indhente vidnesbyrd gennem auditter og evaluere disse objektivt med henblik på at afgøre, i hvilken udstrækning kriterierne for auditten er opfyldt.
- (18) ”Auditordning” betyder IMO’s auditordning for medlemsstaterne (IMO Member State Audit Scheme), som fastlagt af Organisationen og under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>13</sup>
- (19) ”Implementeringskoden” betyder IMO’s kode for implementering af instrumenter (IMO Instruments Implementation Code (III Code)), som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1070(28).
- (20) ”Auditstandard” betyder implementeringskoden.”

---

<sup>13</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

17 Der tilføjes et nyt tillæg IV, som følger:

#### **”Tillæg IV – Verifikation af overholdelsen af bestemmelserne i lasteliniekonventionen**

##### **Regel 53 – Anvendelse**

De kontraherende parter skal anvende bestemmelserne i implementeringskoden, når de udfører deres forpligtelser og påtager sig deres ansvar i henhold til lasteliniekonventionen.

##### **Regel 54 – Verifikation af overholdelse**

- 1 Enhver kontraherende part skal underkastes periodiske auditter af Organisationens i overensstemmelse med auditstandarden med henblik på at verificere overholdelsen og gennemførelsen af lasteliniekonventionen.
- 2 Organisationens generalsekretær skal være ansvarlig for administrationen af auditordningen på grundlag af de af Organisationens udarbejdede retningslinjer.<sup>14</sup>
- 3 Enhver kontraherende part skal være ansvarlig for at facilitere afholdelsen af auditten og implementeringen af et handlingsprogram med henblik på at håndtere iagttagelser på grundlag af de af Organisationens udarbejdede retningslinjer.<sup>15</sup>
- 4 Auditter af alle kontraherende parter skal:
  - .1 baseres på en overordnet tidsplan, der er udarbejdet af Organisationens generalsekretær, under hensyntagen til de af Organisationens udarbejdede retningslinjer;<sup>16</sup> og
  - .2 udføres med periodiske intervaller under hensyntagen til de af Organisationens udarbejdede retningslinjer.<sup>17</sup>”

#### **Kapitel II-5 N, Lastelinier**

##### **Lastelinier**

##### **Regel 1 Anvendelsesområde**

18 Regel 1 affattes som følger:

*1 Dette kapitel implementerer lasteliniekonventionens bestemmelser for danske skibe.*

*2 Dette kapitel indeholder desuden regler, som udfylder, udbygger eller afviger fra lasteliniekonventionens bestemmelser.*

*3 Medmindre andet udtrykkeligt er bestemt, finder dette kapitel anvendelse på skibe med en længde på eller over 24 m, samt på skibe under 24 m, hvis køl er lagt 1. januar 2002 eller senere.*

---

<sup>14</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationens ved resolution A.1067(28).

<sup>15</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationens ved resolution A.1067(28).

<sup>16</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationens ved resolution A.1067(28).

<sup>17</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationens ved resolution A.1067(28).



## **Regel 5 Beskyttelse af besætningen**

**19** Regel 5 affattes som følger:

*Foranstaltninger til beskyttelse for besætningen, som angivet i lasteliniekonventionens regel 25(4) og i regel 26(2) og (3), samt i dette regelværks kapitel II-1, regel 3-3 for tankskibe, skal uanset at skibet ikke er klasset udføres i overensstemmelse med et anerkendt klassifikationsselskabs regler.*

## **Kapitel III Redningsmidler**

### **Regel 3 Definitioner**

**20** Regel 3.7 affattes som følger:

7 Redningsdragt er en beskyttende dragt, der nedsætter tabet af legemsvarme hos brugeren i koldt vand. ~~I danske skibe skal redningsdragter være i overensstemmelse med Kodens punkt 2.3.2.2.~~

## **Kapitel XIII**

**21** Der indsættes et nyt kapitel XIII efter det eksisterende kapitel XII, som følger:

### **”Kapitel XIII Verifikation af overholdelse**

#### **Regel 1 – Definitioner**

- 1 ”Audit” betyder en systematisk, uafhængig og dokumenteret proces med det formål at indhente vidnesbyrd gennem auditter og evaluere disse objektivt med henblik på at afgøre, i hvilken udstrækning kriterierne for auditten er opfyldt.
- 2 ”Auditordning” betyder IMO’s auditordning for medlemsstaterne (IMO Member State Audit Scheme), som fastlagt af Organisationen og under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>18</sup>
- 3 ”Implementeringskoden” betyder IMO’s kode for implementering af instrumenter (IMO Instruments Implementation Code (III Code)), som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1070(28).
- 4 ”Auditstandard” betyder implementeringskoden.

