



Sjöfartsstyrelsen

INFORMATIONSBLAD NR 6/1.4.1993

DIREKTIV FÖR UTARBETANDE AV EN BEKÄMPNINGSPÅN FÖR FARTYG VID OLJEOLYCKA

Den internationella MARPOL 73/78-konventionen, bilaga I, regel 26 förutsätter att alla oljetankfartyg med en bruttodräktighet av 150 eller mer och alla andra fartyg med en bruttodräktighet av 400 eller mer skall vara försedda med en oljebekämpningsplan för oljeolyckor.

IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC) har på sitt 32:a möte godkänt direktiven för utarbetande av beredskapsplanen. Enligt MARPOL 73/78-konventionen skall de stater som anslutit sig till konventionen se till att fartyg som seglar under deras flagg är försedda med en "Beredskapsplan för oljeolycka", som är uppgjord enligt direktiven och godkänd av vederbörande myndighet.

Regeln om utarbetande av beredskapsplanen träder i kraft den 4 april 1993. På fartyg som har levererats före nämnda datum tillämpas regeln räknat från den 4 april 1995.

Beredskapsplanen skall godkännas av sjöfartsstyrelsen. Planen bör tillställas sjöfartsstyrelsen för godkännande i god tid före den tidpunkt då man planerat sätta in fartyget i trafik. Vid grundbesiktningen bör fartyget ha en godkänd beredskapsplan för oljebekämpning.

Beredskapsplanen för oljebekämpning för ett fartyg som färdigställts före den 4 april 1993 skall tillställas sjöfartsstyrelsen för godkännande i tillräckligt god tid före den periodiska besiktning som förrättas före den 4 april 1995. Vid den periodiska besiktningen bör fartyget ha en godkänd beredskapsplan för oljebekämpning.

Bifogat publiceras de engelskspråkiga direktiven för utarbetande av en beredskapsplan och en svensk översättning av dem.

Chefen för
sjöfartsinspektionsbyrån

Simo Aarnio

Överingenjör

Aapo Latvalahti

Närmare upplysningar:

Fartygstekniska byrån

Försäljning:

Sjöfartsstyrelsen
Statistikbyrån
Bergmansgatan 1
PB 158, 00141 Helsingfors
tfn (90) 180 81

Dnr 4/30/93
ISSN 0430-5345

PREFACE

These Guidelines, prepared by the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization (IMO), contain information for the preparation of shipboard oil pollution emergency plans. These plans are required under regulation 26 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended (MARPOL 73/78).

The main objectives of these Guidelines are:

- . to assist ship owners in preparing shipboard oil pollution emergency plans that comply with the cited regulation;
- . to assist Governments in developing and enacting domestic laws which give force to and implement the cited regulation.

In the interest of uniformity, Governments are requested to refer to these Guidelines when preparing appropriate national regulations.

CONTENTS

Preface

SECTIONS

1. INTRODUCTION
2. MANDATORY PROVISIONS
3. NON-MANDATORY PROVISIONS

APPENDICES

- Appendix I - Additional References for the Development of Shipboard Oil Pollution Emergency Plans
- Appendix II - Example Format for Shipboard Oil Pollution Emergency Plan

GUIDELINES FOR THE DEVELOPMENT OF SHIPBOARD
OIL POLLUTION EMERGENCY PLANS

1 INTRODUCTION

1.1 These Guidelines have been developed to assist with the preparation of the shipboard oil pollution emergency plans (hereafter referred to as the "Plan(s)") that are required by regulation 26 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended (MARPOL 73/78) (hereafter referred to as the "Convention"). The Plan must be approved in accordance with this regulation.

1.2 The Guidelines are comprised of three primary sections:

- .1 Introduction: This section provides a general overview of the subject-matter and introduces the reader to the basic concept of the Guidelines and the Plans that are expected to be developed from them.
- .2 Mandatory provisions: This section provides guidance to ensure that the mandatory provisions of regulation 26 of Annex I of the Convention are met.
- .3 Non-Mandatory provisions: This section provides guidance concerning the inclusion of other information in the Plan. This information, although not required by regulation 26 of Annex I of MARPOL 73/78, may be required by local authorities in ports visited by the ship, or it may be added to provide additional assistance to the ship's master when responding to an emergency situation. This section also provides guidance on updating and exercising of the Plan.

1.3 Concept of Guidelines: These guidelines are intended to provide a starting point for the preparation of the Plans for specific ships. The broad spectrum of ships for which Plans are required makes it impractical to provide specific guidelines for each ship type. Plan writers are cautioned that they must consider in their Plans the many variables that apply to their ships. Some of these variables include: type and size of ship, cargo, route, and shore based management structure. The guidelines are not intended to be a compilation of menu items from which the Plan writer can select certain sections and produce a workable Plan. For a Plan to be effective and to comply with regulation 26 of Annex I of the Convention, it must be carefully tailored to the particular ship for which it is intended. Properly used, the guidelines will ensure that all appropriate issues are considered in developing the Plan.

1.4 Concept of the Plan: The Plan is available to assist personnel in dealing with an unexpected discharge of oil. Its primary purpose is to set in motion the necessary actions to stop or minimize the discharge and to mitigate its effects. Effective planning ensures that the necessary actions are taken in a structured, logical and timely manner.

1.4.1 The Plan must go beyond providing for operational spills. It must include guidance to assist the master in meeting the demands of a catastrophic discharge, should the ship become involved in one.

1.4.2 The need for a predetermined and properly structured Plan is clear when one considers the pressures and multiple tasks facing personnel confronted with an emergency situation. In the heat of the moment, lack of planning will often result in confusion, mistakes, and failure to advise key people. Delays will be incurred and time will be wasted; time during which the situation may well worsen. As a consequence, the ship and its personnel may be exposed to increasing hazards and greater environmental damage may occur.

1.4.3 For the Plan to accomplish its purpose, it must be:

- .1 realistic, practical, and easy to use;
- .2 understood by ship management personnel, both on board and ashore;
- .3 evaluated, reviewed, and updated regularly.

1.4.4 The Plan envisioned by regulation 26 of Annex I to the Convention is intended to be a simple document. Use of summarizing flowcharts or checklists to guide the master through the various actions and decisions required during an incident response is highly encouraged. These can provide a quickly visible and logically sequenced form of information which can reduce error and oversight during emergency situations. Inclusion of extensive background information on the ship, cargo, etc., should be avoided as this is generally available elsewhere. If such information be relevant, it should be kept to annexes where it will not dilute the ability of ship's personnel to locate operative parts of the Plan.

1.4.5 An example of a summarizing flowchart referred to in paragraph 1.4.4 is included in the Example Format for Shipboard Oil Pollution Emergency Plan at appendix II.

1.4.6 The Plan is likely to be a document used on board by the master and officers of the ship. It must therefore be available in the working language of the master and officers. A change in the master and officers which brings about an attendant change in their working language would require the issue of the Plan in the new language.

2 MANDATORY PROVISIONS OF REGULATION 26 OF ANNEX I TO THE CONVENTION

2.1 This section provides individual guidelines for each of the four mandatory provisions of regulation 26 of Annex I to the Convention.

2.2 Regulation 26 of Annex I to the Convention provides that the Plan shall consist at least of:

- .1 the procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report an oil pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on guidelines developed by the Organization^{1/};

^{1/} Reference is made to "General principles for ship reporting system and ship reporting requirements, including Guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants" adopted by the Organization by resolution A.648(16). For ease of reference, see IMO publication "Provisions concerning the Reporting of Incidents Involving Harmful Substances under MARPOL 73/78".

- .2 the list of authorities or persons to be contacted in the event of an oil pollution incident;
- .3 a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of oil following the incident; and
- .4 the procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard activities with national and local authorities in combating the pollution.

2.3 The coastal State report: Article 8 and Protocol I of the Convention require that the nearest coastal State be notified of actual or probable discharges. The intent of this requirement is to ensure that coastal States are informed without delay, of any incident giving rise to pollution, or threat of pollution, of the marine environment, as well as of assistance and salvage measures, so that appropriate action may be taken.

2.3.1 When required: The Plan should provide clear, concise guidance to enable the master to determine when a report to the coastal State is required.

