

Nedenfor gjengis den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip vedlegg VI om hindring av luftforurensning (MARPOL 73/78 vedlegg VI jf. MEPC.176(58)) slik Sjøfartsdirektoratet tolker denne del av konvensjonen tatt inn i konsolidert utgave 2011 med endringer til og med IMO resolusjon MEPC.217(63).

MARPOL VEDLEGG VI

Hindring av luftforurensning

KAPITTEL 1 GENERELLE BESTEMMELSER

Regel 1 Anvendelse¹

Bestemmelsene i dette vedlegg får anvendelse på alle skip, med mindre annet er uttrykkelig fastsatt i regel 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 og 22 i dette vedlegg.

Regel 2 Definisjoner

I dette vedlegg gjelder følgende definisjoner:

1 «Vedlegg» betyr vedlegg VI til Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973 (MARPOL), som endret ved den tilhørende protokoll av 1978, og som endret ved protokollen av 1997, som endret av organisasjonen, forutsatt at disse endringene vedtas og trer i kraft i samsvar med bestemmelsene i artikkel 16 i denne konvensjon.

2 «Et tilsvarende byggetrinn» betyr det trinnet der:

.1 bygging som kan identifiseres med et bestemt skip, begynner og

.2 montering av vedkommende skip er påbegynt og utgjør minst 50 tonn eller 1 % av den beregnede massen av alle konstruksjonsmaterialer, dersom denne verdien er mindre.

3 «Årsdag» betyr den dagen og måneden i hvert år som tilsvarer utløpsdatoen for det internasjonale sertifikatet for hindring av luftforurensning.

4 «Hjelpekontrollinnretning» betyr et system, en funksjon eller en kontrollstrategi montert på en dieselmotor i et skip, og som brukes til å beskytte motoren og/eller dens hjelpeutstyr mot operasjonelle forhold som kan føre til skade eller svikt, eller som brukes til å lette start av motoren. En hjelpekontrollinnretning kan også være en strategi eller et tiltak som det på tilfredsstillende måte er påvist ikke er en manipulasjonsinnretning.

5 «Kontinuerlig mating» betyr prosessen der avfall mates inn i et forbrenningskammer uten menneskelig medvirkning mens forbrenningsanlegget er under normale operasjonelle forhold og den operasjonelle temperaturen i forbrenningskammeret er mellom 850 °C og 1200 °C.

¹ Endret ved resolusjon MEPC.203(62).

6 «Manipulasjonsinnretning» betyr en innretning som måler, registrerer eller reagerer på operasjonelle variabler (for eksempel motorturtall, temperatur, innsugingstrykk eller enhver annen parameter) for å aktivere, modulere, forsinke eller deaktivere driften av en komponent eller funksjon i utslippskontrollsystemet slik at utslippskontrollsystemets effektivitet reduseres under forhold som forekommer ved normal drift, med mindre bruken av en slik innretning utgjør en betydelig del av de prøvingsmetodene som er benyttet ved utslippsertifisering.

7 «Utslipp» betyr enhver frigivelse av stoffer som er underlagt kontroll i henhold til dette vedlegg, fra skip til atmosfæren eller sjøen.

8 «Lavutslippsområde» betyr et område der det er nødvendig å vedta særlige obligatoriske tiltak med hensyn til utslipp fra skip for å hindre, redusere og kontrollere luftforurensning fra NO_x eller SO_x og partikler eller alle tre typer utslipp og de skadevirkningene disse har på menneskers helse og på miljøet. Lavutslippsområdene skal omfatte alle områder som er oppført i, eller angitt i henhold til, regel 13 og 14 i dette vedlegg.

9 «Brennolje» betyr ethvert drivstoff som leveres til eller er beregnet på forbrekking til fremdrift eller bruk om bord på et skip, herunder destillatolje og tungolje.

10 «Bruttotonnasje» betyr bruttotonnasje beregnet i samsvar med reglene for måling av tonnasje fastsatt i vedlegg I til Den internasjonale konvensjon om måling av skip, 1969, eller en etterfølgende konvensjon.

11 «Installasjoner i forbindelse med regel 12 i dette vedlegg» betyr installasjon av systemer, utstyr, herunder bærbare brannslukkingsapparater, isolasjon eller annet materiale på et skip, med unntak av reparasjon eller påfylling av tidligere installerte systemer, utstyr, isolasjon eller annet material, eller påfylling av bærbare brannslukkingsapparater.

12 «Installert» betyr en dieselmotor som er montert eller skal monteres på et skip, herunder en bærbar hjelpedieselmotor, bare dersom drivstoffsystemet, kjølesystemet eller eksosanlegget er en integrert del av skipet. Et drivstoffsystem betraktes som integrert i skipet bare dersom det er permanent fastmontert på skipet. Denne definisjonen omfatter en dieselmotor som brukes til å utfylle eller forsterke skipets installerte energikapasitet og er ment å være en integrert del av skipet.

13 «Unormal utslippskontrollstrategi» betyr enhver strategi eller ethvert tiltak som når skipet brukes under normale forhold, reduserer utslippskontrollsystemets effektivitet til et nivå som ligger under det som er forventet ved den relevante utslippsprøvingen.

14 «Dieselmotor på et skip» betyr en stempeldrevet forbrekkingmotor som går på flytende drivstoff eller blandingsdrivstoff, og som regel 13 i dette vedlegg får anvendelse på, herunder start-/kombinasjonssystemer dersom det blir brukt.

15 «NO_x-koden» betyr det tekniske regelverket for kontroll med utslipp av nitrogenoksider fra dieselmotorer på skip (Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines) vedtatt ved resolusjon 2 på MARPOL-konferansen i 1997, som endret av organisasjonen, forutsatt at disse endringene vedtas og trer i kraft i samsvar med bestemmelsene i artikkel 16 i denne konvensjon.

16 «Ozonnedbrytende stoffer» betyr kontrollerte stoffer definert i artikkel 1 nr. 4 i Montreal-protokollen om stoffer som bryter ned ozonlaget, 1987, oppført i vedlegg A, B, C eller E til ovennevnte protokoll og gjeldende på tidspunktet da dette vedlegg anvendes eller fortolkes.

Ozonnedbrytende stoffer som kan finnes om bord på skip, omfatter, men er ikke begrenset til:

halon 1211	bromklordifluormetan,
halon 1301	bromtrifluormetan,
halon 2402	1,2-dibrom-1,1,2,2-tetrafluoretan (også kalt halon 114B2),
CFC-11	triklorfluormetan,
CFC-12	diklordifluormetan,
CFC-113	1,1,2-triklor-1,2,2-trifluoretan,
CFC-114	1,2-diklor-1,1,2,2-tetrafluoretan,
CFC-115	klorpentafluoretan.

17 «Avfallsforbrekking om bord» betyr forbrekking om bord på et skip av avfall eller annet materiale dersom dette avfallet eller materialet ble produsert under normal drift av skipet.

18 «Avfallsforbrenningsanlegg om bord» betyr et anlegg om bord på skipet som hovedsakelig er ment til avfallsforbrenning.

19 «Skip bygget» betyr et skip hvis kjøp er strukket, eller som er på et tilsvarende byggetrinn.

20 «Oljeslam» betyr slam fra brennolje- eller smøreoljeseparatorer, brukt smøreolje fra hoved- eller hjelpemotorer eller avfallsolje fra bunnvannsseparatorer, oljefiltreringsutstyr eller dryppskåler.

21² «Tankskip» med hensyn til regel 15 betyr et oljetankskip som definert i regel 1 i vedlegg I, eller et kjemikalietankskip som definert i regel 1 i vedlegg II til denne konvensjonen.

³I kapittel 4 gjelder følgende definisjoner:

22 «Eksisterende skip» betyr et skip som ikke er nytt skip.

23 «Nytt skip»⁴ betyr et skip:

.1 som det er inngått byggekontrakt for 1. januar 2013 eller senere, eller

.2 i mangel av byggekontrakt, hvis kjøp er strukket eller som er på tilsvarende byggetrinn 1. juli 2013 eller senere, eller

.3 hvis levering finner sted 1. juli 2015 eller senere.

24 «Omfattende ombygging» med hensyn til kapittel 4 betyr en ombygging av et skip:

.1 som i vesentlig grad endrer skipets dimensjoner, lastekapasitet eller motorkraft, eller

.2 som endrer skipets type, eller

.3 som etter administrasjonens mening foretas i den hensikt å forlenge skipets levetid i vesentlig grad, eller

.4 som på annen måte endrer skipet slik at dersom det hadde vært nytt, ville det ha blitt underlagt de relevante bestemmelsene i denne konvensjon som ikke får anvendelse på det som et eksisterende skip, eller

.5 som i vesentlig grad endrer skipets energieffektivitet og omfatter endringer som kan føre til at skipet overstiger gjeldende påkrevde EEDI som fastsatt i regel 21.

25 «Bulkskip» betyr et skip som hovedsakelig er bygget for å frakte tørrlast i bulk, herunder skipstyper som malmskip som definert i SOLAS kapittel XII regel 1, men ikke medregnet kombinasjonsskip.

26 «Gasstankskip» betyr et lasteskip bygget eller tilpasset for å frakte i bulk enhver flytende gass.

27 «Tankskip» med hensyn til kapittel 4 betyr et oljetankskip som definert i MARPOL vedlegg I regel 1, eller et kjemikalietankskip eller et NLS-tankskip som definert i MARPOL vedlegg II regel 1.

28 «Containerskip» betyr et skip bygget utelukkende for å frakte containere i lasterom eller på dekk.

2 Endret ved resolusjon MEPC.203(62).

3 Tilføyd ved resolusjon MEPC.203(62).

⁴ Med nytt skip i innenriksfart menes et skip

a) som det er inngått byggekontrakt for 1. juli 2015 eller senere,

b) som i mangel av byggekontrakt, hvis kjøp er strukket eller som er på et tilsvarende byggetrinn 1. januar 2016 eller senere, eller

c) hvis levering finner sted 1. januar 2018 eller senere.

29 «Stykkgodsskip» betyr et skip med skrog med ett eller flere dekk som hovedsakelig er bygget for å frakte stykkgoods. Denne definisjonen utelukker spesialiserte tørrlastskip som ikke inngår i beregningen av referanselinjer for stykkgodsskip, nemlig dyretransportskip, lekterskip, skip for tyngre last, skip for frakt av lystfartøyer, skip for frakt av kjernebrensel.

30 «Kjøleskip» betyr et skip bygget utelukkende for å frakte kjølelast i lasterom.

31 «Kombinasjonsskip» betyr et skip bygget for å laste 100 % dødvekt med både flytende last og tørrlast i bulk.

32 «Passasjerskip» betyr et skip som fører mer enn tolv passasjerer.

33 «Roro-lasteskip (transportskip for kjøretøyer)» betyr et roro-lasteskip med flere dekk bygget for å frakte tomme biler og lastebiler.

34 «Roro-lasteskip» betyr et skip bygget for å frakte transportenheter for last.

35 «Roro-passasjerskip» betyr et passasjerskip med roro-lasterom.

36 «Oppnådd EEDI» betyr den EEDI-verdien som et enkeltskip har oppnådd i samsvar med regel 20 i kapittel 4.

37 «Påkrevd EEDI» betyr den høyeste oppnådde EEDI-verdien som er tillatt i samsvar med regel 21 i kapittel 4 for den bestemte skipstypen og størrelsen.

Regel 3 Unntak og fritak

Generelle bestemmelser

1 Reglene i dette vedlegg får ikke anvendelse på:

.1 et utslipp som er nødvendig av hensyn til et skips sikkerhet eller for å redde liv til sjøs, eller

.2 et utslipp som skyldes skade på et skip eller dets utstyr:

.1 forutsatt at alle rimelige forholdsregler er tatt etter at skaden oppstod eller utslippet ble oppdaget, for å unngå eller begrense utslippet mest mulig, og

.2 unntatt dersom rederiet eller skipsføreren opptrådte enten i den hensikt å forårsake skade eller grovt uaktsomt og med viten om at det sannsynligvis ville oppstå skade.

Forsøk for reduksjon av utslipp fra skip og forskning innen kontrollteknologi

2 En parts administrasjon kan, eventuelt i samarbeid med andre administrasjoner, gi fritak fra særlige bestemmelser i dette vedlegg for at et skip skal kunne gjennomføre forsøk med sikte på å utvikle teknologi for reduksjon av og kontroll med utslipp fra skip og programmer for motorkonstruksjon. Et slikt fritak skal gis bare dersom anvendelse av særlige bestemmelser i dette vedlegget eller den reviderte NO_x-koden fra 2008 kan hindre forskning med sikte på å utvikle slik teknologi eller slike programmer. Det skal gis tillatelse til et slikt fritak bare til det minste antall skip som er nødvendig, og følgende bestemmelser skal gjelde for tillatelsen:

.1 for dieselmotorer på skip med et deplasement per sylinder på inntil 30 liter, skal forsøket til sjøs ikke vare lenger enn 18 måneder. Dersom det er behov for ytterligere tid, kan administrasjonen eller administrasjonene som har gitt tillatelsen, innvilge en fornyelse for ytterligere et tidsrom på 18 måneder eller

.2 for dieselmotorer på skip med et deplasement per sylinder på 30 liter eller mer, skal forsøket til sjøs ikke vare lenger enn fem år, og administrasjonen eller administrasjonene som har gitt tillatelsen, skal foreta en fremdriftsvurdering ved hver mellombesiktelse. En tillatelse kan trekkes tilbake på grunnlag av denne vurderingen dersom prøvingen ikke har overholdt vilkårene for tillatelsen, eller dersom det besluttes at teknologien eller programmet sannsynligvis ikke vil gi effektive resultater når det gjelder reduksjon av og

kontroll med utslipp fra skip. Dersom administrasjonen eller administrasjonene som foretar vurderingen, bestemmer at det er behov for ytterligere tid til å foreta prøving av en bestemt teknologi eller et bestemt program, kan en tillatelse fornyes for ytterligere et tidsrom på høyst fem år.

Utslipp fra mineralvirksomhet fra havbunnen

3.1 Utslipp som oppstår som en direkte følge av leting, utvinning og tilhørende bearbeiding til havs av mineralressurser fra havbunnen, er i samsvar med artikkel 2 nr. 3 bokstav b) nr. ii i denne konvensjon unntatt fra bestemmelsene i dette vedlegg. Slike utslipp omfatter følgende:

.1 utslipp fra forbrenning av stoffer som oppstår utelukkende og direkte som følge av leting, utvinning og tilhørende bearbeiding til havs av mineralressurser fra havbunnen, herunder, men ikke begrenset til fakling av hydrokarboner og brenning av borekaks, borevæske og/eller stimuleringsvæske ved brønnkomplettering og prøving, og fakling som følge av unormale forhold,

.2 utslipp av gasser og flyktige forbindelser medrevet i borevæske og borekaks,

.3 utslipp forbundet utelukkende og direkte med behandling, håndtering eller lagring av mineraler fra havbunnen og

.4 utslipp fra dieselmotorer som utelukkende brukes til leting, utvinning og tilhørende bearbeiding til havs av mineralressurser fra havbunnen.

3.2 Kravene i regel 18 i dette vedlegg får ikke anvendelse på bruk av hydrokarboner som produseres og senere brukes på stedet som drivstoff, når dette er godkjent av administrasjonen.

Regel 4 Likeverdige løsninger⁵

1 En parts administrasjon kan tillate at ethvert tilbehør, materiale, arrangement eller apparat monteres i et skip eller andre prosedyrer, alternative brennoljer eller samsvarsmetoder brukes som alternativ til det som er fastsatt i dette vedlegg, dersom slikt tilbehør, materiale, arrangement eller apparat eller andre prosedyrer, alternative brennoljer eller samsvarsmetoder er minst like effektive når det gjelder utslippsreduksjoner som det som er fastsatt i dette vedlegg, herunder standardene fastsatt i regel 13 og 14.

2 En parts administrasjon som tillater at et tilbehør, materiale, arrangement eller apparat eller andre prosedyrer, alternative brennoljer eller samsvarsmetoder brukes som alternativ til det som er fastsatt i dette vedlegg, skal framlegge for organisasjonen opplysninger om dette for oversendelse til partene, til orientering og slik at de kan treffe eventuelle egnede tiltak.

3 En parts administrasjon skal ta hensyn til eventuelle relevante retningslinjer utarbeidet av organisasjonen når det gjelder de likeverdige løsningene fastsatt i denne regel.

4 En parts administrasjon som tillater bruk av en likeverdig løsning som fastsatt i nr. 1 i denne regel skal bestrebe seg på ikke å svekke eller skade miljøet, menneskers helse, eiendom eller ressurser for parten eller andre stater.

KAPITTEL 2 BESIKTELSER, SERTIFISERING OG KONTROLLMIDLER

Regel 5 Besiktelser

⁵ Det vises til «2009 Guidelines for exhaust gas cleaning systems», vedtatt ved resolusjon MEPC.184(59).