#### **Regel 2 – Anvendelse**

---

<sup>18</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

Kontraherende parter skal anvende bestemmelserne i implementeringskoden, når de udfører deres forpligtelser og påtager sig deres ansvar i henhold til SOLAS-konventionen.

### **Regel 3 – Verifikation af overholdelse**

- 1 Enhver kontraherende part skal underkastes periodiske auditter af Organisationens i overensstemmelse med auditstandarden med henblik på at verificere overholdelsen og gennemførelsen af SOLAS-konventionen.
- 2 Organisationens generalsekretær skal være ansvarlig for administrationen af auditordningen på grundlag af de af Organisationens udarbejdede retningslinjer.<sup>19</sup>
- 3 Enhver kontraherende part skal være ansvarlig for at facilitere afholdelsen af auditten og implementeringen af et handlingsprogram med henblik på at håndtere iagttagelser på grundlag af de af Organisationens udarbejdede retningslinjer.<sup>20</sup>
- 4 Auditter af alle kontraherende parter skal:
  - .1 baseres på en overordnet tidsplan, der er udarbejdet af Organisationens generalsekretær, under hensyntagen til de af Organisationens udarbejdede retningslinjer;<sup>21</sup> og
  - .2 udføres med periodiske intervaller under hensyntagen til de af Organisationens udarbejdede retningslinjer.<sup>22</sup>

## **Kapitel XIV**

- 22 Det eksisterende kapitel XIII renummereres herefter som kapitel XIV.

## **Kapitel XXI**

### **Forebyggelse mod olieforurening fra skibe**

#### **Afsnit 1 – Almindelige bestemmelser**

##### **Regel 1 – Definitioner**

- 23 Følgende tilføjes sidst i regel 1:

---

<sup>19</sup> Der henvises til "Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme", som vedtaget af Organisationens ved resolution A.1067(28).

<sup>20</sup> Der henvises til "Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme", som vedtaget af Organisationens ved resolution A.1067(28).

<sup>21</sup> Der henvises til "Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme", som vedtaget af Organisationens ved resolution A.1067(28).

<sup>22</sup> Der henvises til "Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme", som vedtaget af Organisationens ved resolution A.1067(28).

- ”44 ”Audit” betyder en systematisk, uafhængig og dokumenteret proces med det formål at indhente vidnesbyrd gennem auditter og evaluere disse objektivt med henblik på at afgøre, i hvilken udstrækning kriterierne for auditten er opfyldt.
- 45 ”Auditorordning” betyder IMO’s auditorordning for medlemsstaterne (IMO Member State Audit Scheme), som fastlagt af Organisationen og under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>23</sup>
- 46 ”Implementeringskoden” betyder IMO’s kode for implementering af instrumenter (IMO Instruments Implementation Code (III Code)), som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1070(28).
- 47 ”Auditstandard” betyder implementeringskoden.”

### **Regel 3 – Fritagelse**

**24** Der indsættes en ny paragraf 6, som følger:

- ”6 Administrationen kan fravige bestemmelserne i regel 28(6) for følgende olietankskibe, hvis de er lastet i overensstemmelse med de af Administrationen godkendte konditioner under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer:<sup>24</sup>
- .1 olietankskibe, der går i fast fart med et begrænset antal omskiftninger af lasten, således at alle forudsete konditioner er blevet godkendt i de stabilitetsoplysninger, der er givet til skibsføreren i overensstemmelse med regel 28(5);
  - .2 olietankskibe, hvor verificering af stabiliteten foretages på afstand ved hjælp af midler, der er godkendt af Administrationen;
  - .3 olietankskibe, der er lastet inden for en godkendt vifte af lastekonditioner; eller
  - .4 olietankskibe, der er bygget før 1. januar 2016 og udstyret med godkendte KG/GM-grænsekurver, der dækker alle relevante intakt- og lækstabilitetskrav.”

### **Afsnit IV – Krav til lastrum på olietankskibe**

#### **Regel 28 – Vandtæt inddeling og lækstabilitet**

**25** Nuværende paragraf 6 omnummereres som paragraf 7.

**26** Der indsættes en ny paragraf 6, som følger:

- ”6 Alle olietankskibe skal udstyres med et stabilitetsinstrument, der kan verificere overholdelse af intakt- og lækstabilitetskravene, og som er godkendt af Administrationen under hensyntagen til de af Organisationen anbefalede funktionsnormer:<sup>25</sup>

---

<sup>23</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

<sup>24</sup> Der henvises til den operationelle vejledning, der gives i afsnit 2 i ”Guidelines for verification of damage stability requirements for tankers” (MSC.1/Circ.1461).