2.3.1.1 Actual discharge: A report to the nearest coastal State is required whenever there is:

- .1 a discharge of oil, resulting from damage to the ship or its equipment, or for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
- .2 a discharge during the operation of the ship of oil in excess of the quantity or instantaneous rate permitted under the present Convention.

2.3.1.2 Probable discharge: The Plan should give the master guidance to evaluate a situation which, though not involving an actual discharge, would qualify as a probable discharge and thus require a report. In judging whether there is such a probability and whether the report should be made, the following factors, as a minimum, should be taken into account:

- .1 the nature of the damage, failure or breakdown of the ship, machinery or equipment;
- .2 ship location and proximity to land or other navigational hazards;
- .3 weather, tide, current and sea state; and
- .4 traffic density.

2.3.1.2.1 It is impracticable to lay down precise definitions of all types of situations involving probable discharge which would warrant an obligation to report. As a general guideline, the master should make a report in cases of:

- .1 damage, failure or breakdown which affects the safety of ships; examples of such situations are collision, grounding, fire, explosion, structural failure, flooding, cargo shifting; and

- .2 failure or breakdown of machinery or equipment which results in impairment of the safety of navigation; examples of such incidents are failure or breakdown of steering gear, propulsion, electrical generating system, essential shipborne navigational aids.

2.3.2 Information required: The Plan must specify, in appropriate detail, the procedure for making the initial report to the coastal State. The Organization's guidelines in resolution A.648(16) provide necessary detail for the Plan writer. The Plan should include a prepared message form, an example of which is included at Appendix II to these Guidelines. Coastal States are encouraged to take note of table 1 of Appendix II and accept this as sufficient initial information. Supplementary or follow-up reports should as far as possible use the same format.

2.4 List of persons to be contacted

2.4.1 The ship involved in a pollution incident will have to communicate with both coastal State or port contacts and ship interests contacts.

2.4.2 When compiling contact lists, due account must be taken of the need to provide 24-hour contact information and to provide alternates to the designated contact. These details must be routinely updated to take account of personnel changes and changes in telephone, telex, and telefax numbers. Clear guidance should also be provided regarding the preferred means of communication (telex, telephone, telefax, etc.)

2.4.3 Coastal State contacts

2.4.3.1 In order to expedite response and minimize damage from a pollution incident, it is essential that appropriate coastal States be notified without delay. This process is begun with the initial report required by article 8 and Protocol I of the Convention. Guidelines for making this report are provided in paragraph 2.3.

2.4.3.2 The Plan should include as an appendix the list of agencies or officials of administrations responsible for receiving and processing reports as developed and updated by the Organization in conformance with article 8 of the Convention. In the absence of a listed focal point, or should any undue delay be experienced in contacting the responsible authority by direct means, the master should be advised to contact the nearest coastal radio station, designated ship movement reporting station or Rescue Co-ordination Centre (RCC) by the quickest available means.

2.4.4 Port contacts

2.4.4.1 For ships in port, notification of local agencies will speed response. The variety of trades in which ships engage makes it impractical to specify in these guidelines a definitive approach to listing these agencies in the Plan. Information on regularly visited ports should be included as an appendix to the Plan. Where this is not feasible, the Plan should require the master to obtain details concerning local reporting procedures upon arriving in port.

2.4.5 Ship interest contacts

2.4.5.1 The Plan should provide details of all parties with an interest in the ship to be advised in the event of an incident. This information should be provided in the form of a contact list. When compiling such lists, it should be remembered that in the event of a serious incident, ship's personnel will be fully engaged in saving life and taking steps to control and minimize the effects of the casualty. They should therefore not be hampered by having onerous communications requirements imposed on them.

2.4.5.2 Procedures will vary between companies but it is important that the Plan clearly specifies who will be responsible for informing the various interested parties such as cargo owners, insurers and salvage interests. It is also essential that both the ship's Plan and its company's shoreside Plan are co-ordinated to guarantee that all parties having an interest are advised and that duplication of reports is avoided.

2.5 Steps to control discharge

2.5.1 Ship personnel will almost always be in the best position to take quick action to mitigate or control the discharge of oil from their ship. The Plan should provide the master with clear guidance on how to accomplish this mitigation for a variety of situations. The Plan should not only outline action to be taken, but it should also identify who on board is responsible so that confusion during the emergency can be avoided.

2.5.2 This section of the Plan will vary widely from ship to ship. Differences in ship type, construction, cargo, equipment, manning, and even route may result in shifting emphasis being placed on various aspects of this section. As a minimum, the Plan should provide the master with guidance to address the following:

- .1 Operational spills: The Plan should outline the procedures for removal of oil spilled and contained on deck. This may be through the use of on-board resources or by hiring a clean-up company. In either case the Plan should provide guidance to ensure proper disposal of removed oil and clean-up materials.
 - .1.1 Pipe leakage: The Plan should provide specific guidance for dealing with pipe leakage.
 - .1.2 Tank overflow: Procedures for dealing with tank overflows should be included. Alternatives such as lowering cargo or bunkers back to empty or slack tanks or readying pumps to transfer the excess ashore should be outlined.
 - .1.3 Hull leakage: The Plan should provide guidance for responding to spillage due to suspected hull leakage. This may involve guidance on measures to be taken to reduce the head of cargo in the tank involved either by internal transfer or discharge ashore. Procedures to handle situations where it is not possible to identify the specific tank from which leakage is occurring should also be provided. Procedures for dealing with suspected hull fractures should be included and they should carry appropriate cautions regarding attention to the effect corrective actions may have on hull stress and stability.

- .2 Spills resulting from casualties: Each of the casualties listed below should be treated in the Plan as a separate section comprised of various checklists or other means which will ensure that the master considers all appropriate factors when addressing the specific casualty. These checklists must be tailored to the specific ship. In addition to the checklists, specific personnel assignments for anticipated tasks must be identified. Reference to existing fire control plans and muster lists is sufficient to identify personnel responsibilities:

- .2.1 grounding;
- .2.2 fire/explosion;
- .2.3 collision;
- .2.4 hull failure;
- .2.5 excessive list.

2.5.3 In addition to the checklists and personnel duty assignments mentioned in paragraph 2.5.2, the Plan should provide the master with guidance concerning priority actions, stability and stress considerations, and lightening.

2.5.3.1 Priority actions: This section provides some general considerations that apply to a wide range of casualties. The Plan should provide ship-specific guidance to the master concerning these broad topics.

- .1 In responding to a casualty, the master's priority will be to ensure the safety of personnel and the ship and to take action to prevent escalation of the incident. In casualties involving spills, immediate consideration should be given to measures aimed at preventing fire and explosion, such as altering course so that the ship is upwind of the slick, shutting down non-essential air intakes, etc. If the ship is aground, and cannot therefore manoeuvre, all possible sources of ignition should be eliminated and action taken to prevent flammable vapours entering accommodation and engine-room spaces. When it is possible to manoeuvre, the master, in conjunction with the appropriate shore authorities, may consider moving his ship to a more suitable location in order, for example, to facilitate emergency repair work or lightening operations, or to reduce the threat posed to any particularly sensitive shoreline areas. Such manoeuvring may be subject to coastal State jurisdiction.
- .2 Prior to considering remedial action, the master will need to obtain detailed information on the damage sustained by his ship. A visual inspection should be carried out and all cargo tanks, bunker tanks, and other compartments sounded. Due regard should be paid to the indiscriminate opening of ullage plugs or sighting ports, especially when the ship is aground, as loss of buoyancy could result.

- .3 Having assessed the damage sustained by the ship, the master will be in a position to decide what action should be taken to prevent or minimize further spillage. When bottom damage is sustained, hydrostatic balance will be achieved fairly rapidly, especially if the damage is severe, in which case the time available for preventive action will often be limited. When significant side damage is sustained in the way of oil tanks, cargo or bunkers will be released fairly rapidly until hydrostatic balance is achieved and the rate of release will then reduce and be governed by the rate at which oil is displaced by water flowing in under the oil. When the damage is fairly limited and restricted, for example, to one or two compartments, consideration may be given to transferring oil internally from damaged to intact tanks.

2.5.3.2 Stability and stress considerations: Great care in casualty response must be taken to consider stability and stress when taking actions to mitigate the spillage of oil or to free the ship if aground. The Plan should provide the master with detailed guidance to ensure that these aspects are properly considered. Nothing in this section shall be construed as creating a requirement for damage stability plans or calculations beyond those required by relevant international conventions.