1⁶ Ethvert skip med bruttotonnasje 400 eller mer og enhver fast og flytende boreplattform og andre plattformer skal, for å sikre at kravene i kapittel 3 i dette vedlegget overholdes, gjennomgå besiktelsene angitt nedenfor:

.1 en førstegangsbesiktelse før skipet tas i bruk eller før sertifikatet som kreves i henhold til regel 6 i dette vedlegg, utstedes for første gang. Denne besiktelsen skal være slik at den sikrer at utstyret, systemene, tilbehøret, arrangementene og materialet fullt ut oppfyller de gjeldende kravene i kapittel 3,

.2 en fornyelsesbesiktelse med intervaller fastsatt av administrasjonen, men som ikke overstiger fem år, unntatt når regel 9.2, regel 9.5, regel 9.6 eller regel 9.7 i dette vedlegg får anvendelse. Fornyelsesbesiktelsen skal være slik at den sikrer at utstyret, systemene, tilbehøret, arrangementene og materialet fullt ut oppfyller de gjeldende kravene i kapittel 3,

.3 en mellombesiktelse innen tre måneder før eller etter den andre årsdagen eller innen tre måneder før eller etter den tredje årsdagen for sertifikatet, som skal tre i stedet for en av de årlige besiktelsene angitt i nr. 1.4 i denne regel. Mellombesiktelsen skal være slik at den sikrer at utstyret og arrangementene fullt ut oppfyller de gjeldende kravene i kapittel 3 og er i god stand. Slike mellombesiktelser skal påtegnes på IAPP-sertifikatet som er utstedt i henhold til regel 6 eller 7 i dette vedlegg,

.4 en årlig besiktelse innen tre måneder før eller etter hver årsdag for sertifikatet, herunder en generell inspeksjon av utstyret, systemene, tilbehøret, arrangementene og materialet nevnt i nr. 1.1 i denne regel, for å sikre at de er vedlikeholdt i samsvar med nr. 5 i denne regel, og at de fortsatt vil være tilfredsstillende for den brukten skipet er beregnet på. Slike årlige besiktelser skal påtegnes på IAPP-sertifikatet som er utstedt i henhold til regel 6 eller 7 i dette vedlegg, og

.5 en tilleggsbesiktelse, enten fullstendig eller delvis, etter omstendighetene, skal foretas når det utføres omfattende reparasjoner eller fornyelser som fastsatt i nr. 5 i denne regel, eller etter en reparasjon som følge av undersøkelser fastsatt i nr. 6 i denne regel. Besiktelsen skal være slik at den sikrer at de nødvendige reparasjonene eller fornyelsene er effektivt utført, at materialet og arbeidsutførelsen i slike reparasjoner eller fornyelser på alle måter er tilfredsstillende, og at skipet på alle måter oppfyller kravene i kapittel 3.

2⁷ Når det gjelder skip med bruttotonnasje under 400, kan administrasjonen fastsette egnede tiltak for å sikre at de relevante bestemmelsene i kapittel 3 blir overholdt.

3 Besiktelser av skip med hensyn til håndheving av bestemmelsene i dette vedlegg skal utføres av administrasjonens tjenestemenn.

.1 administrasjonen kan likevel overlate besiktelsene enten til inspektører oppnevnt for formålet eller til organisasjoner den har godkjent. Slike organisasjoner skal overholde retningslinjene vedtatt av organisasjonen,⁸

.2 kontroll av om marine dieselmotorer og utstyr er i samsvar med regel 13 i dette vedlegg skal gjennomføres i samsvar med den reviderte NO_x-koden fra 2008,

.3 når en utnevnt inspektør eller godkjent organisasjon fastslår at utstyrets tilstand ikke i det vesentlige stemmer overens med opplysningene i sertifikatet, skal de påse at det treffes korrigerende tiltak og skal deretter underrette administrasjonen. Dersom slike korrigerende tiltak ikke treffes, skal administrasjonen tilbakekalle sertifikatet. Dersom skipet er i en annen parts havn, skal vedkommende myndigheter i havnestaten også underrettes umiddelbart. Når en tjenestemann fra administrasjonen, en utnevnt inspektør eller en godkjent organisasjon har underrettet vedkommende myndigheter i havnestaten, skal regjeringen i den berørte havnestaten gi denne tjenestemannen, inspektøren eller organisasjonen all nødvendig bistand til å utføre deres plikter i henhold til denne regel, og

.4 i alle tilfeller skal den berørte administrasjonen fullt ut garantere at besiktelsen er fullstendig og effektiv og skal forplikte seg til å sikre de nødvendige ordningene for å oppfylle denne forpliktelsen.

⁶ Endret ved resolusjon MEPC.203(62).

⁷ Endret ved resolusjon MEPC.203(62).

⁸ Det vises til «Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.739(18), som endret av organisasjonen ved resolusjon MSC.208(81), og «Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.789(19), som eventuelt endret av organisasjonen. Det vises også til «Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification for the revised MARPOL Annex VI» (resolusjon MEPC.180(59)).

4⁹ Skip som kapittel 4 får anvendelse på, skal også gjennomgå besiktelsene angitt nedenfor, idet det tas hensyn til retningslinjene vedtatt av organisasjonen¹⁰:

.1 en førstegangsbesiktelse før et nytt skip tas i bruk og før det internasjonale sertifikatet for energieffektivitet utstedes. Besiktelsen skal kontrollere at skipets oppnådde EEDI oppfyller kravene i kapittel 4, og at skipets energieffektivitetsplan (SEEMP) som er fastsatt ved regel 22, er om bord,

.2 en generell eller delvis besiktelse, etter omstendighetene, etter en omfattende ombygging av et skip som denne regel får anvendelse på. Besiktelsen skal sikre at den oppnådde EEDI-en beregnes på nytt om nødvendig og oppfyller kravene i regel 21, med den reduksjonsfaktoren som gjelder for skipstypen og størrelsen på det ombygde skipet i fasen som tilsvarer kontraktsdatoen eller datoen da kjølen ble strukket eller levering ble fastsatt for det opprinnelige skipet i samsvar med regel 2.23,

.3 i tilfeller der ombyggingen av et nytt eller eksisterende skip er så omfattende at administrasjonen vurderer skipet som et nybygd skip, skal administrasjonen bestemme om det er nødvendig med en førstegangsbesiktelse av oppnådd EEDI. Dersom en slik besiktelse anses å være nødvendig, skal den sikre at den oppnådde EEDI-en beregnes og oppfyller kravet i regel 21, med den reduksjonsfaktoren som gjelder for skipstypen og størrelsen på det ombygde skipet på datoen for ombyggingskontrakten, eller i mangel av kontrakt, datoen da ombyggingen begynte. Besiktelsen skal også kontrollere at den SEEMP-en som er fastsatt ved regel 22, er om bord, og

.4 for eksisterende skip skal kontrollen av kravet om å ha en SEEMP om bord i samsvar med regel 22 foretas ved første mellombesiktelse eller fornyelsesbesiktelse som er fastsatt i nr. 1 i denne regel, 1. januar 2013 eller senere, avhengig av hva som kommer først.

5¹¹ Utstyret skal vedlikeholdes slik at det er i samsvar med bestemmelsene i dette vedlegg, og det skal ikke gjøres noen endring i utstyret, systemene, tilbehøret, arrangementene eller materialet som omfattes av besiktelsen uten uttrykkelig godkjenning fra administrasjonen. Direkte utskifting av slikt utstyr og tilbehør med utstyr og tilbehør som er i samsvar med bestemmelsene i dette vedlegg, er tillatt.

6¹² Dersom et skip utsettes for en ulykke eller det oppdages en mangel som i vesentlig grad berører effektiviteten eller fullstendigheten av utstyret som omfattes av dette vedlegg, skal skipsføreren eller rederiet snarest mulig underrette administrasjonen, en utnevnt inspektør eller godkjent organisasjon som er ansvarlig for utstedelsen av det aktuelle sertifikatet.

Regel 6 Utstedelse eller påtegning av sertifikater¹³

Internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning

1 Etter en førstegangsbesiktelse eller fornyelsesbesiktelse i samsvar med bestemmelsene i regel 5 i dette vedlegg skal det utstedes et internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning til:

.1 ethvert skip med bruttotonnasje 400 eller mer som går i fart til havner eller offshoreterminaler som hører inn under jurisdiksjonen til andre parter, og

.2 plattformer og boreplattformer som flyttes eller går i fart til farvann som hører inn under suvereniteten eller jurisdiksjonen til andre parter.

2 For skip bygget før vedlegg VI trådte i kraft for det enkelte skipets administrasjon, skal det utstedes et internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning i samsvar med nr. 1 i denne regel senest ved første planlagte tørrdokksetting etter at vedlegget trådte i kraft, men i alle tilfeller senest tre år etter denne datoen.

⁹ Tilføyd ved resolusjon MEPC.203(62).

¹⁰ Det vises til «Guidelines on Survey and Certification of the Energy Efficiency Design Index».

¹¹ Omnummerert ved resolusjon MEPC.203(62).

¹² Omnummerert ved resolusjon MEPC.203(62).

¹³ Endret ved resolusjon MEPC.203(62).

3 Et slikt sertifikat skal utstedes eller påtegnes enten av administrasjonen eller av en person eller en organisasjon med behørig fullmakt fra den. I alle tilfeller påtar administrasjonen seg det fulle ansvaret for sertifikatet.

Internasjonalt energieffektivitetssertifikat

4 Det skal utstedes et internasjonalt energieffektivitetssertifikat etter en besiktelse i samsvar med bestemmelsene i regel 5.4 for ethvert skip med bruttotonnasje 400 eller mer før skipet kan gå i fart til havner eller offshoreterminaler som hører inn under jurisdiksjonen til andre parter.

5 Sertifikatet skal utstedes eller påtegnes enten av administrasjonen eller av en organisasjon behørig bemyndiget av den¹⁴. I alle tilfeller påtar administrasjonen seg det fulle ansvaret for sertifikatet.

Regel 7 Utstedelse av et sertifikat foretatt av en annen part

1¹⁵ En part kan, på administrasjonens anmodning, sørge for at et skip blir besiktiget, og dersom den er forvisset om at de gjeldende bestemmelsene i dette vedlegg er overholdt, skal den utstede eller bemyndige utstedelse av et internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning eller et internasjonalt energieffektivitetssertifikat til skipet, og eventuelt påtegne eller godkjenne påtegning av slike sertifikater for skipet i samsvar med dette vedlegg.

2 En kopi av sertifikatet og en kopi av besiktelsesrapporten skal snarest mulig sendes til administrasjonen som framsatte anmodningen.

3 Et sertifikat som er utstedt på denne måten, skal inneholde en erklæring om at det er utstedt på anmodning fra administrasjonen, og det skal ha samme gyldighet og godtas på samme måte som et sertifikat utstedt i henhold til regel 6 i dette vedlegg.

4¹⁶ Det skal ikke utstedes noe internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning eller internasjonalt energieffektivitetssertifikat til et skip som har rett til å føre flagget til en stat som ikke er part.

Regel 8¹⁷ Form for sertifikater

Internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning

1 Det internasjonale sertifikatet for hindring av luftforurensning skal utarbeides i samsvar med malen som er angitt i tillegg I til dette vedlegg, og skal være på i det minste engelsk, fransk eller spansk. Dersom det også brukes et offisielt språk i den utstedende staten, skal dette ha forrang i tilfelle av tvist eller avvik.

Internasjonalt energieffektivitetssertifikat

2 Det internasjonale energieffektivitetssertifikatet skal utarbeides i samsvar med malen som er angitt i tillegg VIII til dette vedlegg, og skal være på i det minste engelsk, fransk eller spansk. Dersom det også brukes et offisielt språk i den utstedende part, skal dette ha forrang ved tvist eller uoverensstemmelse.

Regel 9¹⁸ Sertifikatenes varighet og gyldighet

¹⁴ Det vises til «Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.739(18), som kan endres av organisasjonen, og «Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.789(19), som kan endres av organisasjonen.

¹⁵ Endret ved resolusjon MEPC.203(62).

¹⁶ Endret ved resolusjon MEPC.203(62).

¹⁷ Endret ved resolusjon MEPC.203(62).

Internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning

1 Et internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning skal utstedes for et tidsrom som administrasjonen fastsetter, som ikke skal overstige fem år.

2 Uten hensyn til kravene i nr. 1 i denne regel:

.1 skal det nye sertifikatet, når fornyelsesbesiktelsen fullføres innen tre måneder før det eksisterende sertifikatets utløpsdato, være gyldig fra datoen for fullført fornyelsesbesiktelse til en dato som ikke overstiger fem år fra det eksisterende sertifikatets utløpsdato,

.2 skal det nye sertifikatet, når fornyelsesbesiktelsen fullføres etter det eksisterende sertifikatets utløpsdato, være gyldig fra datoen for fullført fornyelsesbesiktelse til en dato som ikke overstiger fem år fra det eksisterende sertifikatets utløpsdato, og

.3 skal det nye sertifikatet, når fornyelsesbesiktelsen fullføres mer enn tre måneder før det eksisterende sertifikatets utløpsdato, være gyldig fra datoen for fullført fornyelsesbesiktelse til en dato som ikke overstiger fem år fra datoen for fullført fornyelsesbesiktelse.

3 Dersom et sertifikat utstedes for et tidsrom på mindre enn fem år, kan administrasjonen forlenge sertifikatets gyldighet ut over utløpsdatoen til det lengste tidsrommet angitt i nr. 1 i denne regel, forutsatt at besiktelsene nevnt i regel 5 nr. 1.3 og regel 5 nr. 1.4 i dette vedlegg som gjelder når et sertifikat utstedes for et tidsrom på fem år, eventuelt er utført.

4 Dersom en fornyelsesbesiktelse er fullført og et nytt sertifikat ikke kan utstedes eller plasseres om bord på skipet før det eksisterende sertifikatets utløpsdato, kan personen eller organisasjonen som er godkjent av administrasjonen, påtegne det eksisterende sertifikatet, og et slikt sertifikat skal godtas som gyldig i ytterligere et tidsrom som ikke skal overstige fem måneder fra utløpsdatoen.

5 Dersom et skip på tidspunktet når et sertifikat utløper, ikke er i en havn der det skal besiktiges, kan administrasjonen forlenge sertifikatets gyldighet, men denne forlengelsen skal bare gis for å la skipet fullføre reisen til havnen der det skal besiktiges, og bare i tilfeller der det virker riktig og rimelig å gjøre det. Ingen sertifikater skal forlenges for et tidsrom på mer enn tre måneder, og skipet som får en forlengelse, skal ved ankomst i havnen der det skal besiktiges, ikke ha rett til å forlate havnen i kraft av å ha slik forlengelse, uten å ha et nytt sertifikat. Når fornyelsesbesiktelsen er fullført, skal det nye sertifikatet være gyldig til en dato som ikke overstiger fem år fra det eksisterende sertifikatets utløpsdato før forlengelsen ble gitt.

6 Et sertifikat som er utstedt til et skip som brukes til korte reiser, og som ikke er forlenget etter foregående bestemmelser i denne regel, kan forlenges av administrasjonen med inntil én måned fra utløpsdatoen som er angitt på sertifikatet. Når fornyelsesbesiktelsen er fullført, skal det nye sertifikatet være gyldig til en dato som ikke overstiger fem år fra det eksisterende sertifikatets utløpsdato før forlengelsen ble gitt.

7 Under spesielle omstendigheter, som fastsatt av administrasjonen, behøver et nytt sertifikat ikke å være datert fra det eksisterende sertifikatets utløpsdato som fastsatt i nr. 2.1, nr. 5 eller nr. 6 i denne regel. Under slike spesielle omstendigheter skal det nye sertifikatet være gyldig til en dato som ikke overstiger fem år fra datoen for fullført fornyelsesbesiktelse.

8 Dersom en årlig besiktelse eller mellombesiktelse fullføres før tidsrommet angitt i regel 5 i dette vedlegg:

.1 skal årsdagen på sertifikatet ved påtegning endres til en dato som ikke skal være mer enn tre måneder senere enn datoen da besiktelsen ble fullført,

.2 skal den påfølgende årlige besiktelsen eller mellombesiktelsen fastsatt i regel 5 i dette vedlegg fullføres med de mellomrom som er fastsatt i nevnte regel, ved bruk av ny årssdag og

.3 kan utløpsdatoen forbli uendret, forutsatt at det utføres en eller flere årlige besiktelser eller eventuelt mellombesiktelser, slik at det største mellomrommet mellom besiktelsene fastsatt i regel 5 i dette vedlegg, ikke overstiges.

¹⁸ Endret ved resolusjon MEPC.203(62).

9 Et sertifikat utstedt i henhold til regel 6 eller 7 i dette vedlegg, skal opphøre å være gyldig i følgende tilfeller:

.1 dersom de relevante besiktelsene ikke er fullført innen fristene som er fastsatt i henhold til regel 5 nr. 1 i dette vedlegg,

.2 dersom sertifikatet ikke er påtegnet i samsvar med regel 5 nr. 1.3 eller regel 5 nr. 1.4 dette vedlegg og

.3 ved overføring av skipet til en annen stats flagg. Et nytt sertifikat skal utstedes bare dersom regjeringen som utsteder det nye sertifikatet, er fullt ut forvisset om at skipet oppfyller kravene i regel 5.4 i dette vedlegg. Når det gjelder overføring mellom parter, skal regjeringen i den part hvis flagg skipet tidligere hadde rett til føre, dersom den blir anmodet om det innen tre måneder etter at overføring har skjedd, så snart som mulig oversende administrasjonen kopier av sertifikatet som skipet hadde før overføringen, samt kopier av de relevante besiktelsesrapportene, dersom slike foreligger.

Internasjonalt energieffektivitetssertifikat

10 Det internasjonale energieffektivitetssertifikatet skal være gyldig i hele skipets levetid med forbehold for bestemmelsene i nr. 11 nedenfor.

11 Et internasjonalt energieffektivitetssertifikat utstedt i henhold til dette vedlegg skal opphøre å være gyldig i følgende tilfeller:

.1 dersom skipet tas ut av bruk, eller dersom et nytt sertifikat utstedes etter en omfattende ombygging av skipet, eller

.2 ved overføring av skipet til en annen stats flagg. Et nytt sertifikat skal utstedes bare dersom regjeringen som utsteder det nye sertifikatet, er fullt ut forvisset om at skipet oppfyller kravene i kapittel 4. Når det gjelder overføring mellom parter, skal regjeringen i den part hvis flagg skipet tidligere hadde rett til å føre, dersom den blir anmodet om det innen tre måneder etter at overføring har skjedd, så snart som mulig oversende administrasjonen kopier av sertifikatet som skipet hadde før overføringen, samt kopier av de relevante besiktelsesrapportene, dersom slike foreligger.

Regel 10 Havnestatskontroll av operasjonelle krav¹⁹

1 Når et skip er i en annen parts havn eller ved en offshoreterminal som hører inn under en annen parts jurisdiksjon, er det underlagt inspeksjon av de operasjonelle kravene i henhold til dette vedlegg foretatt av tjenestemenn som har behørig fullmakt fra vedkommende part, når det er klare grunner til å tro at skipsføreren eller mannskapet ikke er kjent med grunnleggende prosedyrer om bord for hindring av luftforurensning fra skip.