- .1 olietankskibe bygget før 1. januar 2016 skal opfylde denne regel i forbindelse med det første planlagte fornyelsessyn af skibet efter 1. januar 2016, dog ikke senere end 1. januar 2021;
- .2 uanset kravene i stk. 1 er det ikke nødvendigt at udskifte et stabilitetsinstrument, der er installeret om bord på et olietankskib bygget før 1. januar 2016, forudsat at det kan verificere overholdelse af intakt- og lækstabilitetskravene til Administrationens tilfredshed; og
- .3 med henblik på kontrol i henhold til regel 11 skal Administrationen udstede et godkendelsesdokument for stabilitetsinstrumentet.”

**27** Der tilføjes et nyt afsnit X, som følger:

## **”Afsnit X – Verifikation af overholdelsen af bestemmelserne i MARPOL-konventionen**

### **Regel 44 – Anvendelse**

De kontraherende parter skal anvende bestemmelserne i implementeringskoden, når de udfører deres forpligtelser og påtager sig deres ansvar i henhold til MARPOL-konventionen.

### **Regel 45 – Verifikation af overholdelse**

- 1 Enhver kontraherende part skal underkastes periodiske auditter af Organisationens i overensstemmelse med auditstandarden med henblik på at verificere overholdelsen og gennemførelsen af MARPOL-konventionen.
- 2 Organisationens generalsekretær skal være ansvarlig for administrationen af auditordningen på grundlag af de af Organisationens udarbejdede retningslinjer.<sup>26</sup>
- 3 Enhver kontraherende part skal være ansvarlig for at facilitere afholdelsen af auditten og implementeringen af et handlingsprogram med henblik på at håndtere iagttagelser på grundlag af de af Organisationens udarbejdede retningslinjer.<sup>27</sup>
- 4 Auditter af alle kontraherende parter skal:
  - .1 baseres på en overordnet tidsplan, der er udarbejdet af Organisationens generalsekretær, under hensyntagen til de af Organisationens udarbejdede retningslinjer;<sup>28</sup> og

<sup>25</sup> Der henvises til afsnit B, kapitel 4, i ”International Code on Intact Stability, 2008 (2008 IS Code), med ændringer; ”Guidelines for the Approval of Stability Instruments” (MSC.1/Circ.1229), bilag, afsnit 4, med ændringer; og de tekniske standarder, der er defineret i afsnit 1 af ”Guidelines for verification of damage stability requirements for tankers” (MSC.1/Circ.1461).

<sup>26</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationens ved resolution A.1067(28).

<sup>27</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationens ved resolution A.1067(28).

<sup>28</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationens ved resolution A.1067(28).

- .2 udføres med periodiske intervaller under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>29</sup>”

## **Tillæg II – IOPP-certifikat og supplementer, Form B**

**28** Følgende nye paragraffer 5.7.5 og 5.7.6 indsættes:

”5.7.5 Skibet er udstyret med et godkendt stabilitetsinstrument i overensstemmelse med regel 28(6)”

”5.7.6 Kravene i regel 28(6) fraviges for skibet i overensstemmelse med regel 3.6. Stabiliteten verificeres ved hjælp af følgende:

- .1 lastning udelukkende i henhold til godkendte konditioner, som defineret i de stabilitetsoplysninger, der gives til skibsføreren i overensstemmelse med regel 28(5).
- .2 verificering udføres på afstand ved hjælp af midler, der er godkendt af Administrationen.
- .3 lastning inden for en godkendt vifte af lastekonditioner, som defineret i de stabilitetsoplysninger, der gives til skibsføreren i overensstemmelse med regel 28(5).
- .4 lastning i overensstemmelse med godkendte KG/GM-grænsekurver, der dækker alle de relevante intakt- og lækstabilitetskrav, der er defineret i de stabilitetsoplysninger, der gives til skibsføreren i overensstemmelse med regel 28(5).”

## **Kapitel XXII**

### **Kontrol med skadelige, flydende stoffer i bulk**

#### **Afsnit 1 – Generelt**

##### **Regel 1 – Definitioner**

**29** Følgende tilføjes sidst i regel 1:

- ”18 ”Audit” betyder en systematisk, uafhængig og dokumenteret proces med det formål at indhente vidnesbyrd gennem auditter og evaluere disse objektivt med henblik på at afgøre, i hvilken udstrækning kriterierne for auditten er opfyldt.
- 19 ”Auditordning” betyder IMO’s auditordning for medlemsstaterne (IMO Member State Audit Scheme), som fastlagt af Organisationen og under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>30</sup>”

---

<sup>29</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

20 ”Implementeringskoden” betyder IMO’s kode for implementering af instrumenter (IMO Instruments Implementation Code (III Code)), som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1070(28).