- .1 Internal transfers should be undertaken only with a full appreciation of the likely impact on the ship's overall stress and stability. When the damage sustained is extensive, the impact of internal transfers on stress and stability may be impossible for the ship to assess. Contact may have to be made with the owner or operator or other entity in order that information can be provided so that damage stability and damaged longitudinal strength assessments may be made. These could be made within the head office technical departments. In other cases, classification societies or independent organizations may need to be contacted. The Plan should clearly indicate who the master should contact in order to gain access to these facilities.
- .2 Where appropriate, the Plan should provide a list of information required for making damage stability and damaged longitudinal strength assessments.

2.5.3.3 Lightning: Should the ship sustain extensive structural damage, it may be necessary to transfer all or part of the cargo to another ship. The Plan should provide guidance on procedures to be followed for ship-to-ship transfer of cargo. Reference may be made in the Plan to existing company guides. A copy of such company procedures for ship-to-ship transfer operations should be kept with the Plan. The Plan should address the need for co-ordinating this activity with the coastal State, as such operation may be subject to its jurisdiction.

2.5.4 In order to have the necessary information available to respond to the situations referred to in paragraph 2.5.2, certain plans, drawings, and ship-specific details such as, a layout of a general arrangement plan, a tank plan, etc., should be appended. The Plan should show where current cargo, bunker and ballast information, including quantities and specifications, are available.

2.6 National and local co-ordination: Quick, efficient co-ordination between the ship and coastal State or other involved parties becomes vital in mitigating the effects of a pollution incident. The Plan should address the need to contact the coastal State for authorization prior to undertaking mitigating actions.

2.6.1 The identities and roles of various national and local authorities involved vary widely from State to State and even from port to port. Approaches to responsibility for discharge response also vary. Some coastal States have agencies that take charge of response immediately and subsequently bill the owner for the cost. In other coastal States, responsibility for initiating response is placed on the shipowner. In the case of the latter the Plan will require greater detail and guidance to assist the master with organizing this response.

3 NON-MANDATORY PROVISIONS

3.1 In addition to the provisions required by regulation 26 of Annex I of the Convention, local requirements, insurance company, or owner/operator policies, etc., may dictate that other guidance be provided in the Plan. These topics may include: provision of diagrams and drawings; ship carried response equipment; public affairs; record-keeping; and reference materials.

3.2 Plans and diagrams: In addition to the plans required by section 2.5.4 above, other details concerning the ship's design and construction may be appended to the Plan or their location identified.

3.3 Response equipment: Some ships may carry on board equipment to assist in pollution response. The type and quantity of this equipment may vary widely. The Plan should indicate an inventory of such equipment, if carried. It should also provide directions for safe use and guidelines to assist the master in determining when such use is warranted. Care should be exercised to ensure that the use of such equipment by the crew is practical and consistent with safety considerations. When such equipment is carried, the Plan should establish personnel responsibilities for its deployment, oversight, and maintenance. In order to ensure safe and effective use of such equipment, the Plan should also provide for crew training in the use of it. The Plan should include a provision that no chemical agent should be used for response to pollution on the sea without authorization of the appropriate coastal State and that such authorization should also be requested, when required, for use of containment or recovery equipment.

3.4 Public affairs: The owners may want to include in the Plan guidance for the master in dealing with the distribution of information to the news media. Such guidance should be fashioned to reduce the burden on ship's personnel already busy with the emergency at hand.

3.5 Record-keeping: As with any other incident that will eventually involve liability, compensation and reimbursement issues, the owner may want to include in his Plan guidance for the keeping of appropriate records of the pollution incident. Apart from detailing all actions taken on board, records might include communications with outside authorities, owners, and other parties, as well as a brief summary of decisions and information passed and received. Guidance on collecting of samples of spilled oil as well as that carried on board may also be provided.

3.6 Plan review: Regular review of the Plan by the owner, operator or master is recommended to ensure that the specific information contained therein is current. A feedback system should be employed which will allow quick capture of changing information and incorporation of it into the Plan. This feedback system should incorporate the following two means:

- .1 periodic review: the Plan should be reviewed by the owner or operator at least yearly to capture changes in local law or policy, contact names and numbers, ship characteristics, or company policy;
- .2 event review: after any use of the Plan in response to an incident, its effectiveness should be evaluated by the owner or operator and modifications made accordingly.

3.7 Plan testing: The Plan will be of little value if it is not made familiar to the personnel who will use it. Regular exercises will ensure that the Plan functions as expected and that the contacts and communications specified are accurate. Such exercises may be held in conjunction with other shipboard exercises and appropriately logged. Where ships carry response equipment, hands on experience with it by crew members will greatly enhance safety and effectiveness in an emergency situation. Procedures for training and exercise may be defined.

APPENDIX I

The following publications are suggested to provide additional assistance in the preparation of Plans:

Manual on Oil Pollution, Section II, Contingency Planning

International Maritime Organization (IMO)

ISBN 92 801 1233 3

Available in English, French, and Spanish from IMO, Publications Section,
4 Albert Embankment, London SE1 7SR

Response to Marine Oil Spills

International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)

ISBN 0 948691 51 4

Available in English, French, and Spanish from Witherby & Co. Ltd.,
32-36 Aylesbury Street, London EC1R 0ET

Provisions Concerning the Reporting of Incidents Involving Harmful Substances
under MARPOL 73/78

IMO

ISBN 92 801 1261 9

Available in English, French and Spanish from IMO Publications Section

International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals

ISBN 0 948691 62 X

Available from Witherby & Co. Ltd., London

Peril at Sea and Salvage -- A Guide for Masters

International Chamber of Shipping and Oil Companies International Marine
Forum (ICS/OCIMF)

ISBN 0 948691 46 8

Available from Witherby & Co. Ltd., London

Ship to Ship Transfer Guide (Petroleum)

ICS/OCIMF

ISBN 0 948691 36 0

Available from Witherby & Co. Ltd., London

Guidelines for the Preparation of Shipboard Oil Spill Contingency Plans
OCIMF/ITOPF

ISBN 1 85609 016 7

Available from Witherby & Co. Ltd., London

APPENDIX II

DRAFT

EXAMPLE FORMAT FOR SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN

All shipboard oil pollution emergency plans should contain the following introductory text:

"INTRODUCTION

1 This Plan is written in accordance with the requirements of regulation 26 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto.

2 The purpose of the Plan is to provide guidance to the master and officers on board the ship with respect to the steps to be taken when a pollution incident has occurred or is likely to occur.

3 The Plan contains all information and operational instructions required by the Guidelines. The appendices contain names, telephone, telex numbers, etc., of all contacts referenced in the Plan, as well as other reference material.

4 This Plan has been approved by the Administration and, except as provided below, no alteration or revision shall be made to any part of it without the prior approval of the Administration.

5 Changes to Section 5 and the appendices will not be required to be approved by the Administration. The appendices should be maintained up to date by the owners, operators and managers."

INDEX OF SECTIONS

<u>Section</u>	<u>Title</u>
1	Preamble
2	Reporting requirements
	2.1 When to report
	2.2 Information required
	2.3 Who to contact
3	Steps to control discharge
	3.1 Operational spills
	3.2 Spills resulting from casualties
4	National and local co-ordination
5	Additional information (non-mandatory)

Appendices

SECTION 1: PREAMBLE

1 This section should contain an explanation of the purpose and use of the Plan and indicate how the shipboard Plan relates to other shore-based plans (refer Section 1.4 of the Guidelines).

SECTION 2: REPORTING REQUIREMENTS

2 This section should ensure that the reporting requirements of regulation 26 of Annex I of MARPOL 73/78 are complied with and should include information relating to the following:

2.1 When to report

This section should contain guidance on when to report actual and/or probable discharges (see section 2.3.1 of the Guidelines).

2.2 Information required

This section should contain details of the information required for the initial report and supplementary or follow-up reports. Reference should be made to resolution A.648(16) (see section 2.3.2 of the Guidelines). This section should include an example of reporting format as illustrated in table 1.