2 Under omstendighetene nevnt i nr. 1 i denne regel, skal parten treffe tiltak som vil sikre at skipet ikke seiler før situasjonen er brakt i orden i samsvar med kravene i dette vedlegg.

3 Prosedyrer for havnestatskontroll fastsatt i artikkel 5 i denne konvensjon, får anvendelse på denne regel.

4 Ingenting i denne regel skal forstås slik at det begrenser rettighetene og forpliktelsene til en part som utfører kontroll av operasjonelle krav særskilt fastsatt i denne konvensjon.

5²⁰ Med hensyn til kapittel 4, skal enhver havnestatsinspeksjon begrenses til å verifisere, når det er hensiktsmessig, at det foreligger et gyldig internasjonalt energieffektivitetssertifikat om bord, i henhold til artikkel 5 i konvensjonen.

¹⁹ Det vises til «Procedures for port State control» vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.787(19) og endret ved resolusjon A.882(21), se IMO-salgspublikasjon IA650E. Se også de reviderte «Guidelines for port State control under the revised MARPOL Annex VI» (resolusjon MEPC.181(59)).

²⁰ Tilføyd ved resolusjon MEPC.203(62).

Regel 11 Påvisning av overtredelser og håndheving av bestemmelser

1 Partene skal samarbeide om å påvise overtredelser og håndheve bestemmelsene i dette vedlegg, og skal bruke alle egnede og praktiske tiltak for påvisning og miljøovervåking, egnede prosedyrer for rapportering og innsamling av bevis.

2 Et skip som dette vedlegg får anvendelse på, kan i enhver havn eller offshoreterminal til en part underlegges inspeksjon av tjenestemenn som er utnevnt eller godkjent av denne parten, for å verifisere om skipet har sluppet ut stoffer som er omfattet av dette vedlegg, i strid med bestemmelsene i dette vedlegg. Dersom en inspeksjon viser overtredelse av dette vedlegg, skal det sendes rapport til administrasjonen, som kan treffe egnede tiltak.

3 Enhver part skal framlegge bevis for administrasjonen, dersom slike foreligger, for at skipet har sluppet ut stoffer som er omfattet av dette vedlegg, i strid med bestemmelsene i dette vedlegg. Dersom det er praktisk mulig, skal vedkommende myndighet i førstnevnte part underrette skipsføreren om den påståtte overtredelsen.

4 Ved mottak av slike bevis skal den administrasjonen som blir underrettet om dette, undersøke saken og kan be den andre part om å framlegge ytterligere eller bedre bevis for den påståtte krenkelsen. Dersom administrasjonen er overbevist om at det foreligger tilstrekkelig bevis til at det kan anlegges sak med hensyn til den påståtte overtredelsen, skal den sørge for at slik sak blir anlagt så snart som mulig i samsvar med egen lovgivning. Administrasjonen skal umiddelbart underrette den parten som har rapportert den påståtte overtredelsen, samt organisasjonen, om de tiltakene som er truffet.

5 En part kan også inspisere et skip som dette vedlegg får anvendelse på, når det anløper havner eller offshoreterminaler som er under dens jurisdiksjon, dersom det mottas en anmodning om undersøkelse fra en part sammen med tilstrekkelig bevis for at skipet på et hvilket som helst sted har sluppet ut stoffer som er omfattet av dette vedlegg, i strid med bestemmelsene i dette vedlegg. Rapporten om slik undersøkelse skal sendes til den parten som ber om det, og til administrasjonen, slik at det kan treffes egnede tiltak i henhold til denne konvensjon.

6 Folkerettslige bestemmelser om hindring av, reduksjon av og kontroll med forurensning av havmiljøet fra skip, herunder bestemmelser om håndheving og vern, gjeldende på tidspunktet da dette vedlegg anvendes eller fortolkes, får tilsvarende anvendelse på bestemmelser og standarder fastsatt i dette vedlegg.

KAPITTEL 3 KRAV TIL KONTROLL MED UTSLIPP FRA SKIP

Regel 12 Ozonedbrytende stoffer

1 Denne regel får ikke anvendelse på permanent forseglet utstyr der det ikke finnes tilkoplinger for påfylling av kjølemiddel eller utskiftbare deler som inneholder ozonedbrytende stoffer.

2 Med forbehold for bestemmelsene i regel 3 nr. 1 skal tilsiktede utslipp av ozonedbrytende stoffer være forbudt. Tilsiktede utslipp omfatter utslipp som oppstår ved vedlikehold, tilsyn, reparasjon eller fjerning av systemer eller utstyr, bortsett fra at tilsiktede utslipp ikke omfatter minimale utslipp i forbindelse med gjenvinning eller resirkulering av et ozonedbrytende stoff. Partene kan fastsette regler for utslipp som oppstår som følge av lekkasjer av et ozonedbrytende stoff, uavhengig av om lekkasjene er tilsiktede eller utilsiktede.

3.1 Installasjoner som inneholder andre ozonedbrytende stoffer enn hydroklorfluorkarboner, skal være forbudt:

.1 på skip bygget 19. mai 2005 eller senere, eller

.2 når det gjelder skip bygget før 19. mai 2005 som har en avtalefestet leveringsdato for skipets utstyr 19. mai 2005 eller senere, eller i mangel av avtalefestet leveringsdato, faktisk levering av skipets utstyr 19. mai 2005.

3.2 Installasjoner som inneholder hydroklorfluorkarboner, skal være forbudt:

.1 på skip bygget 1. januar 2020 eller senere, eller

.2 når det gjelder skip bygget før 1. januar 2020 som har en avtalefestet leveringsdato for skipets utstyr 1. januar 2020 eller senere, eller i mangel av avtalefestet leveringsdato, faktisk levering av skipets utstyr 1. januar 2020.

4 Stoffene som er nevnt i denne regel, og utstyr som inneholder slike stoffer, skal leveres til egnede mottaksanlegg når de fjernes fra skip.

5 Ethvert skip som er omfattet av regel 6.1, skal føre en liste over utstyr som inneholder ozonnedbrytende stoffer.²¹

6 Ethvert skip som er omfattet av regel 6.1 og har systemer som kan fylles på, og som inneholder ozonnedbrytende stoffer, skal føre en dagbok over ozonnedbrytende stoffer. Denne dagboken kan inngå i en eksisterende skipsdagbok eller et elektronisk registreringssystem som er godkjent av administrasjonen.

7 Oppføringer i dagboken for ozonnedbrytende stoffer skal angis i mengde (kg) stoff og skal føres umiddelbart ved følgende anledninger:

.1 påfylling, hel eller delvis, av utstyr som inneholder ozonnedbrytende stoffer,

.2 reparasjon eller vedlikehold av utstyr som inneholder ozonnedbrytende stoffer,

.3 utslipp av ozonnedbrytende stoffer til atmosfæren:

.3.1 tilsiktet og

.3.2 utilsiktet,

.4 tømning av ozonnedbrytende stoffer i landbaserte mottaksanlegg og

.5 levering av ozonnedbrytende stoffer til skipet.

Regel 13 Nitrogenoksider (NO_x)

Anvendelse

1.1 Denne regel får anvendelse på:

.1 enhver dieselmotor med en effekt på mer enn 130 kW som er installert på et skip, og

.2 enhver dieselmotor med en effekt på mer enn 130 kW som gjennomgår en omfattende ombygging 1. januar 2000 eller senere, unntatt når det til administrasjonens tilfredshet påvises at denne dieselmotoren er nøyaktig lik motoren den erstatter og ellers ikke er omfattet av nr. 1.1.1 i denne regel.

1.2 Denne regel får ikke anvendelse på:

.1 en dieselmotor som er beregnet på bruk utelukkende i nødstilfeller eller utelukkende til å drive innretninger eller utstyr som er beregnet på bruk utelukkende i nødstilfeller på skipet som den er installert på, eller en dieselmotor som er installert i livbåter som er beregnet på bruk utelukkende i nødstilfeller, og

.2 en dieselmotor som er installert på et skip som utelukkende går i fart i farvann som hører inn under suvereniteten eller jurisdiksjonen til staten hvis flagg skipet har rett til å føre, forutsatt at denne motoren er underlagt et alternativt tiltak for å begrense NO_x fastsatt av administrasjonen.

²¹ Se tillegg I, Tillegg til internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning (IAPP-sertifikat), avsnitt 2.1.

1.3 Uten hensyn til bestemmelsene i nr. 1.1 i dette nummer kan administrasjonen innvilge unntak fra anvendelsen av denne regel for en dieselmotor som er installert på et skip bygget, eller når det gjelder en dieselmotor som gjennomgår en omfattende ombygging, før 19. mai 2005, forutsatt at skipet som motoren er installert på, utelukkende går i fart til havner eller offshoreterminaler i staten hvis flagg skipet har rett til å føre.

Omfattende ombygging

2.1 I denne regel menes med omfattende ombygging en endring foretatt 1. januar 2000 eller senere av en dieselmotor på et skip som ikke allerede er sertifisert i henhold til standardene fastsatt i nr. 3, 4 eller 5.1.1 i denne regel der:

.1 motoren skiftes ut med en dieselmotor eller en ekstra dieselmotor installeres eller.

.2 det foretas en vesentlig endring av motoren, som definert i den reviderte NO_x-koden fra 2008, eller

.3 motorens høyeste kontinuerlige effekt økes med mer enn 10 % sammenlignet med den høyeste kontinuerlige effekten som motoren opprinnelig er sertifisert for.

2.2 Ved en omfattende ombygging som medfører utskiftning av en dieselmotor på et skip med en dieselmotor som ikke er helt lik, eller installasjon av en ekstra dieselmotor, får standardene i denne regel som gjaldt på tidspunktet da motoren ble skiftet ut eller en ny motor ble installert, anvendelse. Fra og med 1. januar 2016, når det gjelder bare utskiftningsmotorer, skal en slik utskiftningsmotor dersom det ikke er mulig for denne motoren å oppfylle standardene fastsatt i nr. 5.1.1 i denne regel (nivå III), oppfylle standardene fastsatt i nr. 4 i denne regel (nivå II). Organisasjonen skal utarbeide retningslinjer for å fastsette kriteriene for når det ikke er mulig for en utskiftningsmotor å oppfylle standardene i nr. 5.1.1 i denne regel.

2.3 En dieselmotor nevnt i nr. 2.1.2 eller 2.1.3, skal oppfylle følgende standarder:

.1 for skip bygget før 1. januar 2000 får standardene fastsatt i nr. 3 i denne regel, anvendelse og

.2 for skip bygget 1. januar 2000 eller senere får standardene som gjaldt da skipet ble bygget, anvendelse.

Nivå I

3 Med forbehold for regel 3 i dette vedlegg, er bruk av en dieselmotor som er installert på et skip bygget 1. januar 2000 eller senere og før 1. januar 2011, forbudt, unntatt når utslippet av nitrogenoksider (beregnet som totalvekten av NO₂-utslipp) fra motoren ligger innenfor følgende grenseverdier, der n = nominelt turtall (veivakselomdreininger per minutt):

.1 17,0 g/kWh når n er mindre enn 130 o/min,

.2 $45 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh når n er 130 eller mer, men mindre enn 2 000 o/min,

.3 9,8 g/kWh når n er 2 000 o/min eller mer.

Nivå II

4 Med forbehold for regel 3 i dette vedlegg, er bruk av en dieselmotor som er installert på et skip bygget 1. januar 2011 eller senere, forbudt, unntatt når utslippet av nitrogenoksider (beregnet som totalvekten av NO₂-utslipp) fra motoren ligger innenfor følgende grenseverdier, der n = nominelt turtall (veivakselens omdreininger per minutt):

.1 14,4 g/kWh når n er mindre enn 130 o/min,

.2 $44 \cdot n^{(-0,23)}$ g/kWh når n er 130 eller mer, men mindre enn 2 000 o/min,

.3 7,7 g/kWh når n er 2 000 o/min eller mer.

Nivå III

5.1 Med forbehold for regel 3 i dette vedlegg er bruk av en dieselmotor som er installert på et skip bygget 1. januar 2016 eller senere:

.1 forbudt, unntatt når utslippet av nitrogenoksider (beregnet som totalvekten av NO₂-utslipp) fra motoren ligger innenfor følgende grenseverdier, der n = nominelt turtall (veivakselens omdreining per minutt):

.1 3,4 g/kWh når n er mindre enn 130 o/min,

.2 $9 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh når n er 130 eller mer, men mindre enn 2 000 o/min, og

.3 2,0 g/kWh når n er 2 000 o/min eller mer,

.2 omfattet av standardene fastsatt i nr. 5.1.1 i dette nummer, når skipet trafikkerer et lavutslippsområde utpekt i henhold til nr. 6 i denne regel, og

.3 omfattet av standardene fastsatt i nr. 4 i denne regel, når skipet trafikkerer utenfor et lavutslippsområde utpekt i henhold til nr. 6 i denne regel.

5.2 Med forbehold for gjennomgåelsen fastsatt i nr. 10 i denne regel, får standardene fastsatt i nr. 5.1.1 i denne regel, ikke anvendelse på:

.1 en dieselmotor som er installert på et skip med en lengde (L), som definert i regel 1 nr. 19 i vedlegg I til denne konvensjon, på under 24 meter når det er særlig utformet for og utelukkende brukes til fritidsformål, eller

.2 en dieselmotor som er installert på et skip med en samlet angitt fremdriftskraft for dieselmotorer på mindre enn 750 kW dersom det til administrasjonens tilfredshet påvises at skipet ikke kan oppfylle standardene fastsatt i nr. 5.1.1 i denne regel på grunn av begrensninger ved skipets konstruksjon eller utforming.

Lavutslippsområder

6²² I denne regel skal lavutslippsområder omfatte:

.1 det nordamerikanske området som betyr området som er beskrevet ved koordinatene fastsatt i tillegg VII til dette vedlegg,

.2 De Forente Staters karibiske havområde som betyr området som er beskrevet ved koordinatene fastsatt i tillegg VII til dette vedlegg, og

.3 alle andre havområder, herunder ethvert havneområde, som er utpekt av organisasjonen i samsvar med kriteriene og prosedyrene fastsatt i tillegg III til dette vedlegg.

Dieselmotorer installert på skip bygget før 1. januar 2000

7.1 Uten hensyn til nr 1.1.1 i denne regel skal en dieselmotor som har en effekt på mer enn 5 000 kW og et deplasement per sylinder på minst 90 liter, og som er installert på et skip bygget 1. januar 1990 eller senere, men før 1. januar 2000, være i samsvar med utslippsgrenseverdiene fastsatt i nr. 7.4 i dette nummer, forutsatt at en godkjent metode for denne motoren er sertifisert av en parts administrasjon og den administrasjonen som sertifiserer motoren, har underrettet organisasjonen om sertifiseringen. Samsvar med dette nummer skal vises på en av følgende måter:

.1 anvendelse av den sertifiserte godkjente metoden, som bekreftet ved en besiktelse ved hjelp av prosedyren for verifisering angitt i de tekniske dataene for den godkjente metoden, herunder egnet angivelse av at den godkjente metoden er tatt i bruk, på skipets internasjonale sertifikat for hindring av luftforurensning eller

²² Endret ved resolusjon MEPC.190(60) og MEPC.202(62).

.2 sertifisering av motoren med bekreftelse på at den fungerer innenfor grenseverdiene fastsatt i nr. 3, 4 eller 5.1.1 i denne regel, og egnet angivelse av at motoren er sertifisert, på skipets internasjonale sertifikat for hindring av luftforurensning.

7.2 Nr. 7.1 får anvendelse senest ved den første fornyelsesbesiktelsen som foretas tidligst tolv måneder etter at underretningen i nr. 7.1 er gitt. Dersom en eier av et skip der en godkjent metode skal tas i bruk, kan bevise til administrasjonens tilfredshet at den godkjente metoden ikke var tilgjengelig i handelen til tross for iherdig innsats for å få tak i den, skal den godkjente metoden tas i bruk på skipet innen neste årlige besiktelse som inntreffer etter at den godkjente metoden er blitt tilgjengelig i handelen.

7.3²³ Når det gjelder en dieselmotor som har en effekt på mer enn 5 000 kW og et deplasement per sylinder på minst 90 liter, og som er installert på et skip bygget 1. januar 1990 eller senere, men før 1. januar 2000, skal det i det internasjonale sertifikatet for hindring av luftforurensning for en dieselmotor som nr. 7.1 i denne regel får anvendelse på, angis enten at en godkjent metode er tatt i bruk i henhold til nr. 7.1.1 i denne regel, eller at motoren er sertifisert i henhold til nr. 7.1.2 i denne regel, eller at en godkjent metode ennå ikke finnes eller ennå ikke er tilgjengelig i handelen som beskrevet i nr. 7.2 i denne regel.

7.4 Med forbehold for regel 3 i dette vedlegg, er bruk av en dieselmotor som beskrevet i nr. 7.1, forbudt, unntatt når utslippet av nitrogenoksider (beregnet som totalvekten av NO₂-utslipp) fra motoren ligger innenfor følgende grenseverdier, der n = nominelt turtall (veivakselens omdreininger per minutt):

.1 17,0 g/kWh når n er mindre enn 130 o/min,

.2 $45 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh når n er 130 eller mer, men mindre enn 2 000 o/min, og

.3 9,8 g/kWh når n er 2 000 o/min eller mer.