21 ”Auditstandard” betyder implementeringskoden.”

**30** Der tilføjes et nyt afsnit IX, som følger:

## **”Afsnit IX – Verifikation af overholdelsen af bestemmelserne i MARPOL-konventionen**

### **Regel 19 – Anvendelse**

De kontraherende parter skal anvende bestemmelserne i implementeringskoden, når de udfører deres forpligtelser og påtager sig deres ansvar i henhold til MARPOL-konventionen.

### **Regel 20 – Verifikation af overholdelse**

1 Enhver kontraherende part skal underkastes periodiske auditter af Organisationen i overensstemmelse med auditstandarden med henblik på at verificere overholdelsen og gennemførelsen af MARPOL-konventionen.

2 Organisationens generalsekretær skal være ansvarlig for administrationen af auditordningen på grundlag af de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>31</sup>

3 Enhver kontraherende part skal være ansvarlig for at facilitere afholdelsen af auditten og implementeringen af et handlingsprogram med henblik på at håndtere iagttagelser på grundlag af de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>32</sup>

4 Auditter af alle kontraherende parter skal:

- .1 baseres på en overordnet tidsplan, der er udarbejdet af Organisationens generalsekretær, under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer;<sup>33</sup> og
- .2 udføres med periodiske intervaller under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>34</sup>”

## **Kapitel XXIII**

---

<sup>30</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

<sup>31</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

<sup>32</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

<sup>33</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

<sup>34</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

## **Forebyggelse af forurening med skadelige stoffer, der transporteres til søs i emballeret form**

**31** Der tilføjes et nyt afsnit I før regel 1, som følger:

### **”Afsnit I – Generelt**

**32** Der tilføjes en ny regel 1, som følger:

#### **”Regel 1 – Definitioner**

I dette kapitel gælder følgende definitioner:

- 1 ”Skadelige stoffer” er stoffer, der identificeres som forurenende for havmiljøet (marine pollutants) i den internationale maritime farligt gods kode (International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code), eller som opfylder kriterierne i tillægget til dette kapitel.
- 2 ”Emballeret form” defineres som forpakninger (containment) specificeret for skadelige stoffer i IMDG-koden.
- 3 ”Audit” betyder en systematisk, uafhængig og dokumenteret proces med det formål at indhente vidnesbyrd gennem auditter og evaluere disse objektivt med henblik på at afgøre, i hvilken udstrækning kriterierne for auditten er opfyldt.
- 4 ”Auditordning” betyder IMO’s auditordning for medlemsstaterne (IMO Member State Audit Scheme), som fastlagt af Organisationen og under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>35</sup>
- 5 ”Implementeringskoden” betyder IMO’s kode for implementering af instrumenter (IMO Instruments Implementation Code (III Code)), som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1070(28).
- 6 ”Auditstandard” betyder implementeringskoden.”

**33** De følgende regler omnummereres efterfølgende.

**34** I regel 2, ”Anvendelse”, slettes paragraf 1.1 og 1.2.

**35** Der tilføjes et nyt afsnit II, som følger:

### **”Afsnit II – Verifikation af overholdelsen af bestemmelserne i MARPOL-konventionen**

#### **Regel 10 – Anvendelse**

---

<sup>35</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067.(28).

De kontraherende parter skal anvende bestemmelserne i implementeringskoden, når de udfører deres forpligtelser og påtager sig deres ansvar i henhold til MARPOL-konventionen.

### **Regel 11 – Verifikation af overholdelse**

- 1 Enhver kontraherende part skal underkastes periodiske auditter af Organisationens generalsekretær i overensstemmelse med auditstandarden med henblik på at verificere overholdelsen og gennemførelsen af MARPOL-konventionen.
- 2 Organisationens generalsekretær skal være ansvarlig for administrationen af auditordningen på grundlag af de af Organisationens udarbejdede retningslinjer.<sup>36</sup>
- 3 Enhver kontraherende part skal være ansvarlig for at facilitere afholdelsen af auditten og implementeringen af et handlingsprogram med henblik på at håndtere iagttagelser på grundlag af de af Organisationens udarbejdede retningslinjer.<sup>37</sup>
- 4 Auditter af alle kontraherende parter skal:
  - .1 baseres på en overordnet tidsplan, der er udarbejdet af Organisationens generalsekretær, under hensyntagen til de af Organisationens udarbejdede retningslinjer;<sup>38</sup> og
  - .2 udføres med periodiske intervaller under hensyntagen til de af Organisationens udarbejdede retningslinjer.<sup>39</sup>