TABLE 1 (continued)

<u>RR (BRIEF DETAILS OF POLLUTION, INCLUDING ESTIMATE OF QUANTITY LOST)</u>							
<u>SS (BRIEF DETAILS OF WEATHER AND SEA CONDITIONS)</u>							
WIND	┌	DIRECTION	_ _ _	SWELL	┌	DIRECTION	_ _ _
	└	SPEED	(Beaufort)		└	HEIGHT	(m)
<u>TT (CONTACT DETAILS OF SHIP'S OWNER/OPERATOR/AGENT)</u>							
<u>UU (SHIP SIZE AND TYPE)</u>							
LENGTH:	(m)	BREADTH:	(m)	DRAUGHT:	(m)	TYPE:	
<u>XX (ADDITIONAL INFORMATION)</u>							
BRIEF DETAILS OF INCIDENT:							
NEED FOR OUTSIDE ASSISTANCE:							
ACTIONS BEING TAKEN:							
NUMBER OF CREW AND DETAILS OF ANY INJURIES:							
DETAILS OF P&I CLUB & LOCAL CORRESPONDENT:							
OTHERS:							

Footnote: The alphabetical reference letters in the above format are from "General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants" adopted by the International Maritime Organization by resolution A.648(16). The letters do not follow the complete alphabetical sequence as certain letters are used to designate information required for other standard reporting formats, e.g., those used to transmit route information.

2.3 Who to contact

This section should refer the Plan user to Appendices separately listing contacts for the following:

- coastal State contacts (see section 2.4.2 of the Guidelines);
- port contacts (see section 2.4.3 of the Guidelines); and
- ship interest contacts (see section 2.4.4 of the Guidelines).

Examples of how this information could be depicted are included in the appendices.

SECTION 3: STEPS TO CONTROL DISCHARGE

3 This section should ensure that the provisions of regulation 26 of Annex 1 of MARPOL 73/78 regarding steps to control discharge are complied with and should include information relating to the following:

3.1 Operational spills

This section should contain ship-specific information concerning actions to be taken in response to operational spills (see section 2.5.2.1). As a minimum, procedures to address spills resulting from pipe leakage, tank overflow and hull leakage should be included.

3.2 Spills resulting from casualties

This section should contain ship-specific and company-specific information concerning actions to be taken to address, as a minimum, the following casualty scenarios: grounding, fire/explosion, collision, hull failure, excessive list (see section 2.5.2.2 of the Guidelines). This section should also provide guidance on priority actions to be taken (see Section 2.5 of the Guidelines). Consideration should be given to providing some of the necessary information in the form of checklists/flowcharts where considered applicable. An example of presentation of information relating to response activities and personnel responsibilities is given in table 2 below:

Operational spill type	Action to be taken	Designated Crew Member (State rank/rating only)
Pipe leakage	Stop product flow	Chief Officer

Where appropriate this section should provide a list of information required for making damage stability and damage longitudinal strength assessments.

SECTION 4: NATIONAL AND LOCAL CO-ORDINATION

4 This section should contain information to assist the master in initiating action by coastal State, local government or other involved parties (see section 2.6 of the Guidelines). Dependent on the ship's trade, this Section should include information and guidance to assist the master with organizing a response to the incident should such response not be organized by shore authorities. Detailed information for specific areas may be included as appendices to the Plan.

SECTION 5: ADDITIONAL INFORMATION (NON-MANDATORY)

5 This section should contain additional information included in the Plan at the owners' discretion. This information, although not required by regulation 26 of MARPOL 73/78, Annex 1, may be required by local authorities in ports visited by the vessel, or it may be included to provide additional assistance to the ship's master when responding to an emergency situation. This information may include (see section 3 of the Guidelines):

- plan review procedures;
- training and drill procedures;
- record-keeping procedures;
- public affairs policy of the owners/operators;
- etc.

(See section 3 of the Guidelines.)

APPENDICES

The following appendices should be attached to the Plan, as a minimum:

- . List of coastal State contacts (see section 2.4.3 of the Guidelines)
- . List of port contacts as appropriate (see section 2.4.4 of the Guidelines)
- . List of ship interest contacts (see section 2.4.5 of the Guidelines)
- . Ship's plans and drawings (see section 2.5.4 of the Guidelines).

Additionally the following information could be attached:

- . Summary flowchart (consideration should be given to adapting the flowchart for bulkhead display on board)
- . Information relevant to roles and responsibilities of national and local authorities
- . Other reference material

APPENDIX ...

SHIP INTEREST CONTACTS

The following table provides an example as to how ship interest contact information could be presented:

(a) Owner/operator contacts

Name of institution/ person to be contacted	Address	Means of contact	Remarks
Owner/operator		Phone: Fax: Telex: INMARSAT- Telex: INMARSAT- Fax:	

(b) Other ship interest contacts

Name of institution/ person to be contacted	Address	Means of contact	Remarks
Charterer			
Local agent			
P&I Club and correspondents			

DIREKTIV FÖR UTARBETANDE AV EN BEKÄMPNINGSPLAN FÖR FARTYG SOM RÅKAT UT FÖR OLJEOLYCKA

FÖRORD

IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön har utarbetat dessa direktiv, som behövs vid beredningen av fartygets oljebekämpningsplan.

Syftet med direktiven är

- att hjälpa redaren att utarbeta fartygets oljebekämpningsplan enligt ovan nämnda regel,
- att hjälpa administrationen att utarbeta nationella bestämmelser, med vars hjälp ovan nämnda regel får laga kraft.

För enhetlighetens skull ombeds administrationen hänvisa till dessa direktiv då motsvarande nationella regler utarbetas.

INNEHÅLL

1. INLEDNING
2. OBLIGATORISKA BESTÄMMELSER,
REGEL 26 I BILAGA I TILL KONVENTIONEN
3. FRIVILLIGA TILLÄGGSDIREKTIV

Bilagor

Bilaga I LITTERATUR I ÄMNET

Bilaga II EXEMPEL PÅ BEKÄMPNINGSPLAN FÖR FARTYG VID OLJEOLYCKA

1. INLEDNING

1.1 Dessa direktiv har utarbetats för att underlätta uppgörandet av den plan för bekämpning av oljeolycka vilken fartyget skall ha ombord (härefter kallad planen) enligt den internationella MARPOL 73/78-konventionen, bilaga I, regel 26 (härefter kallad konventionen). Planen måste godkännas enligt denna konvention.

1.2 Direktiven består av tre huvudavsnitt

- 1 Inledning: Detta avsnitt ger en överblick av ämnet och introducerar läsaren i grunderna för direktiven och planen.
- 2 Obligatoriska bestämmelser: Detta avsnitt klargör hur kraven i regel 26 i bilaga I till konventionen uppfylls.
- 3 Frivilliga tilläggsdirektiv: Detta avsnitt klargör vilken annan information som kan läggas till planen. Trots att konventionen inte förutsätter att någon övrig information ges, kan denna krävas av lokala myndigheter i hamnar som fartyget besöker. Informationen hjälper fartygets befälhavare att fatta beslut i nödsituationer. Denna del ger också direktiv om hur planen skall uppdateras och användas.

1.3 Ändamålet med direktiven:

Ändamålet med direktiven är att ge en utgångspunkt för utarbetandet av planen för det enskilda fartyget. Man kan inte ge specifika direktiv för olika fartygstyper, då dessa är så många till antalet och helt olika varandra. Den som gör upp planen bör beakta alla olika faktorer som gäller det egna fartyget, t.ex. fartygets storlek och typ, last, rutt och den landbaserade organisationens struktur. En fungerande plan kan inte göras upp så, att man endast plockar utvalda stycken ur direktiven. För att planen skall vara effektiv och uppfylla konventionens krav bör den skraddarsys för det enskilda fartyget. Om direktiven används ändamålsenligt, blir alla aspekter beaktade när planen utarbetas.

1.4 Ändamålet med planen:

Planen bör vara tillgänglig när besättningen handskas med ett oförväntat oljeutsläpp. Det huvudsakliga syftet med planen är att nödvändiga åtgärder vidtas för att stoppa eller minska utsläppet eller för att lindra dess verkningar. Effektiv planering garanterar att nödvändiga åtgärder vidtas på ett konstruktivt och logiskt sätt i rätt tid.

1.4.1 Planen bör täcka mer än de utsläpp som uppstår vid normal användning av fartyget. Den bör ge fartygets befälhavare vägledning om hur katastrofala utsläpp skall bekämpas, ifall fartyget är delaktigt i sådana.