7.5 Sertifisering av en godkjent metode skal foretas i samsvar med kapittel 7 i den reviderte NO_x-koden fra 2008, og skal omfatte verifisering:

.1 foretatt av konstruktøren av den grunnleggende dieselmotoren som den godkjente metoden anvendes på, av at den beregnede virkningen av den godkjente metoden ikke vil redusere motoreffekten med mer enn 1,0 %, øke drivstoffbruket med mer enn 2,0 % som målt i samsvar med den relevante prøvingscyklusen fastsatt i den reviderte NO_x-koden fra 2008, eller påvirke motorens holdbarhet eller pålitelighet på en negativ måte og

.2 av at kostnadene ved den godkjente metoden ikke er for store. Dette bestemmes ved en sammenligning av mengden NO_x som fjernes ved bruk av den godkjente metoden for å oppfylle standarden fastsatt i nr. 7.4 i dette nummer, og kostnadene ved å kjøpe og ta i bruk denne godkjente metoden.²⁴

Sertifisering

8 Den reviderte NO_x-koden fra 2008 får anvendelse på prosedyrene for sertifisering, prøving og måling når det gjelder standardene fastsatt i denne regel.

9 Prosedyrene for å bestemme NO_x-utslipp som er fastsatt i den reviderte NO_x-koden fra 2008, er ment å være representative for normal bruk av motoren. Manipulasjonsinnretninger og unormale utslippskontrollstrategier er i strid med denne hensikten og skal ikke være tillatt. Denne regel skal ikke være til hinder for bruk av hjelpekontrollinnretninger som brukes til å beskytte motoren og/eller dens hjelpeutstyr mot operasjonelle forhold som kan føre til skade eller svikt, eller som brukes til å lette start av motoren.

²³ Endret ved resolusjon MEPC.202(62).

²⁴ Kostnadene ved en godkjent metode skal ikke overstige 375 spesielle trekkrettigheter/metriske tonn NO_x beregnet i samsvar med følgende formel for kostnadseffektivitet:

$$\text{Kostnadseffektivitet} = \frac{\text{Kostnad for godkjent metode} \times 10^6}{P(\text{kW}) \times 0,768 \times 6000 (\text{timer/år}) \times 5 (\text{år}) \times \Delta \text{NO}_x (\text{g/kWh})}$$

Gjennomgåelse

10 Organisasjonen skal med start i 2012 og avslutning senest i 2013 gjennomgå statusen for den teknologiske utviklingen med sikte på å iverksette standardene fastsatt i nr. 5.1.1 i denne regel, og skal, dersom det viser seg å være nødvendig, justere tidsrommene som er fastsatt i nevnte nummer.

Regel 14 Svoveloksider (SO_x) og partikler

Alminnelige krav

1 Svovelinnholdet i brennolje som brukes om bord på skip, skal ikke overstige følgende grenseverdier:

- .1 4,50 % m/m før 1. januar 2012,
- .2 3,50 % m/m fra og med 1. januar 2012 og
- .3 0,50 % m/m fra og med 1. januar 2020.

2 Det globale gjennomsnittlige svovelinnholdet i rester av brennolje som leveres til bruk om bord på skip, skal overvåkes i forhold til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen.²⁵

Krav innenfor lavutslippsområder

3²⁶ I denne regel skal lavutslippsområder omfatte:

- .1 Østersjøområdet som definert i regel 1.11.2 i vedlegg I og Nordsjøområdet som definert i regel 1.14.6 i vedlegg V,
- .2 det nordamerikanske området som beskrevet ved koordinatene fastsatt i tillegg VII til dette vedlegg,
- .3 de Forente Staters karibiske havområde som beskrevet ved koordinatene fastsatt i tillegg VII til dette vedlegg, og
- .4 alle andre havområder, herunder ethvert havneområde, som er utpekt av organisasjonen i samsvar med kriteriene og prosedyrene fastsatt i tillegg III til dette vedlegg.

4 Når skip trafikkerer et lavutslippsområde, skal svovelinnholdet i brennolje som brukes om bord på skip, ikke overstige følgende grenseverdier:

- .1 1,50 % m/m før 1. juli 2010,
- .2 1,00 % m/m fra og med 1. juli 2010, og
- .3 0,10 % m/m fra og med 1. januar 2015.

.4²⁷ Før 1. januar 2020 får svovelinnholdet i brennolje nevnt i nr. 4 i denne regel, ikke anvendelse på skip som trafikkerer det nordamerikanske området eller de Forente Staters karibiske havområde som definert i nr. 3, og som er bygget senest 1. august 2011 og drives av fremdriftskjeler som opprinnelig ikke er bygget for kontinuerlig drift på destillatolje eller naturgass.

²⁵ MEPC.82(43), «Guidelines for Monitoring the World-wide Average Sulphur Content of Residual Fuel Oils Supplied for Use On Board Ships».

²⁶ Endret ved resolusjon MEPC.190(60) og MEPC.202(62).

²⁷ Tilføyd ved resolusjon MEPC.202(62).

5 Svovelinnholdet i brennolje nevnt i nr. 1 og nr. 4 i denne regel, skal dokumenteres av leverandøren som fastsatt ved regel 18 i dette vedlegg.

6 De skipene som bruker egne brennoljer for å overholde nr. 4 i denne regel, skal når de seiler inn i eller ut av et lavutslippsområde fastsatt i nr. 3 i denne regel, ha om bord en skriftlig prosedyre for hvordan skiftet av brennolje skal gjennomføres, med tilstrekkelig tid til å spyle ut fra brennoljesystemet all olje som overstiger det relevante svovelinnholdet angitt i nr. 4 i denne regel før skipet seiler inn i et lavutslippsområde. Mengden av brennolje med lavt svovelinnhold i hver tank samt dato, klokkeslett og skipets posisjon når skiftet av brennolje fullføres før skipet seiler inn i et lavutslippsområde eller påbegynnes etter at skipet har seilt ut av et slikt område, skal føres i dagboken som fastsatt av administrasjonen.

7²⁸ I løpet av de første tolv månedene umiddelbart etter ikrafttredelse av en endring som utpeker et bestemt lavutslippsområde i henhold til nr. 3 i denne regel, er skip som trafikkerer dette lavutslippsområdet, unntatt fra kravene i nr. 4 og 6 i denne regel og fra kravene i nr. 5 i denne regel i den grad de angår nr. 4 i denne regel²⁹.

Bestemmelser for gjennomgåelsen

8 En gjennomgåelse av standarden fastsatt i nr. 1.3 i denne regel, skal gjennomføres innen 2018 for å bestemme tilgjengeligheten av brennolje som oppfyller standarden for brennolje fastsatt i nevnte nummer, idet det tas hensyn til følgende elementer:

.1 tilbudet og etterspørselen på verdensmarkedet etter brennolje som oppfyller nr. 1.3 i denne regel og finnes på tidspunktet da gjennomgåelsen foretas,

.2 en analyse av utviklingen på markedene for brennolje og

.3 eventuelle andre relevante spørsmål.

9 Organisasjonen skal nedsette en ekspertgruppe som består av representanter med relevant sakkunnskap om markedet for brennolje og relevant sakkunnskap om sjøfart og miljø samt vitenskapelig og juridisk sakkunnskap, til å foreta gjennomgåelsen nevnt i nr. 8 i denne regel. Ekspertgruppen skal framlegge egnede opplysninger som grunnlag for vedtaket som partene skal gjøre.

10 Partene kan, på grunnlag av opplysningene framlagt av ekspertgruppen, avgjøre om det er mulig for skip å overholde datoen i nr. 1.3 i denne regel. Dersom det vedtas at det ikke er mulig for skip å overholde datoen, skal standarden i nevnte nummer tre i kraft 1. januar 2025.

Regel 15 Flyktige organiske forbindelser

1 Dersom det skal fastsettes regler for utslipp av flyktige organiske forbindelser fra et tankskip i en havn eller havner eller en terminal eller terminaler under jurisdiksjonen til en part, skal de fastsettes i samsvar med bestemmelsene i denne regel.

2 En part som fastsetter regler for utslipp av flyktige organiske forbindelser fra et tankskip, skal sende en melding til organisasjonen om dette. Denne meldingen skal inneholde opplysninger om størrelsen på tankskipene som skal kontrolleres, lasten som krever utslippskontrollsystemer for damp og ikrafttredelsestidspunktet for slik kontroll. Meldingen skal sendes minst seks måneder før ikrafttredelsestidspunktet.

3 En part som utpeker havner eller terminaler der det skal fastsettes regler for utslipp av flyktige organiske forbindelser fra tankskip, skal sørge for at det i alle utpekte havner og terminaler finnes utslippskontrollsystemer

²⁸ Endret ved resolusjon MEPC.202(62).

²⁹ Unntaket på 12 måneder fastsatt i nr. 7 vil gjelde for det nordamerikanske lavutslippsområdet frem til 1. august 2012.

Unntaket på 12 måneder fastsatt i nr. 7 vil gjelde for lavutslippsområdet De Forente Staters karibiske havområde frem til 1. januar 2014.

for damp, godkjent av nevnte part, idet det tas hensyn til sikkerhetsstandardene for slike systemer utarbeidet av organisasjonen³⁰, og at disse brukes på en sikker måte uten å forsinke skipet unødig.

4 Organisasjonen skal distribuere en liste over de havnene og terminalene som er utpekt av partene, til orientering for andre parter og medlemsstater i organisasjonen.

5 Et tankskip som nr. 1 i denne regel får anvendelse på, skal være utstyrt med et utslippskontrollsystem for damp som er godkjent av administrasjonen, idet det tas hensyn til sikkerhetsstandardene for slike systemer utarbeidet av organisasjonen³¹, og skal bruke dette systemet ved lasting av relevant last. En havn eller terminal som har installert utslippskontrollsystemer for damp i samsvar med denne regel, kan ta imot tankskip som ikke er utstyrt med dampretursystemer, i et tidsrom på tre år etter ikrafttredelsestidspunktet angitt i nr. 2 i denne regel.

6 Et tankskip som frakter råolje, skal ha om bord og gjennomføre en plan for håndtering av flyktige organiske forbindelser godkjent av administrasjonen³². Når en slik plan utarbeides, skal det tas hensyn til retningslinjene som organisasjonen har utviklet. Planen skal være spesielt utarbeidet for hvert skip og skal minst:

.1 inneholde skriftlige prosedyrer for å redusere utslipp av flyktige organiske forbindelser mest mulig ved lasting, til sjøs og ved tømning av last,

.2 ta hensyn til de ytterligere flyktige organiske forbindelsene som oppstår ved råoljespyling,

.3 angi en person som skal være ansvarlig for å gjennomføre planen, og

.4 når det gjelder skip som går i utenriksfart, være skrevet på skipsførerens og offiserenes arbeidsspråk, og dersom skipsførerens og offiserenes arbeidsspråk ikke er engelsk, fransk eller spansk, inneholde en oversettelse til ett av disse språkene.

7 Denne regel får også anvendelse på gasstankskip bare dersom typen laste- og oppsamlingssystemer gir mulighet for sikker oppbevaring om bord av flyktige organiske forbindelser unntatt metan eller sikker overføring av disse til land.³³

Regel 16 Avfallsforbrenning om bord

1 Unntatt som fastsatt i nr. 4 i denne regel, skal avfallsforbrenning om bord være tillatt bare i et avfallsforbrenningsanlegg om bord.

2 Forbrenning om bord av følgende stoffer skal være forbudt:

.1 rester av last omfattet av vedlegg I, II eller III eller tilhørende forurenset emballasje,

.2 polyklorerte bifenyler (PCB),

.3 avfall, som definert i vedlegg V, som inneholder mer enn spor av tungmetaller,

.4 raffinerte petroleumprodukter som inneholder halogenforbindelser,

.5 kloakk- og oljeslam som ikke produseres om bord på skipet, og

³⁰ MSC/rundskriv 585, «Standards for vapour emission control systems».

³¹ MSC/rundskriv 585, «Standards for vapour emission control systems».

³² Det vises til resolusjon MEPC.185(59), «Guidelines for the development of a VOC management plan». Se også MEPC.1/Circ.680 om «Technical information on systems and operation to assist development of VOC management plans», og MEPC.1/Circ.719 om «Technical information on a vapour pressure control system to facilitate the development and update of VOC management plans».

³³ MSC.30(61), Det internasjonale regelverket for bygging og utrustning av skip som fører flytende gasser i bulk (IGC-koden), kapittel 5.

.6 rester fra rensesystemet for eksos.

3 Forbrenning om bord av polyvinylklorider (PVC) er forbudt, unntatt i avfallsforbrenningsanlegg som det er utstedt et IMO-typegodkjenningsdokument³⁴ for.

4 Forbrenning av kloakk- og oljeslam som produseres ved normal drift av et skip, kan også finne sted i hoved- eller hjelpekraftverket eller -kjelene, men i slike tilfeller skal forbrenning ikke finne sted i havneområder, havner eller elvemunninger.

5 Ingenting i denne regel:

.1 påvirker forbudet i eller andre krav i konvensjonen om hindring av havforurensning ved dumping av avfall og annet material, 1972, med endringer, og den tilhørende protokoll av 1996 eller

.2 utelukker utvikling, installasjon og drift av alternative former for innretninger for avfallsbehandling med varme som oppfyller eller overgår kravene i denne regel.

6.1 Unntatt som fastsatt i nr. 6.2 i dette nummer, skal alle avfallsforbrenningsanlegg på et skip bygget 1. januar 2000 eller senere, eller avfallsforbrenningsanlegg som blir installert om bord på et skip 1. januar 2000 eller senere, oppfylle kravene i tillegg IV til dette vedlegg. Alle avfallsforbrenningsanlegg som omfattes av dette nummer, skal være godkjent av administrasjonen, idet det tas hensyn til standardspesifikasjonen for avfallsforbrenningsanlegg om bord på skip utarbeidet av organisasjonen³⁵, eller

6.2 Administrasjonen kan tillate unntak fra anvendelsen av nr.6.1 i dette nummer dersom et avfallsforbrenningsanlegg ble installert om bord på et skip før 19. mai 2005, forutsatt at skipet går i fart utelukkende i farvann som hører inn under suvereniteten eller jurisdiksjonen til staten hvis flagg skipet har rett til å føre.

7 Avfallsforbrenningsanlegg som er installert i samsvar med kravene i nr. 6.1 i denne regel, skal ha en driftshåndbok fra produsenten som skal oppbevares sammen med enheten, og som skal angi hvordan forbrenningsanlegget skal betjenes for at det skal overholde grenseverdiene beskrevet i nr. 2 i tillegg IV til dette vedlegg.

8 Personale som er ansvarlige for driften av avfallsforbrenningsanlegget som er installert i samsvar med kravene i nr. 6.1 i denne regel, skal få tilstrekkelig opplæring til å kunne følge veiledningen som er gitt i driftshåndboka fra produsenten, i henhold til nr. 7 i denne regel.

9 Når det gjelder avfallsforbrenningsanlegg som er installert i samsvar med kravene i nr. 6.1 i denne regel, skal utløpstemperaturen til gassen fra forbrenningskammeret overvåkes kontinuerlig mens enheten er i drift. Dersom det er et forbrenningsanlegg med kontinuerlig mating, skal avfall ikke mates inn i enheten når utløpstemperaturen til gassen fra forbrenningskammeret er under 850 °C. Dersom det er et forbrenningsanlegg med satsvis mating, skal enheten være utformet slik at utløpstemperaturen til gassen fra forbrenningskammeret kommer opp i 600 °C i løpet av fem minutter etter oppstart og deretter stabiliserer seg på en temperatur på minst 850 °C.

Regel 17 Mottaksanlegg

1 Hver part forplikter seg til å sørge for at det finnes anlegg som er tilstrekkelige til å oppfylle:

.1 behovene til skip som bruker partens reparasjonshavner til mottak av ozonnedbrytende stoffer og utstyr som inneholder slike stoffer, når de fjernes fra skip,

.2 behovene til skip som bruker partens havner, terminaler eller reparasjonshavner til mottak av rester fra rensesystemer for eksos, uten å forsinke skipet unødige, og

³⁴ Typegodkjenningsdokumenter utstedt i samsvar med resolusjon MEPC.59(33) eller MEPC.76(40).

³⁵ Det vises til resolusjon MEPC.76(40), «Standard specification for shipboard incinerators».

.3 behovene ved opphoggingsanlegg for mottak av ozonnedbrytende stoffer og utstyr som inneholder slike stoffer, når de fjernes fra skip.

1bis³⁶ Små utviklingsøystater (SIDS, Small Island Developing States) kan oppfylle kravene i nr. 1 i denne regelen ved regionale ordninger, når slike ordninger, på grunn av disse statenes unike omstendigheter, er den eneste praktiske måten å oppfylle disse kravene på. Parter som deltar i en regional ordning, skal utarbeide en plan for regionale mottaksanlegg (RRFP, Regional Reception Facilities Plan), der det tas hensyn til retningslinjene som organisasjonen har utviklet.

Regjeringen i hver part som deltar i ordningen, skal samrå seg med organisasjonen for oversendelse til partene i denne konvensjonen:

.1 hvordan RRFP-en tar hensyn til retningslinjene,

.2 opplysninger om de identifiserte regionale mottakssentrene for skipsavfall (RSWRC, Regional Ships Waste Reception Centres) og

.3 opplysninger om havner med kun begrensede fasiliteter.

2 Dersom en bestemt havn eller terminal i en part, idet det tas hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen³⁷, ligger langt borte fra eller mangler den industrielle infrastrukturen som er nødvendig for å håndtere og bearbeide disse stoffene nevnt i nr. 1 i denne regel, og derfor ikke kan ta imot slike stoffer, skal parten underrette organisasjonen om denne havnen eller terminalen, slik at disse opplysningene kan distribueres til alle parter og medlemsstater i organisasjonen, til orientering og slik at de kan treffe egnede tiltak. Hver part som har framlagt slike opplysninger for organisasjonen, skal også underrette organisasjonen om de havnene og terminalene der mottaksanleggene er tilgjengelige for håndtering og bearbeiding av slike stoffer.

3 Hver part skal underrette organisasjonen, for oversendelse til organisasjonens medlemmer, om alle tilfeller der anlegg som er fastsatt i henhold til denne regel, er utilgjengelige eller hevdes å være utilstrekkelige.

Regel 18 Tilgjengeligheten av og kvaliteten på brennolje

Tilgjengelighet av brennolje

1 Hver part skal treffe alle rimelige tiltak for å fremme tilgjengeligheten av brennoljer som oppfyller kravene i dette vedlegg, og underrette organisasjonen om tilgjengeligheten av brennolje som oppfyller kravene, i partens havner og terminaler.