## **Kapitel XXIV**

### **Forebyggelse af forurening med kloakspildevand fra skibe**

#### **Regel 1 – Definitioner**

**36** Følgende tilføjes sidst i regel 1:

- ”12 ”Audit” betyder en systematisk, uafhængig og dokumenteret proces med det formål at indhente vidnesbyrd gennem auditter og evaluere disse objektivt med henblik på at afgøre, i hvilken udstrækning kriterierne for auditten er opfyldt.
- 13 ”Auditordning” betyder IMO’s auditordning for medlemsstaterne (IMO Member State Audit Scheme), som fastlagt af Organisationens og under hensyntagen til de af Organisationens udarbejdede retningslinjer.<sup>40</sup>

---

<sup>36</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationens ved resolution A.1067(28).

<sup>37</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationens ved resolution A.1067(28).

<sup>38</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationens ved resolution A.1067(28).

<sup>39</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationens ved resolution A.1067(28).

<sup>40</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationens ved resolution A.1067(28).



- 14 ”Implementeringskoden” betyder IMO’s kode for implementering af instrumenter (IMO Instruments Implementation Code (III Code)), som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1070(28).
- 15 ”Auditstandard” betyder implementeringskoden.”

**37** Der tilføjes et nyt afsnit VI, som følger:

## **”Afsnit VI – Verifikation af overholdelsen af bestemmelserne i MARPOL-konventionen**

### **Regel 15 – Anvendelse**

Kontraherende parter skal anvende bestemmelserne i implementeringskoden, når de udfører deres forpligtelser og påtager sig deres ansvar i henhold til MARPOL-konventionen.

### **Regel 16 – Verifikation af overholdelse**

- 1 Enhver kontraherende part skal underkastes periodiske auditter af Organisationen i overensstemmelse med auditstandarden med henblik på at verificere overholdelsen og gennemførelsen af MARPOL-konventionen.
- 2 Organisationens generalsekretær skal være ansvarlig for administrationen af auditordningen på grundlag af de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>41</sup>
- 3 Enhver kontraherende part skal være ansvarlig for at facilitere afholdelsen af auditten og implementeringen af et handlingsprogram med henblik på at håndtere iagttagelser på grundlag af de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>42</sup>
- 4 Auditter af alle kontraherende parter skal:
  - .1 baseres på en overordnet tidsplan, der er udarbejdet af Organisationens generalsekretær, under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer;<sup>43</sup> og
  - .2 udføres med periodiske intervaller under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>44</sup>”

## **Kapitel XXV**

### **Forebyggelse af forurening med affald fra skibe**

---

<sup>41</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

<sup>42</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

<sup>43</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

<sup>44</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

**38** Et nyt afsnit I tilføjes før regel 1, som følger:

### **”Afsnit I – Generelt”**

**39** Følgende tilføjes sidst i regel 1:

- ”15 ”Audit” betyder en systematisk, uafhængig og dokumenteret proces med det formål at indhente vidnesbyrd gennem auditter og evaluere disse objektivt med henblik på at afgøre, i hvilken udstrækning kriterierne for auditten er opfyldt.
- 16 ”Auditordning” betyder IMO’s auditordning for medlemsstaterne (IMO Member State Audit Scheme), som fastlagt af Organisationen og under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>45</sup>
- 17 ”Implementeringskoden” betyder IMO’s kode for implementering af instrumenter (IMO Instruments Implementation Code (III Code)), som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1070(28).
- 18 ”Auditstandard” betyder implementeringskoden.”

**40** Der tilføjes et nyt afsnit II, som følger:

### **”Afsnit II – Verifikation af overholdelsen af bestemmelserne i MARPOL-konventionen**

#### **Regel 11 – Anvendelse**

Kontraherende parter skal anvende bestemmelserne i implementeringskoden, når de udfører deres forpligtelser og påtager sig deres ansvar i henhold til MARPOL-konventionen.