1.4.2 Behovet av en entydig och väl uppbyggd plan är klart, då man tänker på vilken stress och mångfald av uppgifter besättningen råkar ut för i en nödsituation. I oredan som uppstår vid olyckan, kan bristfällig planering ofta leda till missförstånd, misstag och till att nyckelpersoner inte informeras om händelserna. Förseningar sker och dyrbar tid går till spillo - tid under vilken situationen kanske förvärras. Som en följd härav utsätts fartyget och dess besättning för ökad fara och risken för miljöskador tilltar.

- 1.4.3 För att planen skall uppfylla sitt ändamål, bör den vara
- 1 realistisk, praktisk och lätt att använda,
 - 2 förstådd av fartygets ledning, både ombord och i land,
 - 3 utvärderad, granskad och regelbundet uppdaterad.
- 1.4.4 Meningen är att den plan som regel 26 i bilaga I till konventionen kräver skall vara ett lättbegripligt dokument. För att underlätta befälhavarens beslutsfattande i nödsituationer rekommenderas det att man använder entydiga flödesscheman och checklistor. Dessa erbjuder i krissituationer en överskådlig och logiskt uppbyggd modell för informationsförloppet, som kan reducera riskerna för misstag och försummelse. Man bör undvika att inkludera alltför mycket bakgrundsinformation som finns tillgänglig på annat håll, t.ex. detaljerad information om fartyget, lasten etc. Om man anser att dylik information är viktig, kan den placeras i bilagor där den inte drar bort uppmärksamheten från de viktiga delarna i planen.
- 1.4.5 Exempel på det ovan nämnda flödesschemat finns i bilaga II: Exempel på oljebekämpningsplan för fartyg.
- 1.4.6 Planen är ett dokument som används av befälet på fartyget. Planen bör vara skriven på det språk som används ombord. Om större delen av befälet och även språket ombord byts ut, bör planen skrivas om på det nya språket.
2. OBLIGATORISKA BESTÄMMELSER, REGEL 26 I BILAGA I TILL KONVENTIONEN
- 2.1 Detta avsnitt ger detaljerade anvisningar angående de fyra obligatoriska bestämmelserna enligt regel 26 i bilaga I till konventionen.
- 2.2 Regel 26 i bilaga I till konventionen kräver att planen åtminstone består av
- a) den i artikel 8 i protokoll I till konventionen erfordrade proceduren för fartygets befälhavare eller andra personer som ansvarar för rapporteringen av olyckor som berör oljeutsläpp,
 - b) en lista över de myndigheter eller de personer som skall kontaktas vid olyckor som berör oljeutsläpp,
 - c) en detaljerad beskrivning av åtgärder som genast bör vidtas av personer ombord för att begränsa eller kontrollera oljeutsläppet, och
 - d) anvisningar om var och hur man på fartyget organiserar ett samarbete mellan fartyget och lokala och nationella myndigheter för att bekämpa oljeutsläppet."
- 2.3 Rapport till kuststaten:
Enligt artikel 8 i protokoll I till konventionen skall närmaste kuststat informeras om utsläpp som har skett eller troligen kommer att ske. På detta sätt säkerställs att kuststaterna omedelbart informeras om alla händelser som orsakar eller kan orsaka nedsmutsning av havsmiljön och om behovet av assistans och sjöräddning, så att behövliga åtgärder kan vidtas.

- 2.3.1 Tidpunkten:
Planen bör ge befälhavaren klara och entydiga anvisningar om när en rapport till kuststaten skall ges.
- 2.3.1.1 Oljeutsläpp som har inträffat:
En rapport skall alltid sändas till närmaste kuststat
- 1 när det är fråga om oljeutsläpp som beror på att fartyget eller fartygets utrustning har skadats eller på fartygets säkerhet eller räddning av människoliv till sjöss, eller
 - 2 när det är fråga om oljeutsläpp som sker vid normal användning av fartyget, ifall utsläppet överstiger de i konventionen tillåtna värdena.
- 2.3.1.2 Sannolikt oljeutsläpp:
Planen bör ge befälhavaren vägledning om hur han skall bedöma läget, även om inget oljeutsläpp ännu har skett, samt om hur han skall bedöma om en rapport bör avges i fall av ett sannolikt oljeutsläpp. Då man uppskattar sannolikheten för oljeutsläpp och därmed behovet av rapportering, bör åtminstone följande omständigheter beaktas:
- 1 skadans karaktär, skada eller driftstörning i fartyget, i maskineriet eller i utrustningen,
 - 2 fartygets position och dess närhet till land, eller annan navigationsrisk,
 - 3 väderlek, tidvatten, ström och sjögång, samt
 - 4 trafiktäthet.
- 2.3.1.2.1 Det är inte praktiskt möjligt att göra upp en exakt lista över alla typer av sannolika utsläpp som kräver rapport. Som regel kan sägas att befälhavaren bör rapportera i fall av:
- 1 olycka, skada eller driftstörning som inverkar på fartygets säkerhet; t.ex. kollision, grundstötning, eldsvåda, explosion, kollaps av konstruktion, läckage, lastförskjutning, samt
 - 2 skada eller driftstörning i maskineriet eller i utrustning som påverkar fartygets säkerhet; t.ex. i rodermaskineriet, i propulsion, i generatorer, eller på viktiga navigationsinstrument.
- 2.3.2 Informationskrav:
Planen skall med behövliga detaljer specificera hur den första rapporten skall sändas till kuststaten. IMO:s resolution A.648 (16) ger planförfattaren behövliga detaljer. I planen bör finnas ett färdigt formulär. En modell av rapporten finns i bilaga II till dessa direktiv. Kuststaterna anmodas att notera och godkänna tabell 1 i bilaga II som en tillräcklig första rapport. Tilläggs- och uppföljningsrapporter skall i mån av möjlighet skrivas i ett likadant format.

2.4 Lista över kontaktpersoner

2.4.1 Ett fartyg som är delaktigt i en nedsmutsning skall vara i kontakt med kuststat eller hamnmyndigheter och fartygets intressenter.

2.4.2 När listan på kontaktpersoner skrivs, måste behovet av dygnet runt-kontakter till vederbörande instanser tas i betraktande. Dessutom bör man namnge suppleanter till de utsedda personerna. Dessa detaljer bör regelbundet uppdateras med beaktande av personaländringar samt ändringar i telefon-, telefax- och telexnummer. Det bör även tydligt framgå av planen, vilken typ av kommunikation som är att föredra (telefon, telefax, telex etc.).

2.4.3 Kontakt till kuststat

2.4.3.1 För att påskynda reaktionerna och för att minimera skadan vid en oljeolycka är det viktigt att kuststaten omedelbart blir informerad. Processen skall inledas med en första rapport, enligt regel 8 i bilaga I till konventionen. Direktiv för utarbetandet av denna rapport finns i punkt 2.3.

2.4.3.2 I bilagan till planen, som uppdateras av organisationen, skall finnas en lista över ämbetsverk och myndigheter som ansvarar för mottagandet och den fortsatta behandlingen av rapporterna. Om denna lista saknas eller om direkt kontakt inom rimlig tid inte kan fås, bör befälhavaren på snabbast möjliga sätt kontakta närmaste kustradiostation, trafikövervakningsstation eller sjöräddningscentral (RCC).

2.4.4 Kontakt till hamn

2.4.4.1 För ett fartyg som ligger i hamn förkortar anmälan till lokala instanser responstiderna. Den brokiga skalan av fartygstrafik gör det omöjligt att i direktiven ge specifika regler för hur dessa kontakter skall katalogiseras i planen. Information om regelbundet besökta hamnar skall ges som en bilaga till planen. Ifall detta är omöjligt, bör befälhavaren vid ankomst till hamn ta reda på det lokala tillvägagångssättet för rapportering.

2.4.5 Kontakt till fartygets intressenter

2.4.5.1 Planen bör innehålla information om alla de fartygsintressenter som skall informeras om det som hänt. Informationen bör ges i form av en lista över kontaktpersoner. Då man skriver listan bör man beakta att besättningen vid en svår olycka är fullt sysselsatt med att rädda människoliv och behärska och minska olyckans verkningar. Därför bör inte besättningen belastas med onödiga kommunikationskrav.