2.1 Dersom en part avdekker at et skip ikke oppfyller standardene for brennolje fastsatt i dette vedlegg, har partens vedkommende myndighet rett til å kreve at skipet:

.1 framlegger en oversikt over tiltakene som er truffet for å prøve å oppfylle kravene, og

.2 framlegger bevis for at det ble gjort forsøk på å kjøpe brennolje som oppfyller kravene, i samsvar med seilingsplanen, og dersom den ikke var tilgjengelig der det var planlagt, at det ble gjort forsøk på å finne frem til alternative kilder til slik brennolje og at det til tross for iherdig innsats for å få tak i brennolje som oppfyller kravene, ikke var mulig å få kjøpt slik brennolje.

2.2 Skipet skal ikke måtte avvike fra sin planlagte reise eller få reisen unødig forsinket på grunn av arbeidet med å oppfylle kravene.

2.3 Dersom et skip framlegger opplysningene fastsatt i nr. 2.1 i dette nummer, skal en part ta hensyn til alle relevante omstendigheter og framlagte bevis ved fastsettelsen av egnede tiltak som skal treffes, herunder ikke å treffe kontrolltiltak.

³⁶ Tilføyd ved resolusjon MEPC 217(63).

³⁷ Det vises til resolusjon MEPC.199(62), «2011 Guidelines for reception facilities under MARPOL Annex VI».

2.4 Et skip skal underrette administrasjonen og vedkommende myndighet om den relevante bestemmelseshavnen når det ikke er mulig å få kjøpt brennolje som oppfyller kravene.

2.5 En part skal underrette organisasjonen når et skip har framlagt bevis for at brennolje som oppfyller kravene, ikke er tilgjengelig.

Kvaliteten på brennolje

3 Brennolje for forbrenningsformål som leveres til og brukes om bord på skip som dette vedlegg får anvendelse på, skal oppfylle følgende krav:

.1 unntatt som fastsatt i nr. 3.2:

.1.1 brennoljen skal bestå av blandinger av hydrokarboner fra oljeraffinering. Dette skal ikke utelukke innblanding av små mengder tilsetningsstoffer beregnet på å forbedre enkelte ytelsesaspekter,

.1.2 brennoljen skal være fri for uorganisk syre og

.1.3 brennoljen skal ikke inneholde tilsatte stoffer eller kjemisk avfall som:

.1.3.1 setter skipets sikkerhet i fare eller påvirker motorytelsen negativt, eller

.1.3.2 er skadelig for personalet eller

.1.3.3 bidrar generelt til mer luftforurensning.

.2 brennolje for forbrenningsformål fra andre metoder enn oljeraffinering skal ikke:

.2.1 overstige det gjeldende svovelinnholdet som er fastsatt i regel 14 i dette vedlegg,

.2.2 føre til at en motor overstiger de gjeldende grenseverdiene for NO_x-utslipp som er fastsatt i nr. 3, 4, 5.1.1 og 7.4 i regel 13,

.2.3 inneholder uorganisk syre eller

.2.4.1 setter skipets sikkerhet i fare eller påvirker motorytelsen negativt, eller

.2.4.2 er skadelig for personalet eller

.2.4.3 bidrar generelt til mer luftforurensning.

4 Denne regel får ikke anvendelse på kull i fast form eller kjernebrensel. Nr. 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3, og 9.4 i denne regel får ikke anvendelse på gassbrensel som flytende naturgass (LNG), komprimert naturgass (CNG) eller flytende petroleumsgass (LPG). Svovelinnholdet i gassbrensel som leveres til et skip spesielt for forbrenningsformål om bord på dette skipet, skal dokumenteres av leverandøren.

5 For ethvert skip som er omfattet av regel 5 og 6 i dette vedlegg, skal det noteres nærmere opplysninger om brennoljen for forbrenningsformål som leveres til skipet og brukes om bord, på en leveringsseddel for bunkers som skal inneholde minst de opplysningene som er angitt i tillegg V til dette vedlegg.

6 Leveringsseddelen for bunkers skal oppbevares om bord på skipet på et slikt sted at den er lett tilgjengelig for inspeksjon til enhver tid. Den skal oppbevares i et tidsrom på tre år etter at brennoljen er levert om bord.

7.1 En parts vedkommende myndighet kan kontrollere leveringssedlene for bunkers om bord på et skip som dette vedlegg får anvendelse på, mens skipet er i partens havn eller offshoreterminal, kan ta kopi av alle leveringssedler og kan kreve at skipsføreren eller personen som er ansvarlig for skipet, stadfester at hver kopi er en bekreftet kopi av en slik leveringsseddel for bunkers. Vedkommende myndighet kan også verifisere innholdet i hver seddel ved samråd med havnen der seddelen ble utstedt.

7.2 Inspeksjon av leveringssedler for bunkers og innhenting av en bekreftet kopi ved vedkommende myndighet i henhold til dette nummer, skal utføres så raskt som mulig uten å forsinke skipet unødige.

8.1³⁸ Med leveringsseddelen for bunkers skal det følge en representativ prøve av brennoljen som er levert, idet det tas hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen.³⁹ Prøven skal være forseglest og undertegnet av leverandørens representant og skipsføreren eller ansvarshavende offiser for bunkringsoperasjonen ved avslutning av bunkringsoperasjonen og skal oppbevares under skipets kontroll til brennoljen i det vesentlige er forbrukt, men i alle tilfeller i et tidsrom på minst tolv måneder fra leveringstidspunktet.

8.2 Dersom en administrasjon krever at den representative prøven skal analyseres, skal det gjøres i samsvar med prosedyren for verifisering fastsatt i tillegg VI for å bestemme om brennoljen oppfyller kravene i dette vedlegg.

9 Partene forplikter seg til å sørge for at vedkommende myndigheter utpekt av dem:

.1 vedlikeholder et register over lokale leverandører av brennolje,

.2 krever at lokale leverandører skal framlegge leveringsseddelen for bunkers og prøven som kreves i henhold til denne regel, med bekreftelse fra leverandøren av brennoljen på at brennoljen oppfyller kravene i regel 14 og 18 i dette vedlegg,

.3 krever at lokale leverandører beholder en kopi av leveringsseddelen for bunkers i minst tre år dersom havnestaten trenger å kontrollere eller verifisere den,

.4 treffer hensiktsmessige tiltak overfor de leverandørene av brennolje som har vist seg å levere brennolje som ikke er i samsvar med det som er angitt på leveringsseddelen for bunkers,

.5 underretter administrasjonen om eventuelle skip som mottar brennolje som viser seg ikke å oppfylle kravene i regel 14 eller 18 i dette vedlegg, og

.6 underretter organisasjonen, for oversendelse til parter og medlemsstater i organisasjonen, om alle tilfeller der leverandører av brennolje har unnlatt å oppfylle kravene angitt i regel 14 eller 18 i dette vedlegg.

10 I forbindelse med havnestatskontroll foretatt av partene forplikter partene seg ytterligere til å:

.1 underrette parter eller ikke-parter under hvis jurisdiksjon det ble utstedt en leveringsseddel for bunkers for tilfeller av levering av brennolje som ikke oppfyller kravene, ved å framlegge alle relevante opplysninger, og

.2 sørge for at det treffes hensiktsmessige utbedringstiltak for å sikre at brennolje som ikke oppfyller kravene, bringes i samsvar med disse.

11 Når det gjelder alle skip med bruttotonnasje 400 eller mer som går i ruteferd med hyppige og faste havneanløp, kan en administrasjon etter anvendelse og samråd med berørte stater bestemme at samsvar med nr. 6 i denne regel kan dokumenteres på en alternativ måte som gir tilsvarende sikkerhet for samsvar med regel 14 og 18 i dette vedlegg.

KAPITTEL 4

REGLER VEDRØRENDE ENERGIEFFEKTIVITET FOR SKIP⁴⁰

³⁸ Det kreves ikke prøve av marin gassolje solgt i Norge til skip i innenriksfart, jf forskriften § 15

³⁹ Det vises til MEPC.96(47), «Guidelines for the Sampling of Fuel Oil for Determination of Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78».

⁴⁰ Tilføyd ved resolusjon MEPC.203(62).

Regel 19 Anvendelse

1 Dette kapittelet skal gjelde for alle skip med bruttotonnasje 400 eller mer.

2 Bestemmelsene i dette kapittelet skal ikke gjelde for:

.1 skip som utelukkende går i fart i farvann som hører inn under suvereniteten eller jurisdiksjonen til en stat hvis flagg skipet har rett til å føre. Hver part skal imidlertid sikre, ved vedtakelse av egnede tiltak, at slike skip bygges og opererer på en måte som er konsekvent med kapittel 4, så langt det er rimelig og praktisk mulig.⁴¹

3 Regel 20 og regel 21 skal ikke gjelde for skip som har dieselektrisk fremdrift, turbinfremdrift eller hybride fremdriftssystemer.

4 Uten hensyn til bestemmelsene i nr. 1 i denne regel, kan administrasjonen frafalle kravet for et på skip med bruttotonnasje 400 eller mer om samsvar med regel 20 og regel 21.

5 Bestemmelsen i nr. 4 i denne regel skal ikke gjelde for skip med bruttotonnasje 400 eller mer:

.1 som det er inngått byggekontrakt for 1. januar 2017 eller senere, eller

.2 i mangel av byggekontrakt, hvis kjøp er strukket eller som er på tilsvarende byggetrinn 1. juli 2017 eller senere, eller

.3 hvis levering finner sted 1. juli 2019 eller senere, eller

.4 i tilfelle av en omfattende ombygging av et nytt eller eksisterende skip, som definert i regel 2.24, 1. januar 2017 eller senere, og der regel 5.4.2 og regel 5.4.3 i kapittel 2 får anvendelse.

6 Administrasjonen til en part til denne konvensjonen som tillater anvendelse av nr. 4, eller som utsetter, trekker tilbake eller avslår anvendelse av det nummeret, for et skip som har rett til å føre partens flagg, skal omgående kommunisere detaljene derom til organisasjonen for utsending til partene til den foreliggende protokollen, for deres informasjon.

Regel 20 Oppnådd energieffektivitet-designindeks (Oppnådd EEDI)

1 Den oppnådde EEDI-en skal beregnes for:

.1 hvert nytt skip,

.2 hvert nytt skip som har gjennomgått en omfattende ombygging, og

.3 hvert nytt eller eksisterende skip som har gjennomgått en omfattende ombygging som er så omfattende at skipet anses av administrasjonen som et nylig bygget skip,

som faller inn under én eller flere av kategoriene i regel 2.25 til 2.35. Den oppnådde EEDI-en skal være spesifikk for hvert skip og skal angi den estimerte ytelsen til skipet med hensyn til energieffektivitet, og skal ledsages av den tekniske EEDI-filen som inneholder informasjonen som er nødvendig for beregningen av den oppnådde EEDI-en og som viser prosessen for beregning. Den oppnådde EEDI-en skal verifiseres, basert på den tekniske EEDI-filen, enten av administrasjonen eller av enhver organisasjon⁴² behørig bemyndiget av den.

⁴¹ Reglene i kapittel 4 er gjort gjeldende for fartøy over 400 bt i innenriksfart, jf. miljø sikkerhetsforskriften § 12 annet ledd

⁴² Det vises til «Guidelines for authorization of organizations acting on behalf of the Administration», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.739(18), som kan endres av organisasjonen, og «Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.780(19), som kan endres av organisasjonen.

2 Den oppnådde EEDI-en skal beregnes idet det tas hensyn til retningslinjene⁴³ vedtatt av organisasjonen.

Regel 21 Påkrevd EEDI

1 For hvert:

.1 nytt skip,

.2 nytt skip som har gjennomgått en omfattende ombygging, og

.3 nytt eller eksisterende skip som har gjennomgått en omfattende ombygging som er så omfattende at skipet anses av administrasjonen som et nylig bygget skip,

som faller inn under én av kategoriene definert i regel 2.25 til 2.31 og som dette kapittelet får anvendelse på, skal den oppnådde EEDI-en være som følger:

$$\text{Oppnådd EEDI} \leq \text{Påkrevd EEDI} = (1-X/100) \times \text{referanselinje verdi}$$

der X er reduksjonsfaktoren spesifisert i tabell 1 for den påkrevde EEDI-en sammenlignet med EEDI-referanselinjen.

2 For hvert nytt og eksisterende skip som har gjennomgått en omfattende ombygging som er så omfattende at skipet anses av administrasjonen som et nylig bygget skip, skal den oppnådde EEDI-en beregnes og oppfylle kravet i nr. 21.1 med den reduksjonsfaktoren som gjelder for skipstypen og størrelsen på det ombygde skipet på datoen for ombyggingskontrakten, eller i mangel av kontrakt, datoen da ombyggingen begynte.

Tabell 1 Reduksjonsfaktorer (i prosent) for EEDI-en i forhold til EEDI-referanselinjen

Skipstype	Størrelse	Fase 0 1. jan. 2013– 31. des. 2014	Fase 1 1. jan. 2015– 31. des. 2019	Fase 2 1. jan. 2020– 31. des. 2024	Fase 3 1. jan. 2025 og senere
Bulkskip	20 000 DWT eller mer	0	10	20	30
	10 000– 20 000 DWT	n/a	0–10*	0–20*	0–30*
Gasstankskip	10 000 DWT eller mer	0	10	20	30
	2 000– 10 000 DWT	n/a	0–10*	0–20*	0–30*
Tankskip	20 000 DWT eller mer	0	10	20	30
	4 000– 20 000 DWT	n/a	0–10*	0–20*	0–30*
Containerskip	15 000 DWT eller mer	0	10	20	30
	10 000– 15 000 DWT	n/a	0–10*	0–20*	0–30*
Stykkogodsskip	15 000 DWT eller mer	0	10	15	30
	3 000– 15 000 DWT	n/a	0–10*	0–15*	0–30*
Kjøleskip	5 000 DWT eller mer	0	10	15	30

⁴³ Det vises til «Guidelines on the method of calculation of the Energy Efficiency Design Index for new ships»

	3 000– 5 000 DWT	n/a	0–10*	0–15*	0–30*
Kombinasjons- skip	20 000 DWT eller mer	0	10	20	30
	4 000– 20 000 DWT	n/a	0–10*	0–20*	0–30*

* Reduksjonsfaktoren skal lineært interpoleres mellom de to verdiene avhengig av skipsstørrelse. Den nedre verdien til reduksjonsfaktoren skal anvendes for den mindre skipsstørrelsen.

n/a betyr at ingen påkrevd EEDI gjelder.

3 Referanselinjeverdiene skal beregnes som følger:

$$\text{Referanselinjeverdi} = a \times b^{-c}$$

der a, b og c er parameterne gitt i tabell 2.

Tabell 2 Parametere for bestemmelse av referanseverdier for de ulike skipstypene

Skipstype definert i regel 2	a	b	c
2.25 Bulkskip	961,79	Skipets DWT	0,477
2.26 Gasstankskip	1120,00	Skipets DWT	0,456
2.27 Tankskip	1218,80	Skipets DWT	0,488
2.28 Containerskip	174,22	Skipets DWT	0,201
2.29 Stykkgodsskip	107,48	Skipets DWT	0,216
2.30 Kjølleskip	227,01	Skipets DWT	0,244
2.31 Kombinasjonsskip	1219,00	Skipets DWT	0,488

4 Hvis skipets konstruksjon gjør at det faller inn under flere enn én av skipstypedefinisjonene angitt i tabell 2, skal skipets påkrevde EEDI være den strengeste (den laveste) påkrevde EEDI-en.

5 For hvert skip som denne regel får anvendelse for, skal den installerte fremdriftskraften ikke være mindre enn fremdriftskraften som er nødvendig for å opprettholde skipets manøvreringsegenskaper under ugunstige forhold som definert i retningslinjene som skal utvikles av organisasjonen.

6 Ved starten av fase 1 og midt i fase 2 skal organisasjonen gjennomgå statusen til teknologiske utviklinger og, om påvist nødvendig, endre tidsperiodene, EEDI-referanselinjeparametere for relevante skipstyper og reduksjonshastigheter fastsatt i denne regel.

Regel 22 Skips energieffektivitetsplan (SEEMP)

1 Hvert skip⁴⁴ skal ha en skipsspesifikk energieffektivitetsplan (SEEMP) om bord. Dette kan inngå i skipets sikkerhetsstyringssystem.

2 SEEMP-en skal utarbeides idet det tas hensyn til retningslinjene vedtatt av organisasjonen.

Regel 23 Fremming av teknisk samarbeid og overføring av teknologi relatert til forbedring av skips energieffektivitet

⁴⁴ For skip i innenriksfart gjelder kravet til SEEMP fra 1.1.2016.

1 Administrasjoner skal, i samarbeid med organisasjonen og andre internasjonale organer, fremme og gi, der det er hensiktsmessig, støtte direkte eller gjennom organisasjonen til stater, særlig utviklingsstater, som ber om teknisk bistand.

2 Administrasjonen til en part skal samarbeide aktivt med andre parter, med forbehold om sine nasjonale lover, forskrifter og politikk, for å fremme utviklingen og overføringen av teknologi og utveksling av informasjon til stater som ber om teknisk bistand, særlig utviklingsstater, med hensyn til implementering av tiltak for å oppfylle kravene i kapittel 4 i dette vedlegg, særlig regel 19.4 til 19.6.

TILLEGG I

MAL FOR INTERNASJONALT SERTIFIKAT FOR HINDRING AV LUFTFORURENSNING (IAPP-sertifikat) (Regel 8)

INTERNASJONALT SERTIFIKAT FOR HINDRING AV LUFTFORURENSNING

Utstedt i henhold til bestemmelsene i Protokollen av 1997, slik den er endret ved resolusjon MEPC.176(58) i 2008, som skal endre Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, slik den er endret ved den tilhørende Protokoll av 1978 (heretter kalt «konvensjonen») etter bemyndigelse fra regjeringen i:

.....
(full betegnelse på landet)

ved
(full betegnelse på kompetent person eller organisasjon bemyndiget i henhold til bestemmelsene i Konvensjonen)

Opplysninger om skipet⁴⁵

Skipets navn

Kjenningsignal.....

