

den voor emissiebeheer. Hier gelden de strengste eisen voor lozingen (of emissies), inclusief lozingsverboden. Ook kan er echter gekozen worden voor technische oplossingen die de noodzaak van operationele lozingen beperken. Bij ongevallen moet men vooral denken aan ontwerp-, constructie-, bemannings-, en uitrustings-eisen die er zorg voor dragen dat er zo weinig mogelijk schade op kan treden.

MARPOL 73/78 is van toepassing op zee, waar dan ook ter wereld. Schepen die de vlag voeren van Staten die Partij zijn bij de verschillende Bijlagen bij MARPOL 73/78, zijn verplicht de daarin vervatte verplichtingen na te komen. In beginsel zou het daarom niet eens nodig zijn dat kuststaten de lozingsnormen uit MARPOL 73/78 opnemen in nationale wet- en regelgeving en die van toepassing verklaren op buitenlandse schepen in hun maritieme zones. Omdat de handhaving door vlaggenstaten vaak te wensen overlaat, is dit wel verplicht onder MARPOL 73/78. De andere normen (niet-lozingsnormen) 'volgen' als het ware het schip en daarom is het niet noodzakelijk ze op maritieme zones toepasselijk te maken. Ze kunnen bijvoorbeeld verbonden worden aan periodieke inspecties of, voor buitenlandse schepen, worden geformuleerd als voorwaarden voor het aandoen van havens.

De Bijlagen kennen een aantal algemene uitzonderingen op de lozingsnormen, namelijk:

- in geval van overmacht;
- als de lozing het gevolg is van schade; en
- als de lozing gemaakt is ter bestrijding van verontreiniging.

Ook eisen alle Bijlagen, behalve Bijlage III, dat Staten die Partij zijn zorgen voor havenontvangstinstallaties.