2.4.5.2 Tillvägagångssättet varierar beroende på bolag, men det viktigaste är, att det ur planen framgår vem som ansvarar för att fartygets intressenter, t.ex. ägare av lasten, försäkringsbolag och räddningsbolag, informeras. Det är även viktigt att fartygets plan överensstämmer med rederiets plan, vilket garanterar att alla intressenter blir informerade och att överlappande åtgärder undviks.

2.5 Åtgärder för att kontrollera utsläpp

2.5.1 Fartygets besättning ligger ofta bäst till för att skrida till snabba åtgärder för att minska eller för att begränsa utsläppet från fartyget. Planen bör ge befälhavaren klar vägledning om hur han skall klara av olika situationer. Planen skall vara mera än en lista över åtgärder. Den skall identifiera de personer som bär ansvar ombord, så att missuppfattningar kan undvikas i krissituationer.

2.5.2 Denna del av planen varierar mycket från fartyg till fartyg. Olikheter i fartygstyp, konstruktion, last, utrustning, bemanning och till och med rutten kan leda till att vissa synpunkter betonas. Ett minimikrav är att planen ger befälhavaren vägledning om hur följande frågor skall behandlas:

1 Utsläpp vid normal användning av fartyget:

Planen bör ge vägledning om hur man avlägsnar olja som spillts ut på däck. Detta kan göras genom besättningens insats eller med hjälp av utomstående bolag. I båda fallen bör planen ge vägledning om efterbehandlingen av den uppsamlade oljan och om rengöringsmaterialet.

1.1 Rörläckage:

Planen bör ge specifika anvisningar om hur man skall handskas med ett rörläckage.

1.2 Överflödet från tankar:

Planen bör även ge anvisningar om hur man behandlar olja i tankar som rinner över. Alternativ, t.ex. pumpning av innehållet i last- eller bunkertankarna över till andra tankar eller omkoppling av pumparna för pumpning av innehållet i land, bör ges.

1.3 Läckage från skrovet:

Anvisningar om behandling av misstänkt läckage från skrovet bör även ges. Detta innebär att man bör klargöra förfaringssättet för att sänka vätskeytan i den skadade tanken, antingen genom att pumpa över innehållet till en annan tank eller i land. Sättet för hur man skall gå till väga bör även anges, om man inte kan bestämma från vilken tank läckaget härstammar. Planen bör innehålla procedurer för åtgärder då sprickor i skrovet misstänks. Härvid bör man iakta inverkan på stabilitet och hållfasthet.

2 Utsläpp som härstammar från en olycka:

Varje nedan nämnd olycka bör behandlas separat i planen. Därtill skall man göra upp en separat checklista eller andra lämpliga medel, som garanterar att befälhavaren beaktar alla behövliga aspekter vid varje typ av olycksfall. Dessa checklistor måste skraddarsys för fartyget. Förutom checklistorna bör det finnas listor över personliga ansvarsområden. Det är tillräckligt med referens till existerande brand- och beredskapslistor.

2.1 grundstötning

2.2 eldsvåda/explosion

2.3 kollision

2.4 skrovskada

2.5 betydande slagsida.

2.5.3 Förutom de i punkt 2.5.2 nämnda checklistorna och listorna över de personliga ansvarsområdena skall planen ge befälhavaren vägledning om prioritering av åtgärder, stabilitets- och hållfasthetsaspekter samt om läktrandet av fartyget.

2.5.3.1 Prioritering av åtgärder:

Denna del av planen ger några allmänna synpunkter på många slag av skador. Planen bör ge fartygsspecifika anvisningar om nedan nämnda huvudpunkter.

- 1 Befälhavarens primära hänsyn vid en olyckshändelse är att garantera besättningens och fartygets säkerhet samt förvissa sig om att skadan inte förvärras. Vid olyckshändelser som orsakar oljeutsläpp skall den omedelbara uppmärksamheten fästas vid förhindrandet av eldsvåda och explosion genom att ändra fartygets kurs, så att fartyget är i lovart om oljebältet, samt genom att stänga sekundära ventilationsintag osv. Ifall fartyget står på grund och sålunda är manöverodugligt, skall alla användningskällor elimineras och alla öppningar till bostadsutrymmena och maskinrummet stängas, så att lättantändliga gaser inte tränger in. Om fartyget är manöverdugligt, skall befälhavaren i samråd med vederbörliga kustmyndigheter komma överens om huruvida fartyget kan flyttas till ett lämpligare ställe för utförande av nödreparationer, läktring eller skonande av känsliga naturområden. Ovan nämnda förflyttning kan bestämmas av kuststaten.
- 2 Innan reparationsarbeten utförs, bör befälhavaren skaffa detaljerade uppgifter om fartygets skador. Visuella granskningar av last- och bunkertankar skall utföras och andra utrymmen pejlas. Man bör beakta ullage- och granskningsluckorna i däck, i synnerhet då fartyget står på grund, ty ovarsamt öppnande av luckorna kan leda till att fartyget sjunker.
- 3 Då befälhavaren har klart för sig vilka skador fartyget har, kan han besluta om vilka åtgärder som bör vidtas för att hindra eller minska fortsatt utsläpp. Vid bottenskada uppnår fartyget hydrostatisk balans relativt snabbt, speciellt vid större skador, varvid tiden för motåtgärder ofta är begränsad. Då märkbara sidoskador uppstår i oljetankar, kommer innehållet i last- eller bunkertankarna att tömmas ganska snabbt tills vätskeytorna är på samma nivå, varefter oljan i tanken byts ut mot havsvatten i allt långsammare takt. Om skadan är relativt begränsad och omfattar t.ex. en eller två avdelningar, kan man tänka sig att pumpa olja från skadade till hela tankar.

2.5.3.2 Stabilitets- och hållfasthetsaspekter:

Stor vikt bör läggas vid stabilitets- och hållfasthetsaspekterna då fartyget tas loss från grundet eller då man påbörjar arbetet att minska oljeutsläppet. Planen bör ge befälhavaren detaljerade anvisningar, så att det garanteras att dessa aspekter beaktas. Under denna punkt skall inga extra krav på läckstabilitetsplaner eller -beräkningar ställas utöver dem som finns i gällande internationella konventioner.

- 1 Då vätska flyttas från en tank till en annan bör man noga överväga inverkan på fartygets stabilitet och hållfasthet. Om fartygets skador är betydande, kan det vara omöjligt för fartygets besättning att beräkna hur vätskeförflyttningar påverkar fartygets stabilitet och hållfasthet. Fartyget kan vara tvunget att

kontakta rederiet, operatörerna eller andra instanser i land för att få hjälp för att utföra läckstabilitets- och långskeppsstyrkeberäkningar. En lämplig plats kan vara rederiets tekniska avdelning. I andra fall kan man ta kontakt med klassificeringsanstalter eller utomstående byråer. I planen bör tydligt framgå vem befälhavaren bör kontakta för att få tillgång till nämnda hjälpmedel.

- 2 Såvitt möjligt bör planen ge uppgifter om erforderliga data för läckstabilitetsberäkningar och långskeppsstyrkeberäkningar beträffande det skadade fartyget.

2.5.3.3 Läktrande av fartyget:

Ifall fartyget erhåller märkbara strukturella skador, kan det vara nödvändigt att förflytta en del av eller hela lasten till ett annat fartyg. Planen skall ge anvisningar om hur man förflyttar last från fartyg till fartyg. Hänvisningar till rederiets redan existerande instruktioner kan göras. En kopia av rederiets instruktioner för förflyttning av last från fartyg till fartyg skall ingå i planen. I planen bör det påpekas att en dylik förflyttning av last bör göras i samarbete med kuststaten, ty kuststaten kan ha lagstadgade regler om hur denna lastförflyttning skall utföras.

- 2.5.4 För att kunna agera i de under punkt 2.5.2 nämnda situationerna, bör vissa dokument, ritningar samt fartygsdata, såsom generalarrangemang, tankplan osv., finnas tillhanda. I planen bör anges var man kan erhålla aktuell information om last, bunker och barlast, inklusive kvantiteter och specifikationer.

2.6 Nationell och lokal samverkan:

Rask, effektiv koordination mellan fartyget och kuststaten eller andra inblandade parter är viktig för att minska utsläppets förorenande verkan. I planen bör även påpekas vikten av att kontakta kuststaten för att erhålla befogenheter att påbörja oljebekämpningen.