IMO-nummer⁴⁶

Hjemsted

Bruttotonnasje

DET BEKREFTES HERVED

1 At skipet er inspisert i overensstemmelse med regel 5 i vedlegg VI til konvensjonen.

2 At inspeksjonen viste at skipets konstruksjon, utstyr, systemer, tilbehør, arrangementer og materiale fullt ut tilfredsstillende de aktuelle krav i vedlegg VI til konvensjonen.

Dette sertifikatet er gyldig til (dd/mm/åååå).....⁴⁷
under forutsetning av at det foretas inspeksjoner i samsvar med regel 5 i vedlegg VI til konvensjonen.

Dato for fullført inspeksjon som dette sertifikatet er basert på (dd/mm/åååå):

⁴⁵ Alternativt kan opplysninger om skipet plasseres horisontalt i bokser.

⁴⁶ I samsvar med «IMO ship identification number scheme», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.600(15).

⁴⁷ Sett inn utløpsdato som spesifisert av sjøfartsmyndigheten i samsvar med regel 9.1 i vedlegg VI til konvensjonen. Datoen for dag og måned samsvarer med årsdagen som definert i regel 2.3 i vedlegg VI til konvensjonen, men mindre den er endret i samsvar med regel 9.8 i vedlegg VI til konvensjonen.

Utstedt i
(utstedelsessted)

Dato (dd/mm/åååå)
(utstedelsesdato) (Underskrift fra utstedende bemyndiget offentlig tjenestemann)

(Utstedende myndighets segl eller stempel)

Påtegning for årlige og mellomliggende inspeksjoner

DET BEKREFTES HERVED at ved en inspeksjon som krevet i regel 5 i vedlegg VI til Konvensjonen, ble skipet funnet å tilfredsstillende de relevante krav i konvensjonen.

Årlig inspeksjon:

Underskrift
(Bemyndiget offentlig tjenestemanns underskrift)

Sted:

Dato (dd/mm/åååå):.....

(Utstedende myndighets segl eller stempel)

Årlig/Mellomliggende⁴⁸ inspeksjon:

Underskrift
(Bemyndiget offentlig tjenestemanns underskrift)

Sted:

Dato (dd/mm/åååå):.....

(Utstedende myndighets segl eller stempel)

Årlig/Mellomliggende¹⁴ inspeksjon:

Underskrift
(Bemyndiget offentlig tjenestemanns underskrift)

Sted:

Dato (dd/mm/åååå):.....

(Utstedende myndighets segl eller stempel)

Årlig inspeksjon:

Underskrift
(Bemyndiget offentlig tjenestemanns underskrift)

Sted:

Dato (dd/mm/åååå):.....

(Utstedende myndighets segl eller stempel)

⁴⁸ Stryk det som ikke passer

Årlig/Mellomliggende inspeksjon i samsvar med regel 9.8.3

Det bekreftes herved at ved en årlig/mellomliggende⁴⁹ inspeksjon i samsvar med regel 9.8.3 i vedlegg VI til konvensjonen, ble skipet funnet å tilfredsstillende de relevante bestemmelsene i konvensjonen:

Underskrift
(Bemyndiget offentlig tjenestemanns underskrift)

Sted:

Dato (dd/mm/åååå):.....

(Utstedende myndighets segl eller stempel)

Påtegning for å forlenge sertifikatet hvis det er gyldig for mindre enn 5 år når regel 9.3 anvendes

Skipet tilfredsstillende de relevante bestemmelsene i Konvensjonen, og dette sertifikatet skal, i samsvar med regel 9.3 i vedlegg VI til Konvensjonen, godtas som gyldig til (dd/mm/åååå).....

Underskrift
(Bemyndiget offentlig tjenestemanns underskrift)

Sted:

Dato (dd/mm/åååå):.....

(Utstedende myndighets segl eller stempel)

Påtegning når fornyelsesinspeksjonen er fullført og regel 9.4 anvendes

Skipet tilfredsstillende de relevante bestemmelsene i Konvensjonen, og dette sertifikatet skal, i samsvar med regel 9.4 i vedlegg VI til Konvensjonen, godtas som gyldig til (dd/mm/åååå).....

Underskrift
(Bemyndiget offentlig tjenestemanns underskrift)

Sted:

Dato (dd/mm/åååå):.....

(Utstedende myndighets segl eller stempel)

⁴⁹ Stryk det som ikke passer

Påtegning for å forlenge sertifikatets gyldighet til skipet ankommer den havn hvor inspeksjon skal foretas eller for en utsettelsesperiode når regel 9.5 eller 9.6 anvendes

Dette sertifikatet skal, i samsvar med regel 8.5 eller 8.6⁵⁰ i vedlegg VI til Konvensjonen, godtas som gyldig til (dd/mm/åååå).....

Underskrift
(Bemyndiget offentlig tjenestemanns underskrift)

Sted:

Dato (dd/mm/åååå):.....

(Utstedende myndighets segl eller stempel)

Påtegning for framskyndelse av årsdagen når regel 9.8 anvendes

I samsvar med regel 9.8 i vedlegg VI til Konvensjonen er den nye årsdagen (dd/mm/åååå).....

Underskrift
(Bemyndiget offentlig tjenestemanns underskrift)

Sted:

Dato (dd/mm/åååå):.....

(Utstedende myndighets segl eller stempel)

I samsvar med regel 9.8 i vedlegg VI til Konvensjonen er den nye årsdagen (dd/mm/åååå).....

Underskrift
(Bemyndiget offentlig tjenestemanns underskrift)

Sted:

Dato (dd/mm/åååå):.....

(Utstedende myndighets segl eller stempel)

⁵⁰ Stryk det som ikke passer

SUPPLEMENT TIL INTERNASJONALT SERTIFIKAT FOR HINDRING AV LUFTFORURENSNING (IAPP-SERTIFIKAT)

OVERSIKT OVER KONSTRUKSJON OG UTSTYR

<p>Merknader:</p> <p>1 Denne oversikten skal være varig vedheftet IAPP-sertifikatet. IAPP-sertifikatet skal være tilgjengelig om bord på skipet til enhver tid.</p> <p>2 Oversikten skal være på i det minste engelsk, fransk eller spansk. Dersom det også brukes et offisielt språk i den utstedende staten, skal dette ha forrang i tilfelle av tvist eller avvik.</p> <p>3 Oppføringer i rammer skal gjøres ved å sette enten et kryss (x) for svarene «ja» og «relevant» eller en strek (-) for svarene «nei» og «ikke relevant», etter som det passer.</p> <p>4 Med mindre annet er oppgitt, viser regler nevnt i denne oversikten til regler i vedlegg VI til konvensjonen og resolusjoner eller rundskriv viser til dem som er vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon.</p>
--

1 Opplysninger om skipet

- 1.1 Skipets navn
- 1.2 IMO-nummer
- 1.3 Dato da kjølen ble strukket eller skipet var på et lignende byggetrinn (dd/mm/åååå).....
- 1.4 Lengde (L)⁵¹ meter

2 Kontroll med utslipp fra skip

2.1 Ozonnedbrytende stoffer (regel 12)

2.1.1 Følgende brannsløkkingsanlegg, andre anlegg og utstyr som inneholder ozonnedbrytende stoffer, unntatt hydroklorfluorkarbone (HCFC-er), som ble installert før 19. mai 2005 kan fortsatt brukes:

Anlegg eller utstyr	Plassering om bord	Stoff

2.1.2 Følgende anlegg som inneholder hydroklorfluorkarbone, og som ble installert før 1. januar 2020, kan fortsatt brukes:

⁵¹ Fylles ut bare når det gjelder skip bygget 1. januar 2016 eller senere, som er særlig konstruert for og utelukkende brukes til fritidsformål, og som grenseverdien for NO_x-utslipp som angitt i regel 13 nr. 5.1.1, i samsvar med regel 13 nr. 5.2.1, ikke får anvendelse på.

Anlegg eller utstyr	Plassering om bord	Stoff

2.2 Nitrogenoksider (NO_x) (regel 13)

2.2.1 Følgende dieselmotorer som er installert på skipet, overholder de gjeldende utslippsgrenseverdiene i regel 13 i samsvar med den reviderte NO_x-koden fra 2008:

	Motor nr. 1	Motor nr. 2	Motor nr. 3	Motor nr. 4	Motor nr. 5	Motor nr. 6
Produsent og modell						
Serienummer						
Bruk						
Effekt (kW)						
Nominelt turtall (o/min)						
Installeringsdato (dd/mm/åååå)						
Dato for omfattende ombygging (dd/mm/åååå)	I samsvar med regel 13.2.2					
	I samsvar med regel 13.2.3					
Unntatt ved regel 13.1.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nivå I regel 13.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nivå II regel 13.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nivå II regel 13.2.2 eller regel 13.5.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nivå III regel 13.5.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Godkjent metode finnes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Godkjent metode ikke tilgjengelig i handelen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Godkjent metode installert	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.3 Svoveloksider (SO_x) og partikler (regel 14)⁵²

2.3.1 Når skipet trafikkerer utenfor et lavutslippsområde angitt i regel 14.3, bruker skipet:

.1 brennolje med et svovelinnhold som dokumentert ved leveringssedler for bunkers, som ikke overstiger grenseverdiene:

4,50 % m/m (gjelder ikke 1. januar 2012 eller senere), eller.....

3,50 % m/m (gjelder ikke 1. januar 2020 eller senere), eller.....

0,50 % m/m og/eller.....

.2 en tilsvarende ordning godkjent i samsvar med regel 4.1 som oppført i 2.6 som er minst like effektiv med hensyn til SO_x-utslippsreduksjoner som ved anvendelse av en brennolje med en grenseverdi for svovelinnhold på:

4,50 % m/m (gjelder ikke 1. januar 2012 eller senere), eller.....

3,50 % m/m (gjelder ikke 1. januar 2020 eller senere), eller.....

0,50 % m/m.....

⁵² Endret ved resolusjon MEPC.194(61).

2.3.2 Når skipet trafikkerer et lavutslippsområde angitt i regel 14.3, bruker skipet:

.1 brennolje med et svovelinnhold som dokumentert ved leveringsedler for bunkers, som ikke overstiger grenseverdiene:

1,00 % m/m (gjelder ikke 1. januar 2015 eller senere), eller.....

0,10 % m/m og/eller.....

.2 en tilsvarende ordning godkjent i samsvar med regel 4.1 som oppført i nr. 2.6 som er minst like effektiv med hensyn til SO_x-utslippsreduksjoner som ved anvendelse av en brennolje med en grenseverdi for svovelinnhold på:

1,00 % m/m (gjelder ikke 1. januar 2015 eller senere), eller.....

0,10 % m/m.....

2.4 Flyktige organiske forbindelser (VOC) (regel 15)

2.4.1 Tankskipet har et utslippskontrollsystem for damp som er installert og godkjent i samsvar med MSC/rundskriv 585.

2.4.2.1 For tankskip som frakter råolje, finnes det en godkjent plan for håndtering av flyktige organiske forbindelser

2.4.2.2 Godkjenningreferanse for planen for håndtering av flyktige organiske forbindelser:
.....

2.5 Avfallsforbrenning om bord (regel 16)

Skipet har et avfallsforbrenningsanlegg:

.1 som ble installert 1. januar 2000 eller senere og er i samsvar med resolusjon MEPC.76(40)⁵³ med endringer

.2 som ble installert før 1. januar 2000 og er i samsvar med:

.2.1 resolusjon MEPC.59(33)⁵⁴

.2.2 resolusjon MEPC.76(40)⁵⁵

2.6 Likeverdige løsninger (regel 4)

Skipet har fått tillatelse til at følgende tilbehør, materiale, arrangement eller apparat monteres i et skip eller andre prosedyrer, alternative brennoljer eller samsvarsmetoder brukes som alternativ til det som er fastsatt i dette vedlegg:

Anlegg eller utstyr	Likeverdig løsning anvendt	Godkjenningreferanse

⁵³ Som endret ved resolusjon MEPC.93(45)

⁵⁴ Som endret ved resolusjon MEPC.92(45)

⁵⁵ Som endret ved resolusjon MEPC.93(45)

TILLEGG II

PRØVINGSSYKLUSER OG VEKTFAKTORER (Regel 13)

Følgende prøvingscykluser og vekt faktorer får anvendelse ved samsvars kontroll av dieselmotorer på skip i forhold til den gjeldende grenseverdien for NO_x i samsvar med regel 13 i dette vedlegg ved hjelp av prøvingsmetoden og beregningsmetoden angitt i den reviderte NO_x-koden fra 2008.

- .1 For motorer med konstant hastighet brukt til hovedfremdrift av skipet, herunder dieselektrisk drift, får prøvingscyklus E2 anvendelse,
- .2 For motorer med propell med vribar stigning får prøvingscyklus E2 anvendelse,
- .3 For hoved- og hjelpemotorer som følger propellkurven, får prøvingscyklus E3 anvendelse,
- .4 For hjelpemotorer med konstant hastighet får prøvingscyklus D2 anvendelse og
- .5 For hjelpemotorer med variabel hastighet og variabel belastning som ikke kommer inn under punktene ovenfor, får prøvingscyklus C1 anvendelse.

Prøvingscyklus for hovedfremdriftsmotorer med konstant hastighet (herunder dieselektrisk drift og motorer med propell med vribar stigning)

Prøvingscyklus type E2	Turtall	100 %	100 %	100 %	100 %
	Effekt	100 %	75 %	50 %	25 %
	Vektfaktor	0,2	0,5	0,15	0,15

Prøvingscyklus for hoved- og hjelpemotorer som følger propellkurven

Prøvingscyklus type E3	Turtall	100 %	91 %	80 %	63 %
	Effekt	100 %	75 %	50 %	25 %
	Vektfaktor	0,2	0,5	0,15	0,15

Prøvingscyklus for hjelpemotorer med konstant hastighet

Prøvingscyklus type D2	Turtall	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	Effekt	100 %	75 %	50 %	25 %	10 %
	Vektfaktor	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

Prøvingscyklus for hjelpemotorer med variabel hastighet og variabel belastning

Prøvingscyklus type C1	Turtall	Nominelt				Mellomturtall			Tomgang
	Dreiemoment	100 %	75 %	50 %	10 %	100 %	75 %	50 %	0 %
	Vektfaktor	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

Når det gjelder en motor som skal sertifiseres i samsvar med regel 13 nr. 5.1.1, skal det spesifikk utslippet ved hvert enkelt tilstandspunkt ikke overstige den gjeldende grenseverdien for NO_x-utslipp med mer enn 50 %, unntatt som følger:

- .1 Tilstandspunktet på 10 % i prøvingscyklus D2.
- .2 Tilstandspunktet på 10 % i prøvingscyklus C1.
- .3 Tilstandspunktet på tomgang i prøvingscyklus C1.

TILLEGG III

KRITERIER OG PROSEDYRER FOR UTPEKING AV LAVUTSLIPPSOMRÅDER (Regel 13.6 og regel 14.3)

1 MÅL

1.1 Formålet med dette tillegget er å fastsette kriterier og prosedyrer for partene når de skal utforme og framlegge forslag til utpeking av lavutslippsområder, og fastsette faktorer som det skal tas hensyn til i organisasjonens vurdering av slike forslag.

1.2 Utslipp av NO_x, SO_x og partikler fra havgående skip bidrar til konsentrasjoner av luftforurensning i byer og kystområder over hele verden. Skadevirkninger på helse og miljø som følge av luftforurensning omfatter for tidlig død, hjerte-/lungesykdom, lungekreft, kronisk sykdom i åndedretsorganene, forsuring og eutrofiering.

1.3 Organisasjonen skal vurdere å vedta et lavutslippsområde dersom det finnes et dokumentert behov for å hindre, redusere og kontrollere utslipp av NO_x eller SO_x og partikler eller alle tre typer utslipp (heretter kalt utslipp) fra skip.

2 PROSEDYRE FOR UTPEKING AV LAVUTSLIPPSOMRÅDER

2.1 Et forslag til organisasjonen om å utpeke et lavutslippsområde for NO_x eller SO_x og partikler eller alle tre typer utslipp kan framlegges bare av partene. Dersom to eller flere parter har en felles interesse i et bestemt område, skal de utforme et samordnet forslag.

2.2 Et forslag om å utpeke et bestemt område til lavutslippsområde skal framlegges for organisasjonen i samsvar med reglene og prosedyrene fastsatt av organisasjonen.

3 KRITERIER FOR UTPEKING AV LAVUTSLIPPSOMRÅDER

3.1 Forslaget skal inneholde:

.1 en klar avgrensning av det foreslåtte virkeområdet samt et referansekart som området er markert på,

.2 typen(e) utslipp som foreslås kontrollert (dvs. NO_x eller SO_x og partikler eller alle tre typer utslipp),

.3 en beskrivelse av befolkningsgrupper og miljøområder som er i fare som følge av virkningen av utslippene fra skip,

.4 en vurdering av at utslipp fra skip som trafikkerer det foreslåtte virkeområdet, bidrar til konsentrasjoner av luftforurensning eller til skadevirkninger på miljøet. Denne vurderingen skal inneholde en beskrivelse av virkningene av de relevante utslippene på menneskers helse og miljøet, for eksempel skadevirkninger på økosystemer på land og i vann, områder med naturlig produktivitet, utsatte habitater, vannkvalitet, menneskers helse og områder med kulturell og vitenskapelig betydning, etter hva som er relevant. Kildene til relevante data, herunder anvendte metoder, skal beskrives,

.5 relevante opplysninger om meteorologiske forhold i det foreslåtte virkeområdet for befolkningsgrupper og miljøområder som er i fare, særlig gjeldende vindmønstre, eller om topografiske, geologiske, oseanografiske, morfologiske eller andre forhold som bidrar til konsentrasjoner av luftforurensning eller skadevirkninger på miljøet,

.6 skipsfartens art i det foreslåtte lavutslippsområdet, herunder trafikk mønstre og -tetthet,

.7 en beskrivelse av kontrolltiltakene truffet av parten eller partene som framlegger forslaget, som tar for seg landbaserte kilder til utslipp av NO_x, SO_x og partikler som påvirker befolkningsgruppene og

miljøområdene som er i fare, som er iverksatt og anvendes parallelt med vurderingen av tiltak som kan vedtas i forbindelse med bestemmelsene i regel 13 og 14 i vedlegg VI, og

.8 de relative kostnadene ved å redusere utslippene fra skip i forhold til landbasert kontroll og de økonomiske virkningene på skipsfart som anvendes i internasjonal handel.