#### **Regel 12 – Verifikation af overholdelse**

- 1 Enhver kontraherende part skal underkastes periodiske auditter af Organisationen i overensstemmelse med auditstandarden med henblik på at verificere overholdelsen og gennemførelsen af MARPOL-konventionen.
- 2 Organisationens generalsekretær skal være ansvarlig for administrationen af auditordningen på grundlag af de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>46</sup>
- 3 Enhver kontraherende part skal være ansvarlig for at facilitere afholdelsen af auditten og implementeringen af et handlingsprogram med henblik på at håndtere iagttagelser på grundlag af de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>47</sup>

---

<sup>45</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

<sup>46</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

<sup>47</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

- 4 Auditter af alle kontraherende parter skal:
- .1 baseres på en overordnet tidsplan, der er udarbejdet af Organisationens generalsekretær, under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer;<sup>48</sup> og
  - .2 udføres med periodiske intervaller under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>49</sup>”

## **Kapitel XXVI**

### **Forebyggelse af luftforurening fra skibe**

#### **Afsnit I – Generelle bestemmelser**

**41** Følgende tilføjes sidst i regel 2:

”I dette kapitel gælder følgende definitioner:

- 44 ”Audit” betyder en systematisk, uafhængig og dokumenteret proces med det formål at indhente vidnesbyrd gennem auditter og evaluere disse objektivt med henblik på at afgøre, i hvilken udstrækning kriterierne for auditten er opfyldt.
- 45 ”Auditordning” betyder IMO’s auditordning for medlemsstaterne (IMO Member State Audit Scheme), som fastlagt af Organisationen og under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>50</sup>
- 46 ”Implementeringskoden” betyder IMO’s kode for implementering af instrumenter (IMO Instruments Implementation Code (III Code)), som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1070(28).
- 47 ”Auditstandard” betyder implementeringskoden.”

**42** Der tilføjes et nyt afsnit V, som følger:

**”Afsnit V – Verifikation af overholdelsen af bestemmelserne i MARPOL-konventionen**

#### **Regel 24 – Anvendelse**

Kontraherende parter skal anvende bestemmelserne i implementeringskoden, når de udfører deres forpligtelser og påtager sig deres ansvar i henhold til MARPOL-konventionen.

#### **Regel 25 – Verifikation af overholdelse**

---

<sup>48</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

<sup>49</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

<sup>50</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

- 1 Enhver kontraherende part skal underkastes periodiske auditter af Organisationen i overensstemmelse med auditstandarden med henblik på at verificere overholdelsen og gennemførelsen af MARPOL-konventionen.
- 2 Organisationens generalsekretær skal være ansvarlig for administrationen af auditordningen på grundlag af de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>51</sup>
- 3 Enhver kontraherende part skal være ansvarlig for at facilitere afholdelsen af auditten og implementeringen af et handlingsprogram med henblik på at håndtere iagttagelser på grundlag af de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>52</sup>
- 4 Auditter af alle kontraherende parter skal:
  - .1 baseres på en overordnet tidsplan, der er udarbejdet af Organisationens generalsekretær, under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer;<sup>53</sup> og
  - .2 udføres med periodiske intervaller under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>54</sup>

---

## **Bilag I**

### **ikrafttræden 1.3.2016**

## **Kapitel XXI**

### **Forebyggelse mod olieforurening fra skibe**

#### **Afsnit IX – Særlige krav om anvendelse eller transport af olie i det antarktiske område**

##### **Regel 43 – Særlige krav om anvendelse eller transport af olie i det antarktiske område**

**1** I indledningen til stk. 1 mellem ordene ”transport i bulk som last” og ”eller transport” indsættes ”, anvendelse som ballast”.

## **Kapitel XXIII**

---

<sup>51</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

<sup>52</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

<sup>53</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

<sup>54</sup> Der henvises til ”Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme”, som vedtaget af Organisationen ved resolution A.1067(28).

## **Forebyggelse af forurening med skadelige stoffer, der transporteres til søs i emballeret form**

### **Tillæg – Kriterier for identifikation af skadelige stoffer i emballeret form**

**2** Indledningen af Tillægget erstattes med følgende:

”I dette kapitel er stoffer – ud over radioaktive materialer<sup>55</sup> – der identificeres af en af følgende kriterier, skadelige stoffer.<sup>56</sup>

## **Kapitel XXVI**

### **Forebyggelse af luftforurening fra skibe**

#### **Afsnit I – Generelle bestemmelser**

##### **Regel 2 – Definitioner**

**3** Definitionen på ”brændselsolie” i stk. 9 erstattes af følgende definition:

”»Brændselsolie« betyder alle former for brændstof, der leveres til og skal anvendes til forbrænding med henblik på fremdrivning eller drift om bord på skibe, herunder gasser, destillater og restbrændstoffer.”