- 2.6.1 Nationella och lokala myndigheters verksamhet och befogenheter varierar mycket från stat till stat och även från hamn till hamn. Inställningen till ansvarsfrågor vid bekämpning av utsläpp varierar också. Vissa kuststater har byråer som omedelbart tar hand om oljebekämpningen och sedan debiterar rederiet för kostnaderna. Därtill finns det kuststater som väntar sig att rederiet tar initiativet till oljebekämpningen. I det senare fallet ställs större krav på att planen innehåller detaljerade anvisningar om hur befälhavaren skall organisera oljebekämpningen.

3 FRIVILLIGA TILLÄGGSDIREKTIV

- 3.1 Förutom de obligatoriska bestämmelserna i bilaga I regel 26 till konventionen kan lokala bestämmelser, försäkringsbolags eller rederiets/operatörens egna bestämmelser ställa krav på planen. Följande detaljer kan ingå i planen: krav på diagram och ritningar, ombordvarande bekämpningsmaterial, information åt allmänheten, registrering av händelseförloppet samt referensmaterial.

3.2 Ritningar och diagram:

Förutom de under punkt 2.5.4 nämnda ritningarna, kan detaljer angående fartygets konstruktion, eller information om var detta material finns, företes i en bilaga till planen.

3.3 Bekämpningsmaterial:

Vissa fartyg har utrustning ombord för bekämpning av utsläpp. Utrustningens typ och kvalitet kan variera mycket. Ifall material finns ombord, bör en lista över innehållet vara medtagen i planen. Därtill kommer bruksanvisningen för utrustningen och vägledning för befälhavaren, så att han kan bedöma när utrustningen skall användas. Man bör försäkra sig om att besättningen kan använda utrustningen på ett effektivt, ändamålsenligt och tryggt sätt. Ifall dylik utrustning finns ombord, skall planen ange personliga ansvarsområden för användning, övervakning och underhåll av utrustningen. För att utrustningen skall kunna användas tryggt och effektivt, bör planen innehålla anvisningar om hur övningar för besättningen skall arrangeras. Planen bör innehålla en bestämmelse om att kemikalier inte får användas för bekämpning av olja i havet utan tillstånd från vederbörande kuststat, samt att motsvarande tillstånd vid behov bör erhållas för användande av uppsagnings- och uppsamlingsutrustning.

3.4 Information till allmänheten:

Rederiet vill kanske innefatta egna krav i planen på hur befälhavaren skall informera massmedierna. Anvisningarna bör vara så uppgjorda, att de inte ökar den redan fullt sysselsatta besättningens arbetsbörda.

3.5 Registrering av händelseförloppet:

Eftersom det vid många olyckshändelser uppstår frågor om ansvar, ersättningar och återbetalningar, vill rederiet kanske i planen ha omnämnt behovet av att registrera händelseförloppet vid oljeutsläpp. Förutom att alla detaljer vid oljebekämpningen registreras kan det även inkluderas information om all kommunikation till myndigheter, rederiet eller andra parter samt dessutom en kort resumé över fattade beslut och informationsutbyte. Man kan i planen även ge anvisningar om hur prov skall tas av den utspillda oljan samt av den olja som finns ombord.

3.6 Genomgång av planen:

Det rekommenderas att rederiet eller befälhavaren regelbundet går igenom planen för att säkerställa att den specifika informationen i planen är à jour. Man bör skapa ett uppföljningssystem, som säkerställer att ny och ändrad information snabbt förs in i planen. Uppföljningssystemet bör innehålla följande:

- 1 periodisk granskning: rederiet eller operatören bör årligen granska planen för att beakta förändringar i lokala lagar eller förfaranden, kontaktpersoner och -nummer, fartygets data eller rederiets förfaringssätt;
- 2 granskning vid tilldragelse: varje gång planen har använts vid en olycka bör rederiet eller operatören utvärdera planens effektivitet och göra behövliga modifikationer.

3.7 Testning av planen:

Planen är till ingen nytta om den besättning som skall använda den inte har fått studera den på förhand. Regelbundna övningar garanterar att planen fungerar som väntat och att kontakter och kommunikationer håller streck. Sådana övningar kan hållas i samband med andra övningar ombord och bör även registreras. Fartyg som har bekämpningsutrustning ombord och personal som kan använda den uppnår bättre säkerhet och kan agera effektivt i fall av olyckshändelser. Planen kan definiera riktlinjer för skolning och övning.

BILAGA I

LITTERATUR OM ÄMNET

Följande publikationer ger ytterligare information för utarbetande av planen:

MANUAL ON OIL POLLUTION, Section II - Contingency Planning
International Maritime Organization (IMO)
ISBN 92 801 1233 3
IMO, Publications Section, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR

RESPONSE TO MARINE OIL SPILLS
International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF)
ISBN 0 948691 51 4
Witherby & Co. Ltd., 32 - 36 Aylesbury Street, London EC1R 0ET

PROVISIONS CONCERNING THE REPORTING OF INCIDENTS INVOLVING
HARMFUL SUBSTANCES UNDER MARPOL 73/ 78
International Maritime Organization (IMO)
ISBN 92 801 1261 9
IMO, Publications Section, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR

INTERNATIONAL SAFETY GUIDE FOR OIL TANKERS AND TERMINALS
ISBN 0 948691 62 X
Witherby & Co. Ltd., 32 - 36 Aylesbury Street, London EC1R 0ET

PERIL AT SEA AND SALVAGE - A GUIDE FOR MASTERS
International Chamber of Shipping and Oil Companies International
Marine Forum (ICS/OCIMF)
ISBN 0 948691 46 8
Witherby & Co. Ltd., 32 - 36 Aylesbury Street, London EC1R 0ET

SHIP TO SHIP TRANSFER GUIDE (PETROLEUM)
ICS/OCIMF
ISBN 0 948691 36 0
Witherby & Co. Ltd., 32 - 36 Aylesbury Street, London EC1R 0ET

GUIDELINES FOR THE PREPARATION OF SHIPBOARD OIL SPILL CONTINGENCY
PLANS
OCIMF/ITOPF
ISBN 1 85609 016 7
Witherby & Co. Ltd., 32 - 36 Aylesbury Street, London EC1R 0ET

BILAGA II

EXEMPEL PÅ BEKÄMPNINGSPLAN FÖR FARTYG VID OLJEOLYCKA

Varje bekämpningsplan för fartyg vid oljeolycka bör innehålla följande förord:

"FÖRORD

- 1 Denna plan har uppgjorts enligt regel 26 i bilaga I till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg.
- 2 Ändamålet med planen är att ge befälet ombord direktiv om de åtgärder som bör vidtas vid en oljeolycka som inträffat eller som troligen kommer att inträffa.
- 3 Planen innehåller all information och alla operativa instruktioner som direktiven kräver. Bilagorna innehåller namn, telefon/telexnummer etc. på alla kontakter som hänvisats till i planen samt annat referensmaterial.
- 4 Sjöfartsstyrelsen har godkänt denna plan och inga ändringar eller tillägg, utom de i punkt 5 angivna, får göras i planen eller delar av den utan sjöfartsstyrelsens godkännande.
- 5 Ändringar i avsnitt 5 och bilagorna kräver inte sjöfartsstyrelsens godkännande. Den aktuella informationen i bilagorna skall upprätthållas av rederiet och operatörerna."

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<u>Avsnitt</u>	<u>Rubrik</u>
1	Inledning
2	Rapporteringskrav
	2.1 När skall man rapportera
	2.2 Behövlig information
	2.3 Vem skall man kontakta
3	Åtgärder för att behärska utsläppet
	3.1 Utsläpp vid normal verksamhet
	3.2 Utsläpp vid olycka
4	Nationell och lokal samverkan
5	Tilläggsinformation (frivillig)

Bilagor

AVSNITT 1: INLEDNING

- 1 Detta avsnitt bör förklara syftet med planen och hur man använder den samt hur planen ombord förhåller sig till motsvarande planer i land (se punkt 1.4 i direktiven).