3.2 Den geografiske avgrensningen av et lavutslippsområde vil bygge på de relevante kriteriene skissert ovenfor, herunder utslipp og avsetning fra skip som går i fart i det foreslåtte området, trafikk mønstre og -tetthet og vindforhold.

4 PROSEDYRER FOR ORGANISASJONENS VURDERING OG VEDTAK AV LAVUTSLIPPSOMRÅDER

4.1 Organisasjonen skal vurdere hvert enkelt forslag som framlegges av en part eller flere parter.

4.2 I vurderingen av forslaget skal organisasjonen ta hensyn til kriteriene som skal inngå i hvert forslag til vedtak som fastsatt i nr. 3 ovenfor.

4.3 Et lavutslippsområde skal utpekes ved hjelp av en endring av dette vedtak, vurderes, vedtas og settes i kraft i samsvar med artikkel 16 i denne konvensjon.

5 BRUK AV LAVUTSLIPPSOMRÅDER

5.1 Partene som har skip som går i fart i området, oppfordres til å framlegge for organisasjonen eventuelle problemer når det gjelder bruken av området.

TILLEGG IV

TYPEGODKJENNING OG DRIFTSOMRÅDE FOR AVFALLSFORBRENNINGSANLEGG OM BORD (Regel 16)

1 Avfallsforbrenningsanlegg om bord som beskrevet i regel 16. nr. 6.1, skal ha et IMO-typegodkjenningsdokument for hvert forbrenningsanlegg. For at forbrenningsanlegget skal få et slikt sertifikat skal det være utformet og bygget i henhold til en godkjent standard som beskrevet i regel 16.6.1. Hver modell skal på administrasjonens ansvar gjennomgå særskilt typegodkjenningsprøving ved fabrikk eller et godkjent prøvingsanlegg, og ved typegodkjenningsprøvingen skal det benyttes følgende standard brensel-/avfallsspesifikasjon for å bestemme om forbrenningsanlegget overholder grenseverdiene angitt i nr. 2 i dette tillegg:

Oljeslam som består av: 75 % oljeslam fra tung brennolje (HFO),
5 % brukt smøreolje og
20 % emulgert vann.

Fast avfall som består av: 50 % matavfall,
50 % søppel som består av:
omtrent 30 % papir,
omtrent 40 % papp,
omtrent 10 % filler,
omtrent 20 % plast

Blanding vil ha opptil 50 % fuktighet og 7 % ikke-brennbare faste stoffer.

2 Avfallsforbrenningsanlegg beskrevet i regel 16.6.1, skal ligge innenfor følgende grenseverdier:

O₂ i forbrenningskammer: 6-12 %

CO i røykgass, høyeste gjennomsnitt: 200 mg/MJ

Sottall, høyeste gjennomsnitt: Bacharach 3 eller

Ringelman 1 (20 % opasitet) (et høyere sottall kan godtas bare i løpet av svært korte tidsrom, for eksempel oppstart)

Uforbrente bestanddeler i askerester: Høyst 10 vektprosent

Temperaturområde i forbrenningskammerets røykgassutløp: 850–1200 °C

TILLEGG V

**OPPLYSNINGER SOM SKAL STÅ PÅ LEVERINGSSSEDDELEN
FOR BUNKERS
(Regel 18 nr. 5)**

Navn og IMO-nummer på mottakende skip

Havn

Dato da leveringene begynte

Navn, adresse og telefonnummer til leverandøren av brennolje for skip

Produktnavn

Mengde i metriske tonn

Tetthet ved 15 °C kg/m³⁵⁶

Svovelinhold (% m/m)⁵⁷

En erklæring som er undertegnet og bekreftet av representanten for leverandøren av brennolje, om at den leverte brennoljen er i samsvar med gjeldende nummer i regel 14.1 eller regel 14.4 og regel 18.3 i dette vedlegg.

⁵⁶ Brennolje skal prøves i samsvar med ISO 3675:1998 eller ISO 12185:1996.

⁵⁷ Brennolje skal prøves i samsvar med ISO 8754:2003.

TILLEGG VI

PROSEDYRE FOR VERIFISERING AV BRENSSEL FOR PRØVER AV BRENNOLJE I HENHOLD TIL MARPOL VEDLEGG VI (Regel 18.8.2)

Følgende prosedyre skal brukes til å bestemme om *brennoljen* som leveres til og brukes om bord på skip, er i samsvar med grenseverdiene for svovel fastsatt ved regel 14 i vedlegg VI.

1 Alminnelige krav

- 1.1 Den representative prøven av brennolje, som kreves i henhold til nr. 8.1 i regel 18 ("MARPOL-prøven"), skal brukes til å verifisere svovelinnholdet i brennoljen som er levert til et skip.
- 1.2 En administrasjon skal gjennom sin vedkommende myndighet lede verifiseringen.
- 1.3 Laboratoriene som er ansvarlige for prosedyren for verifisering fastsatt i dette tillegg, skal være fullt ut godkjent⁵⁸ for å utføre prøvingen.

2 Prosedyre for verifisering trinn 1

- 2.1 MARPOL-prøven skal leveres til laboratoriet av vedkommende myndighet.
- 2.2 Laboratoriet skal:
 - .1 registrere opplysningene om forseglingsnummeret og prøveetiketten i prøvingsjournalen,
 - .2 bekrefte at forseglingen på MARPOL-prøven ikke er brutt og
 - .3 forkaste eventuelle MARPOL-prøver der forseglingen er brutt.
- 2.3 Dersom forseglingen på MARPOL-prøven ikke er brutt, skal laboratoriet fortsette med prosedyren for verifisering og skal:
 - .1 sørge for at MARPOL-prøven blir grundig homogenisert,
 - .2 trekke ut to delprøver fra MARPOL-prøven og
 - .3 forsegle MARPOL-prøven på nytt og registrere opplysningene om den nye forseglingen i prøvingsjournalen.
- 2.4 De to delprøvene skal prøves etter hverandre i samsvar med den angitte prøvingsmetoden nevnt i vedlegg V. I denne prosedyren for verifisering skal resultatene av prøvingsanalysen kalles «A» og «B»:
 - .1 Dersom resultatene av «A» og «B» ligger innenfor repeterbarhetsgrensen(e) for prøvingsmetoden, skal resultatene anses som gyldige.
 - .2 Dersom resultatene av «A» og «B» ikke ligger innenfor repeterbarhetsgrensen(e) for prøvingsmetoden, skal begge resultatene avvises, og to nye delprøver skal tas av laboratoriet og analyseres. Prøveflasken skal forsegles på nytt i samsvar med nr. 2.3.3 ovenfor etter at de nye delprøvene er tatt.
- 2.5 Dersom prøvingsresultatene av «A» og «B» er gyldige, skal det beregnes et gjennomsnitt av disse to resultatene med et resultat som kalles «X»:

⁵⁸ Godkjenningen er i samsvar med ISO 17025 eller en tilsvarende standard.

.1 Dersom resultatet av «X» er lik eller mindre enn den gjeldende grenseverdien fastsatt ved vedlegg VI, skal brennoljen anses å oppfylle kravene.

.2 Dersom resultatet av «X» er større enn den gjeldende grenseverdien fastsatt ved vedlegg VI, skal prosedyren for verifisering trinn 2 gjennomføres, men dersom resultatet av «X» er over 0,59 R (der R er reproduserbarheten for prøvingsmetoden) større enn spesifikasjonsgrensen, skal brennoljen anses ikke å være i samsvar med kravene og ingen ytterligere prøving er nødvendig.

3 Prosedyre for verifisering trinn 2

3.1 Dersom trinn 2 av prosedyren for verifisering er nødvendig i samsvar med nr. 2.5.2 ovenfor, skal vedkommende myndighet sende MARPOL-prøven til et annet godkjent laboratorium.

3.2 Når laboratoriet mottar MARPOL-prøven, skal det:

.1 registrere opplysningene om forseglingsnummeret som er anvendt i samsvar med nr. 2.3.3, og prøveetiketten i prøvingsjournalen,

.2 trekke ut to delprøver fra MARPOL-prøven og

.3 forsegle MARPOL-prøven på nytt og registrere opplysningene om den nye forseglingen i prøvingsjournalen.

3.3 De to delprøvene skal prøves etter hverandre i samsvar med den angitte prøvingsmetoden angitt i vedlegg V. I denne prosedyren for verifisering skal resultatene av prøvingsanalysen kalles «C» og «D»:

.1 Dersom resultatene av «C» og «D» ligger innenfor repeterbarhetsgrensen(e) for prøvingsmetoden, skal resultatene anses som gyldige.

.2 Dersom resultatene av «C» og «D» ikke ligger innenfor repeterbarhetsgrensen(e) for prøvingsmetoden, skal begge resultatene avvises, og to nye delprøver skal tas av laboratoriet og analyseres. Prøveflasken skal forsegles på nytt i samsvar med nr. 3.2.3 ovenfor etter at de nye delprøvene er tatt.

3.4 Dersom prøvingsresultatene av «C» og «D» er gyldige og resultatene av «A», «B», «C» og «D» ligger innenfor reproduserbarhetsgrensen (R) for prøvingsmetoden, skal laboratoriet beregne gjennomsnittet av resultatene og kalle det «Y»:

.1 Dersom resultatet av «Y» er lik eller mindre enn den gjeldende grenseverdien fastsatt ved vedlegg VI, skal brennoljen anses å oppfylle kravene.

.2 Dersom resultatet av «Y» er større enn den gjeldende grenseverdien fastsatt ved vedlegg VI, oppfyller ikke brennoljen standardene som er fastsatt ved vedlegg VI.

3.5 Dersom resultatet av «A», «B», «C» og «D» ikke ligger innenfor reproduserbarhetsgrensen (R) for prøvingsmetoden, kan administrasjonen etter eget skjønn forkaste alle prøvingsresultatene og gjenta hele prøvingsprosessen.

3.6 Resultatene som oppnås ved prosedyren for verifisering, er endelige.

TILLEGG VII⁵⁹

LAVUTSLIPPSOMRÅDER (regel 13.6 og regel 14.3)

.1 Grensene til lavutslippsområder utpekt under regel 13.6 og 14.3, andre enn Østersjøområdet og Nordsjøområdet, er fastsatt i dette tillegget.

.2 Det nordamerikanske området omfatter:

.1 havområdet lokalisert utenfor stillehavskysten til USA og Canada, avgrenset av geodetiske linjer som forbinder følgende koordinater:

PUNKT	BREDDEGRAD	LENGDEGRAD
1	32° 32' 10" N	117° 06' 11" V
2	32° 32' 04" N	117° 07' 29" V
3	32° 31' 39" N	117° 14' 20" V
4	32° 33' 13" N	117° 15' 50" V
5	32° 34' 21" N	117° 22' 01" V
6	32° 35' 23" N	117° 27' 53" V
7	32° 37' 38" N	117° 49' 34" V
8	31° 07' 59" N	118° 36' 21" V
9	30° 33' 25" N	121° 47' 29" V
10	31° 46' 11" N	123° 17' 22" V
11	32° 21' 58" N	123° 50' 44" V
12	32° 56' 39" N	124° 11' 47" V
13	33° 40' 12" N	124° 27' 15" V
14	34° 31' 28" N	125° 16' 52" V
15	35° 43' 60" N	125° 43' 23" V
16	35° 43' 60" N	126° 18' 53" V
17	36° 16' 25" N	126° 45' 30" V
18	37° 01' 35" N	127° 07' 18" V
19	37° 45' 39" N	127° 38' 02" V
20	38° 25' 08" N	127° 52' 60" V
21	39° 25' 05" N	128° 31' 23" V
22	40° 18' 47" N	128° 45' 46" V
23	41° 13' 39" N	128° 40' 22" V
24	42° 12' 49" N	129° 00' 38" V
25	42° 47' 34" N	129° 05' 42" V
26	43° 26' 22" N	129° 01' 26" V
27	44° 24' 43" N	128° 41' 23" V
28	45° 30' 43" N	128° 40' 02" V
29	46° 11' 01" N	128° 49' 01" V
30	46° 33' 55" N	129° 04' 29" V
31	47° 39' 55" N	131° 15' 41" V
32	48° 32' 32" N	132° 41' 00" V
33	48° 57' 47" N	133° 14' 47" V
34	49° 22' 39" N	134° 15' 51" V
35	50° 01' 52" N	135° 19' 01" V
36	51° 03' 18" N	136° 45' 45" V
37	51° 54' 04" N	137° 41' 54" V
38	52° 45' 12" N	138° 20' 14" V
39	53° 29' 20" N	138° 40' 36" V
40	53° 40' 39" N	138° 48' 53" V
41	54° 13' 45" N	139° 32' 38" V
42	54° 39' 25" N	139° 56' 19" V
43	55° 20' 18" N	140° 55' 45" V

⁵⁹ Tilføyd ved resolusjon MEPC.190(60), endret ved resolusjon MEPC.202(62).

44	56° 07' 12" N	141° 36' 18" V
45	56° 28' 32" N	142° 17' 19" V
46	56° 37' 19" N	142° 48' 57" V
47	58° 51' 04" N	153° 15' 03" V

.2 havområdene lokalisert utenfor atlantehavskystene til USA, Canada og Frankrike (Saint-Pierre-et-Miquelon), og mexicogolfkysten til USA, avgrenset av geodetiske linjer som forbinder følgende koordinater:

PUNKT	BREDDEGRAD	LENGDEGRAD
1	60° 00' 00" N	64° 09' 36" V
2	60° 00' 00" N	56° 43' 00" V
3	58° 54' 01" N	55° 38' 05" V
4	57° 50' 52" N	55° 03' 47" V
5	57° 35' 13" N	54° 00' 59" V
6	57° 14' 20" N	53° 07' 58" V
7	56° 48' 09" N	52° 23' 29" V
8	56° 18' 13" N	51° 49' 42" V
9	54° 23' 21" N	50° 17' 44" V
10	53° 44' 54" N	50° 07' 17" V
11	53° 04' 59" N	50° 10' 05" V
12	52° 20' 06" N	49° 57' 09" V
13	51° 34' 20" N	48° 52' 45" V
14	50° 40' 15" N	48° 16' 04" V
15	50° 02' 28" N	48° 07' 03" V
16	49° 24' 03" N	48° 09' 35" V
17	48° 39' 22" N	47° 55' 17" V
18	47° 24' 25" N	47° 46' 56" V
19	46° 35' 12" N	48° 00' 54" V
20	45° 19' 45" N	48° 43' 28" V
21	44° 43' 38" N	49° 16' 50" V
22	44° 16' 38" N	49° 51' 23" V
23	43° 53' 15" N	50° 34' 01" V
24	43° 36' 06" N	51° 20' 41" V
25	43° 23' 59" N	52° 17' 22" V
26	43° 19' 50" N	53° 20' 13" V
27	43° 21' 14" N	54° 09' 20" V
28	43° 29' 41" N	55° 07' 41" V
29	42° 40' 12" N	55° 31' 44" V
30	41° 58' 19" N	56° 09' 34" V
31	41° 20' 21" N	57° 05' 13" V
32	40° 55' 34" N	58° 02' 55" V
33	40° 41' 38" N	59° 05' 18" V
34	40° 38' 33" N	60° 12' 20" V
35	40° 45' 46" N	61° 14' 03" V
36	41° 04' 52" N	62° 17' 49" V
37	40° 36' 55" N	63° 10' 49" V
38	40° 17' 32" N	64° 08' 37" V
39	40° 07' 46" N	64° 59' 31" V
40	40° 05' 44" N	65° 53' 07" V
41	39° 58' 05" N	65° 59' 51" V
42	39° 28' 24" N	66° 21' 14" V
43	39° 01' 54" N	66° 48' 33" V
44	38° 39' 16" N	67° 20' 59" V
45	38° 19' 20" N	68° 02' 01" V
46	38° 05' 29" N	68° 46' 55" V
47	37° 58' 14" N	69° 34' 07" V
48	37° 57' 47" N	70° 24' 09" V
49	37° 52' 46" N	70° 37' 50" V
50	37° 18' 37" N	71° 08' 33" V
51	36° 32' 25" N	71° 33' 59" V
52	35° 34' 58" N	71° 26' 02" V
53	34° 33' 10" N	71° 37' 04" V
54	33° 54' 49" N	71° 52' 35" V