**4** Definitionen på ”en marine dieselmotor” i stk. 14 erstattes af følgende definition:

”»Marine dieselmotor« betyder alle stempeldrevne forbrændingsmotorer, der anvender flydende brændstof eller væske-gas-brændstof/dual fuel, og som er omfattet af regel 13, herunder forstærker/kombinerede-systemer, hvis sådanne anvendes. Herudover anses en gasdreven motor, der er installeret på et skib, der er bygget den 1. marts 2016 eller senere, eller en gasdreven ekstra eller ikke-identisk udskiftet motor, der er installeret på den dato eller senere, også for at være en marine dieselmotor.”

#### **Afsnit III – Bestemmelser vedrørende kontrol med skibes emission**

##### **Regel 13 – Nitrogenoxid (NO<sub>x</sub>)**

**5** Stk. 7.3 erstattes af følgende:

---

<sup>55</sup> Der henvises til klasse 7, som defineret i kapitel 2.7 i IMDG-koden.

<sup>56</sup> Kriterierne er baseret på dem, der er udviklet af De Forenede Nationers globalt harmoniserede system for klassificering og mærkning af kemikalier (Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals (GHS), med ændringer. Hvad angår definitioner på akronymer eller fagbegreber, der anvendes i dette tillæg, henvises der til de relevante paragraffer i IMDG-koden.

”7.3 Hvad angår en marine dieselmotor med en ydelse over 5000 kW og et cylindervolumen på 90 liter eller mere, der er installeret på et skib bygget den 1. januar 1990 eller senere, men før den 1. januar 2000, skal et af følgende angives på det internationale certifikat om forebyggelse af luftforurening for en marine dieselmotor, som denne regels stk. 7.1 gælder for:

- .1 at der er anvendt en godkendt metode i henhold til denne regels stk. 7.1.1.;
- .2 at motoren er certificeret i henhold til denne regels stk. 7.1.2;
- .3 at en godkendt metode endnu ikke forefindes på markedet som beskrevet i denne regels stk. 7.2; eller
- .4 at en godkendt metode ikke er praktisk anvendelig.

## Tillæg I – IAPP-certifikat (regel 8)

### Supplement til IAPP-certifikatet

**6** Fodnoten til stk. 1.4 erstattes af følgende fodnote:

”\* Udfyldes kun for skibe bygget den 1. januar 2016 eller senere, som er særligt konstruerede og udelukkende anvendes til fritidssejls, og for hvilke den i regel 13.5.1.1 angivne NOx-emissionsgrænse ikke gælder i overensstemmelse med regel 13.5.2.1 eller regel 13.5.2.3.”

**7** Stk. 2.2.1 erstattes af følgende stk.:

”2.2.1 Følgende marine dieselmotorer installeret på dette skib opfylder kravene i regel 13 som angivet:

Gældende regel i MARPOL Annex VI (NTC = NOx Technical Code 2008) (AM = Approved Method)			Motor #1	Motor #2	Motor #3	Motor #4	Motor #5	Motor #6
1	Fabrikant og model							
2	Serienummer							
3	Anvendelse (gældende applikationscyklus – NTC 3.2)							
4	Nominel kraft (kW) (NTC 1.3.11)							
5	Nominel fart (RPM) (NTC 1.3.12)							
6	Identisk motor installeret $\geq 1/1/2000$ undtaget v 13.1.1.2							
7	Dato for installation af identisk motor (dd/mm/åååå) jf. 13.1.1.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8a	Større ombygning (dd/mm/åååå)	13.2.1.1 & 13.2.2						
8b		13.2.1.2 & 13.2.3						
8c		13.2.1.3 & 13.2.3						
9a	Tier I	13.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9c		13.2.3.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9d		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9e		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10a	Tier II	13.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10c		13.2.2 (Tier III ikke mulig)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10d		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10e		13.5.2 (Undtagelser)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10f		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11a	Tier III (kun ECA NOx)	13.5.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11c		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11d		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	AM*	Installeret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13		Ikke til stede på markedet ved dette syn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14		NA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

\* Der henvises til "2014 Guidelines on the approved method process" (resolution MEPC.243(66))."