AVSNITT 2: RAPPORTERINGSKRAV

- 2 Detta avsnitt bör garantera att rapporteringskraven i regel 26 i bilaga I i MARPOL 73/78 uppfylls och skall innehålla information om följande:

2.1 När skall man rapportera

Detta avsnitt bör ge anvisningar om när man skall rapportera inträffade eller sannolika utsläpp (se punkt 2.3.1 i direktiven).

2.2 Behövlig information

Detta avsnitt bör ange vilken information som bör ingå i den första rapporten samt i tilläggs- och uppföljningsrapporterna. Hänvisningar bör göras till IMO:s resolution A.648 (16) (se avsnitt 2.3.2 i direktiven). I detta kapitel bör ingå ett exempel på rapporteringsformuläret enligt tabell 1.

TABELL 1

BEKÄMPNINGSPLAN FÖR FARTYG VID OLJEOLYCKA
EXEMPEL PÅ DEN FÖRSTA RAPPORTEN

AA (FARTYGETS NAMN, SIGNALBOKSTÄVER, NATIONALITET)

BB (DATUM OCH KLOCKSLAG FÖR HÄNDELSEN, UTC)

| | | | | | |
D D H H M M

CC (POSITION, LAT, LONG)

| | | | | N|S|
d d m m

| | | | | E|W|
d d d m m

ELLER

DD (BÄRING, AVSTÅND TILL LANDMÄRKE)

| | | | | |
d d d N. mil

EE (KURS)

| | | | |
d d d

FF (HASTIGHET, KNOP)

| | | | |
kn kn 1/10

LL (PLANERAD RUTT)

MM (BEMANNADE RADIOSTATIONER)

NN (DATUM OCH TIDPUNKT FÖR FÖLJANDE RAPPORT, UTC)

| | | | | | |
D D H H M M

PP (OMBORDVARANDE LAST/BUNKER, TYP OCH MÄNGD)

QQ (KORT BESKRIVNING AV BRISTER/FEL/SKADOR)

RR (KORT BESKRIVNING AV NEDSMUTSNINGEN, INKLUSIVE UPPSKATTNING AV MÄNGDEN)

SS (KORT BESKRIVNING AV VÄDRET OCH SJÖGÅNGEN)

RIKTNING	VÅGOR	RIKTNING
VIND		HÖJD
HASTIGHET	(Beaufort)	(m)

TT (BESKRIVNING OM HUR KONTAKT TAS TILL REDERIET/OPERATÖR/AGENT)

VV (FARTYGETS STORLEK OCH TYP)

LÄNGD: (m) BREDD: (m) DJUPGÅENDE: (m)

TYP:

XX (TILLÄGGSUPPGIFTER)

KORT BESKRIVNING AV HÄNDELSEN:

BEHOVET AV UTOMSTÄENDE HJÄLP:

VIDTAGNA ÅTGÄRDER:

BESÄTTNINGENS ANTAL OCH UPPGIFTER OM SKADADE:

UPPGIFTER OM P & I KLUBB OCH LOKAL REPRESENTANT:

ANNAT:

Anmärkning: Formulärets referensbokstäver i alfabetisk ordning härstammar från "General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants" antagen av IMO genom resolution A.648 (16). Alla bokstavskombinationer har inte använts, ty en del bokstäver är reserverade för andra rapporteringsändamål, t.ex. vid anmälan av fartygets ruttinformation.

2.3 VEM SKALL MAN KONTAKTA

Detta avsnitt bör hänvisa användaren till bilagor som innehåller kontaktinformation om följande:

- kontakt till kuststat
(se punkt 2.4.3 i direktiven)
- kontakt till hamn
(se punkt 2.4.4 i direktiven), samt
- kontakt till fartygets intressenter
(se punkt 2.4.5 i direktiven).

Ovan nämnda kontaktinformation har beskrivits i bilagorna.

AVSNITT 3: ÅTGÄRDER FÖR ATT BEHÄRSKA UTSLÄPPET

3 Detta avsnitt bör garantera att åtgärderna för att behärska utsläppet vidtas enligt regel 26 i bilaga I i MARPOL 73/78 och skall innehålla information om följande:

3.1 Utsläpp vid normal verksamhet

Detta avsnitt bör innehålla fartygsspecifik information om åtgärder mot operationella utsläpp (se punkt 2.5.2.1 i direktiven). Som minimum bör ingå åtgärder för rörläckage, överfyllning av tankar och skrovläckage.

3.2 Utsläpp vid olycka

Detta avsnitt bör innehålla fartygs- och rederispecifik information angående åtgärder åtminstone vid följande typer av olyckor: grundstötning, eldsvåda/explosion, kollision, skrovsador, märkbar krängning (se punkt 2.5.2.2 i direktiven). Detta avsnitt bör även ge information om prioriteringen av åtgärderna (se avsnitt 2.5 i direktiven). Vid behov kan i mån av möjlighet en del av den behövliga informationen ges i form av checklistor/flödesscheman. Tabell 2 innehåller ett exempel på information om åtgärder och ansvarsområden.

TABELL 2

Typ av operationellt utsläpp	Åtgärd	Person som utför åtgärden (endast grad)
Rörläckage	Stoppa flödet	Överstyrman

Till detta avsnitt kan fogas en lista över information som behövs för läckstabilitets- och långskeppsstyrkeberäkningar, ifall det anses ändamålsenligt.

AVSNITT 4: NATIONELL OCH LOKAL SAMVERKAN

- 4 Detta avsnitt bör innehålla information som hjälper befälhavaren att sätta igång åtgärderna hos kuststat, lokala myndigheter eller andra berörda parter (se punkt 2.6 i direktiven). Detta avsnitt skall beroende på fartygets verksamhetsområde ge befälhavaren information och vägledning om hur han skall organisera oljebekämpningen, ifall kustmyndigheterna inte tar något initiativ. Detaljerad information om specifika områden kan ingå som bilaga till planen.

AVSNITT 5: TILLÄGGSINFORMATION (frivillig)

- 5 Detta avsnitt bör innehålla tilläggsinformation enligt rederiets önskemål. Fastän regel 26 i bilaga I i MARPOL 73/78 inte kräver detta, kan sådan information tilläggas som ger befälhavaren extra hjälp för att klara av krissituationer eller som krävs av lokala myndigheter i hamnar som fartyget besöker. Denna information kan omfatta följande:

- metoder att kontrollera planen,
- metoder för skolning och övningar,
- metoder för registrering (dagbok/loggbok),
- etc.

(se avsnitt 3 i direktiven)

BILAGOR

Åtminstone följande bilagor bör höra till planen:

- lista över kontakter till kuststat
(se punkt 2.4.3 i direktiven)
- lista över erforderliga kontakter till hamnar
(se punkt 2.4.4 i direktiven)
- lista över kontakter till fartygets intressenter
(se punkt 2.4.5 i direktiven)
- lista över fartygets ritningar
(se punkt 2.4.5 i direktiven)

Dessutom kan följande information bifogas:

- ett sammandrag i form av ett flödesschema (eventuellt kan schemat hängas upp på en vägg ombord)
- viktig information om nationella och lokala myndigheters arbetsuppgifter och ansvarsområden
- annat referensmaterial

BILAGOR

KONTAKTER TILL FARTYGETS INTRESSENTER

Nedanstående tabell ger ett exempel på hur man kan förete information om kontakter till fartygets intressenter:

(a) Rederi/operatör

Part/ Kontaktperson	Adress	Kommunikationssätt	Anmärkning
Rederi/ operatör -----		Telefon:..... Fax:..... Telex:..... INMARSAT-Telex:..... INMARSAT-Fax:.....	

(b) Andra intressenter

Part/ Kontaktperson	Adress	Kommunikationssätt	Anmärkning
Befraktare Lokal agent P&I Klubb och representanter -----			

BEKÄMPNINGSPLAN FÖR FARTYG VID OLJEOLYCKA SAMMANDRAG I FORM AV FLÖDESSCHEMA

Detta flödesschema ger riktlinjerna för verksamheten ombord vid oljeolyckor enligt vad IMO har föreskrivit i direktiven. Detta diagram är inte fullständigt och bör därför inte användas som det enda förfaringssättet. Man bör vid behov inkludera specifika direktiv. Planen är gjord för att hjälpa besättningen vid bekämpningen av oljeolyckor, för att hindra eller minska utsläppet samt för att lindra dess verkningar. Verksamheten är uppdelad i två kategorier - rapportering och åtgärder.