## 8 Stk. 2.5 erstattes af følgende:

### "2.5 Forbrænding om bord (regel 16)

Skibet har et forbrændingssystem:

- .1 der er installeret den 1. januar 2000 eller senere, som opfylder:
  - .1 resolution MEPC.76(40), med ændringer<sup>57</sup> ☐
  - .2 resolution MEPC.244(66) ☐
- .2 der er installeret før den 1. januar 2000, som opfylder:
  - .1 resolution MEPC.59(33), med ændringer<sup>58</sup> ☐
  - .2 resolution MEPC.76(40), med ændringer<sup>59</sup> ☐

## Bilag II **Ikrafttræden 1.7.2016**

### Kapitel II-2

#### Konstruktion – brandsikring, opdagelse og slukning af brand

#### Afsnit C – Forebyggelse af brandes opståen og spredning

##### Regel 10 – Brandbekæmpelse

- 1 Titlen på eksisterende stk. 5.2 skal erstattes med følgende:

#### "5.2 – Maskinrum af kategori A, der indeholder forbrændingsmaskineri"

<sup>57</sup> Som ændret ved resolution MEPC.93(45).

<sup>58</sup> Som ændret ved resolution MEPC.92(45).

<sup>59</sup> Som ændret ved resolution MEPC.93(45).

## Kapitel VI

### Transport af last og olie brændstoffer

#### Afsnit A – Almindelige bestemmelser

##### Regel 2 – Informationer om last

- 2 Følgende nye stk. 4-6 indsættes efter eksisterende stk. 3:
- "4 For så vidt angår last, der transporteres i containere<sup>60</sup> – med undtagelse af containere, der transporteres på en chassisramme eller en trailer, når sådanne containere køres om bord på eller fra borde på ro-ro-skibe på korte internationale rejser som defineret i regel III/3 – skal bruttomassen i henhold til denne regels stk. 2.1 verificeres af afskiberen, enten ved:
- .1 at veje den stuvede container ved hjælp af kalibreret og certificeret udstyr; eller
  - .2 at veje alle pakker og lastelementer, herunder massen af paller, garnering og andet fastgørelsesmateriale, der skal pakkes i containeren, og lægge containerens taramasse til summen af de enkelte masser ved hjælp af en certificeret metode, der er godkendt af den kompetence myndighed i den stat, hvor containeren blev færdigpakket.
- 5 Containerens afskiber skal sikre, at den verificerede bruttomasse<sup>61</sup> er angivet i skibsdokumentet. Skibsdokumentet skal:
- .1 være underskrevet af en person, der er behørigt bemyndiget af afskiberen; og
  - .2 være fremsendt til skibsføreren eller dennes repræsentant og til terminalens repræsentant tilstrækkeligt tidligt – alt efter hvad det måtte kræves af skibsføreren eller dennes repræsentant – til at kunne anvendes i udarbejdelsen af skibets stuvningsplan.<sup>62</sup>
- 6 Hvis transportdokumentet, for så vidt angår en pakket container, ikke angiver den verificerede bruttomasse, og skibsføreren eller dennes repræsentant og terminalens repræsentant ikke har modtaget den pakkede containers verificerede bruttomasse, må denne ikke lastes om bord på skibet."

## Kapitel XI-1

### Særlige tiltag til højnelse af den maritime sikkerhed

- 3 Følgende nye regel 7 indsættes efter den eksisterende regel 6:

---

<sup>60</sup> Begrebet "container" bør anses for at have den samme betydning som defineret og anvendt i "International Convention for Safe Containers" (CSC-konventionen), 1972, med ændringer, under hensyntagen til "Guidelines for the approval of offshore containers handled in open seas" (MSC/Circ.860) and "Revised recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers", 1972, med ændringer (CSC.1/Circ.138/Rev.1).

<sup>61</sup> Der henvises til "Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo" (MSC.1/Circ.1475).

<sup>62</sup> Dette dokument kan fremvises ved hjælp af edb- eller edi-transmissionsteknikker. Underskriften kan være en elektronisk signatur eller kan erstattes af navnet på den person, der er bemyndiget til at underskrive, skrevet med blokbogstaver.



### **"Regel 7 – Apparat til måling af atmosfæren i lukkede rum**

Alle skibe, som er omfattet af kapitel I, skal være udstyret med et passende bærbart apparat til måling af atmosfæren i lukkede rum eller flere sådanne apparater.<sup>63</sup> Disse apparater skal mindst kunne måle koncentrationen af ilt, brandbare luftarter eller dampe, hydrogensulfid og kulilte, før man går ind i lukkede rum.<sup>64</sup> Apparater, som skibet måtte være udstyret med i henhold til andre krav, kan opfylde bestemmelserne i denne regel. Der skal forefindes passende midler til kalibrering af alle disse apparater."

---

<sup>63</sup> Der henvises til "Guidelines to facilitate the selection of portable atmosphere testing instruments for enclosed spaces as required by SOLAS regulation XI-1/7" (MSC.1/Circ.1477).

<sup>64</sup> Der henvises til "Revised recommendations for entering enclosed spaces aboard ships" (resolution A.1050(27)).