PUNKT	BREDDEGRAD	LENGDEGRAD
55	33° 19' 23" N	72° 17' 12" V
56	32° 45' 31" N	72° 54' 05" V
57	31° 55' 13" N	74° 12' 02" V
58	31° 27' 14" N	75° 15' 20" V
59	31° 03' 16" N	75° 51' 18" V
60	30° 45' 42" N	76° 31' 38" V
61	30° 12' 48" N	77° 18' 29" V
62	29° 25' 17" N	76° 56' 42" V
63	28° 36' 59" N	76° 47' 60" V
64	28° 17' 13" N	76° 40' 10" V
65	28° 17' 12" N	79° 11' 23" V
66	27° 52' 56" N	79° 28' 35" V
67	27° 26' 01" N	79° 31' 38" V
68	27° 16' 13" N	79° 34' 18" V
69	27° 11' 54" N	79° 34' 56" V
70	27° 05' 59" N	79° 35' 19" V
71	27° 00' 28" N	79° 35' 17" V
72	26° 55' 16" N	79° 34' 39" V
73	26° 53' 58" N	79° 34' 27" V
74	26° 45' 46" N	79° 32' 41" V
75	26° 44' 30" N	79° 32' 23" V
76	26° 43' 40" N	79° 32' 20" V
77	26° 41' 12" N	79° 32' 01" V
78	26° 38' 13" N	79° 31' 32" V
79	26° 36' 30" N	79° 31' 06" V
80	26° 35' 21" N	79° 30' 50" V
81	26° 34' 51" N	79° 30' 46" V
82	26° 34' 11" N	79° 30' 38" V
83	26° 31' 12" N	79° 30' 15" V
84	26° 29' 05" N	79° 29' 53" V
85	26° 25' 31" N	79° 29' 58" V
86	26° 23' 29" N	79° 29' 55" V
87	26° 23' 21" N	79° 29' 54" V
88	26° 18' 57" N	79° 31' 55" V
89	26° 15' 26" N	79° 33' 17" V
90	26° 15' 13" N	79° 33' 23" V
91	26° 08' 09" N	79° 35' 53" V
92	26° 07' 47" N	79° 36' 09" V
93	26° 06' 59" N	79° 36' 35" V
94	26° 02' 52" N	79° 38' 22" V
95	25° 59' 30" N	79° 40' 03" V
96	25° 59' 16" N	79° 40' 08" V
97	25° 57' 48" N	79° 40' 38" V
98	25° 56' 18" N	79° 41' 06" V
99	25° 54' 04" N	79° 41' 38" V
100	25° 53' 24" N	79° 41' 46" V
101	25° 51' 54" N	79° 41' 59" V
102	25° 49' 33" N	79° 42' 16" V
103	25° 48' 24" N	79° 42' 23" V
104	25° 48' 20" N	79° 42' 24" V
105	25° 46' 26" N	79° 42' 44" V
106	25° 46' 16" N	79° 42' 45" V
107	25° 43' 40" N	79° 42' 59" V
108	25° 42' 31" N	79° 42' 48" V
109	25° 40' 37" N	79° 42' 27" V
110	25° 37' 24" N	79° 42' 27" V
111	25° 37' 08" N	79° 42' 27" V
112	25° 31' 03" N	79° 42' 12"2
113	25° 27' 59" N	79° 42' 11"1
114	25° 24' 04" N	79° 42' 12"2
115	25° 22' 21"1	79° 42' 20"0
116	25° 21' 29"9	79° 42' 08"8
117	25° 16' 52"2	79° 41' 24"4
118	25° 15' 57"7	79° 41' 31"1
119	25° 10' 39"9N	79° 41' 31" V
120	25° 09' 51"1	79° 41' 36" V

PUNKT	BREDDEGRAD	LENGDEGRAD
121	25° 09' 03"3	79° 41' 45" V
122	25° 03' 55"5	79° 42' 29" V
123	25° 02' 60"0	79° 42' 56" V
124	25° 00' 30"0	79° 44' 05" V
125	24° 59' 03"3	79° 44' 48" V
126	24° 55' 28"8	79° 45' 57" V
127	24° 44' 18"8	79° 49' 24" V
128	24° 43' 04"4	79° 49' 38" V
129	24° 42' 36"6	79° 50' 50" V
130	24° 41' 47"7	79° 52' 57" V
131	24° 38' 32"2	79° 59' 58" V
132	24° 36' 27"7	80° 03' 51" V
133	24° 33' 18"8	80° 12' 43" V
134	24° 33' 05"5	80° 13' 21" V
135	24° 32' 13"3	80° 15' 16" V
136	24° 31' 27"7	80° 16' 55" V
137	24° 30' 57"7	80° 17' 47" V
138	24° 30' 14"4	80° 19' 21" V
139	24° 30' 06"6	80° 19' 44" V
140	24° 29' 38"8	80° 21' 05" V
141	24° 28' 18"8	80° 24' 35" V
142	24° 28' 06"6	80° 25' 10" V
143	24° 27' 23"3	80° 27' 20" V
144	24° 26' 30"0	80° 29' 30" V
145	24° 25' 07"7	80° 32' 22" V
146	24° 23' 30"0	80° 36' 09" V
147	24° 22' 33"3	80° 38' 56" V
148	24° 22' 07"7	80° 39' 51" V
149	24° 19' 31"1	80° 45' 21" V
150	24° 19' 16"6	80° 45' 47" V
151	24° 18' 38"8	80° 46' 49" V
152	24° 18' 35"5	80° 46' 54" V
153	24° 09' 51"1	80° 59' 47" V
154	24° 09' 48"8	80° 59' 51" V
155	24° 08' 58"8	81° 01' 07" V
156	24° 08' 30"0	81° 01' 51" V
157	24° 08' 26"6	81° 01' 57" V
158	24° 07' 28"8	81° 03' 06" V
159	24° 02' 20"0	81° 09' 05" V
160	23° 59' 60"0	81° 11' 16" V
161	23° 55' 32"2	81° 12' 55" V
162	23° 53' 52"2	81° 19' 43" V
163	23° 50' 52"2	81° 29' 59" V
164	23° 50' 02"2	81° 39' 59" V
165	23° 49' 05"5	81° 49' 59"9
166	23° 49' 05"5	82° 00' 11"1
167	23° 49' 42"2	82° 09' 59"9
168	23° 51' 14"4	82° 24' 59" V
169	23° 51' 14"4	82° 39' 59" V
170	23° 49' 42"2	82° 48' 53" V
171	23° 49' 32"2	82° 51' 11" V
172	23° 49' 24"4	82° 59' 59" V
173	23° 49' 52"2	83° 14' 59" V
174	23° 51' 22"2	83° 25' 49" V
175	23° 52' 27"7	83° 33' 01" V
176	23° 54' 04"4	83° 41' 35" V
177	23° 55' 47"7	83° 48' 11" V
178	23° 58' 38"8	83° 59' 59" V
179	24° 09' 37"7	84° 29' 27" V
180	24° 13' 20"0	84° 38' 39" V
181	24° 16' 41"1	84° 46' 07" V
182	24° 23' 30"0	84° 59' 59" V
183	24° 26' 37"7	85° 06' 19" V
184	24° 38' 57"7	85° 31' 54" V
185	24° 44' 17"7	85° 43' 11" V
186	24° 53' 57"7	85° 59' 59" V

PUNKT	BREDDEGRAD	LENGDEGRAD
187	25° 10' 44"4	86° 30' 07" V
188	25° 43' 15"5	86° 21' 14" V
189	26° 13' 13"3	86° 06' 45" V
190	26° 27' 22"2	86° 13' 15" V
191	26° 33' 46"6	86° 37' 07" V
192	26° 01' 24"4	87° 29' 35" V
193	25° 42' 25"5	88° 33' 00" V
194	25° 46' 54"4	90° 29' 41" V
195	25° 44' 39"9	90° 47' 05" V
196	25° 51' 43"3	91° 52' 50" V
197	26° 17' 44"4	93° 03' 59" V
198	25° 59' 55"5	93° 33' 52" V
199	26° 00' 32"2	95° 39' 27" V
200	26° 00' 33"3	96° 48' 30" V
201	25° 58' 32"2	96° 55' 28" V
202	25° 58' 15"5	96° 58' 41" V
203	25° 57' 58"8	97° 01' 54"4
204	25° 57' 41"1	97° 05' 08"8
205	25° 57' 24"4	97° 08' 21"1
206	25° 57' 24"4	97° 08' 47"7

.3 havområdet lokalisert utenfor kystene av Hawaii-øyene Hawai'i, Maui, Moloka'i, Ni'ihau, Kaua'i, Lāna'i og Kaho'olawe, avgrenset av geodetiske linjer som forbinder følgende koordinater:

PUNKT	BREDDEGRAD	LENGDEGRAD
1	22° 32' 54"4	153° 00' 33"3°
2	23° 06' 05"5	153° 28' 36"6°
3	23° 32' 11"1	154° 02' 12"2°
4	23° 51' 47"7	154° 36' 48"8°
5	24° 21' 49"9	155° 51' 13"3°
6	24° 41' 47"7	156° 27' 27"7°
7	24° 57' 33"3	157° 22' 17"7°
8	25° 13' 41"1	157° 54' 13"3°
9	25° 25' 31"1	158° 30' 36"6°
10	25° 31' 19"9	159° 09' 47"7°
11	25° 30' 31"1	159° 54' 21"1°
12	25° 21' 53"3N	160° 39' 53"3°
13	25° 00' 06"6	161° 38' 33"3°
14	24° 40' 49"9	162° 13' 13"3°
15	24° 15' 53"3	162° 43' 08"8°
16	23° 40' 50"0	163° 13' 00"0°
17	23° 03' 20"0	163° 32' 58"8°
18	22° 20' 09"9	163° 44' 41"1°
19	21° 36' 45"5	163° 46' 03"3°
20	20° 55' 26"6	163° 37' 44"4°
21	20° 13' 34"4	163° 19' 13"3°
22	19° 39' 03"3	162° 53' 48"8°
23	19° 09' 43"3	162° 20' 35"5°
24	18° 39' 16"6	161° 19' 14"4°
25	18° 30' 31"1	160° 38' 30"0°
26	18° 29' 31"1	159° 56' 17"7°
27	18° 10' 41"1	159° 14' 08"8°
28	17° 31' 17"7	158° 56' 55"5°
29	16° 54' 06"6	158° 30' 29"9°
30	16° 25' 49"9	157° 59' 25"5°
31	15° 59' 57"7	157° 17' 35"5°
32	15° 40' 37"7	156° 21' 06"6°
33	15° 37' 36"6	155° 22' 16"6°
34	15° 43' 46" N	154° 46' 37"7°
35	15° 55' 32"2	154° 13' 05"5°
36	16° 46' 27"7	152° 49' 11"1°
37	17° 33' 42"2	152° 00' 32"2°
38	18° 30' 16"6	151° 30' 24"4°

PUNKT	BREDDEGRAD	LENGDEGRAD
39	19° 02' 47"7	151° 22' 17"7°
40	19° 34' 46"6	151° 19' 47"7°
41	20° 07' 42"2	151° 22' 58"8°
42	20° 38' 43"3	151° 31' 36"6°
43	21° 09' 09"9	151° 59' 50"0°
44	22° 06' 58"8	152° 31' 25"5°
45	22° 32' 54"4	153° 00' 33"3°

.3 De Forente Staters karibiske havområde omfatter:

.1 havområdene lokalisert utenfor atlantehavskysten og karibhavskysten til samveldet Puerto Rico og De amerikanske jomfrøyene, avgrenset av geodetiske linjer som forbinder følgende koordinater:

PUNKT	BREDDEGRAD	LENGDEGRAD
1	17° 18' 37"NG	67° 32' 14"NG
2	19° 11' 14"NG	67° 26' 45"NG
3	19° 30' 28"NG	65° 16' 48"NG
4	19° 12' 25"NG	65° 06' 08"NG
5	18° 45' 13"NG	65° 00' 22"NG
6	18° 41' 14"41	64° 59' 33"41
7	18° 29' 22"41	64° 53' 51"41
8	18° 27' 35"41	64° 53' 22"41
9	18° 25' 21"25	64° 52' 39"25
10	18° 24' 30" N	64° 52' 19" V
11	18° 23' 51" N	64° 51' 50" V
12	18° 23' 42" N	64° 51' 23" V
13	18° 23' 36" N	64° 50' 17" V
14	18° 23' 48" N	64° 49' 41" V
15	18° 24' 11" N	64° 49' 00" V
16	18° 24' 28" N	64° 47' 57" V
17	18° 24' 18" N	64° 47' 01" V
18	18° 23' 13" N	64° 46' 37" V
19	18° 22' 37" N	64° 45' 20" V
20	18° 22' 39" N	64° 44' 42" V
21	18° 22' 42" N	64° 44' 36" V
22	18° 22' 37" N	64° 45' 20" V
23	18° 22' 39" N	64° 43' 42" V
24	18° 22' 30" N	64° 43' 36" V
25	18° 22' 25" N	64° 42' 58" V
26	18° 22' 26" N	64° 42' 28" V
27	18° 22' 15" N	64° 42' 03" V
28	18° 22' 22" N	64° 38' 23" V
29	18° 21' 57" N	64° 40' 60" V
30	18° 21' 51" N	64° 40' 15" V
31	18° 21' 22" N	64° 38' 16" V
32	18° 20' 39" N	64° 38' 33" V
33	18° 19' 15" N	64° 38' 14" V
34	18° 19' 07" N	64° 38' 16" V
35	18° 17' 23" N	64° 39' 38" V
36	18° 16' 43" N	64° 39' 41" V
37	18° 11' 33" N	64° 38' 58" V
38	18° 03' 02" N	64° 38' 03" V
39	18° 02' 56"02	64° 29' 35"02
40	18° 02' 51"02	64° 27' 02"02
41	18° 02' 30" N	64° 21' 08" V
42	18° 02' 31" N	64° 20' 08" V
43	18° 02' 03" N	64° 15' 57" V
44	18° 00' 12" N	64° 02' 29" V
45	17° 59' 58" N	64° 01' 04" V
46	17° 58' 47" N	63° 57' 01" V
47	17° 57' 51" N	63° 53' 54" V
48	17° 56' 38" N	63° 53' 21" V

PUNKT	BREDDEGRAD	LENGDEGRAD
49	17° 39' 40" N	63° 54' 53" V
50	17° 37' 08" N	63° 55' 10" V
51	17° 30' 21" N	63° 55' 56" V
52	17° 11' 36" N	63° 57' 57" V
53	17° 04' 60" N	63° 58' 41" V
54	16° 59' 49" N	63° 59' 18" V
55	17° 18' 37" N	67° 32' 14" V

TILLEGG VIII⁶⁰

MAL FOR INTERNASJONALT ENERGIEFFEKTIVITETSSERTIFIKAT (IEE-sertifikat)

INTERNASJONALT ENERGIEFFEKTIVITETSSERTIFIKAT

Utstedt i henhold til bestemmelsene i Protokollen av 1997, slik den er endret ved resolusjon MEPC.203(62) i 2008, som skal endre Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, slik den er endret ved den tilhørende Protokoll av 1978 (heretter kalt «Konvensjonen») etter bemyndigelse fra regjeringen i:

.....
(full betegnelse på landet)

ved

.....
(full betegnelse på kompetent person eller organisasjon bemyndiget i henhold til bestemmelsene i Konvensjonen)

Opplysninger om skipet⁶¹

Skipets navn

Kjenningsignal.....

IMO-
nummer⁶²

Hjemsted

Bruttotonnasje

DET BEKREFTES HERVED

1 At skipet er inspisert i overensstemmelse med regel 5.4 i vedlegg VI til konvensjonen, og

2 At inspeksjonen viste at skipet tilfredsstiller de aktuelle krav i regel 20, regel 21 og regel 22.

Dato for fullført inspeksjon som dette sertifikatet er basert på (dd/mm/åååå):

Utstedt i
(utstedelsessted)

Dato (dd/mm/åååå).....
(utstedelsesdato)

.....
(Underskrift fra utstedende bemyndiget offentlig tjenestemann)

(Utstedende myndighets segl eller stempel)

⁶⁰ Tilføyd ved resolusjon 203(62).

⁶¹ Alternativt kan opplysninger om skipet plasseres horisontalt i bokser.

⁶² I samsvar med «IMO ship identification number scheme», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.600(15).

Supplement til Internasjonalt energieffektivitetssertifikat (IEE-sertifikat)

OVERSIKT OVER KONSTRUKSJON RELATERT TIL ENERGIEFFEKTIVITET

Merknader:

1 Denne oversikten skal være varig vedheftet IEE-sertifikatet. IEE-sertifikatet skal være tilgjengelig om bord på skipet til enhver tid.

2 Oversikten skal være på i det minste engelsk, fransk eller spansk. Dersom det også brukes et offisielt språk i den utstedende staten, skal dette ha forrang i tilfelle av tvist eller avvik.

3 Oppføringer i rammer skal gjøres ved å sette enten et kryss (x) for svarene «ja» og «relevant» eller en strek (-) for svarene «nei» og «ikke relevant», etter som det passer.

4 Med mindre annet er oppgitt, viser regler nevnt i denne oversikten til regler i vedlegg VI til konvensjonen og resolusjoner eller rundskriv viser til dem som er vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon.

- 1 Opplysninger om skipet
 - 1.1 Skipets navn.....
 - 1.2 IMO-nummer.....
 - 1.3 Byggekontraktens dato.....
 - 1.4 Bruttotonnasje.....
 - 1.5 Dødvekt.....
 - 1.6 Type skip⁶³.....
- 2 Fremdriftssystem
 - 2.1 Dieseldrift.....
 - 2.2 Dieselelektrisk drift.....
 - 2.3 Turbindrift.....
 - 2.4 Hybrid drift.....
 - 2.5 Fremdriftssystem annet enn ovennevnt.....
- 3 Oppnådd energieffektivitet-designindeks (EEDI)
 - 3.1 Den oppnådde EEDI-en i samsvar med regel 20.1 beregnes basert på informasjonen inneholdt den tekniske EEDI-filen som også viser prosessen for å beregne den oppnådde EEDI-en

⁶³ Sett inn type skip i samsvar med definisjonene spesifisert i regel 2. Skip som faller inn under mer enn én av skipstypene definert i regel 2 skal anses som skipstypen med den strengeste (den laveste) påkrevde EEDI-en. Dersom skip ikke faller inn under skipstypene definert i regel 2, sett inn «Skip annet enn skipstypene definert i regel 2».

Oppnådd EEDI er: gram CO₂/«ton-mile»

3.2 Oppnådd EEDI beregnes ikke ettersom:

- 3.2.1 skipet er unntatt i henhold til regel 20.1 ettersom det ikke er et nytt skip som definert i regel 2.23.....
- 3.2.2 type fremdriftssystem er unntatt i samsvar med regel 19.3.....
- 3.2.3 kravet i regel 20 er frafalt av skipets administrasjon i samsvar med regel 19.4.....
- 3.2.4 type skip er unntatt i samsvar med regel 20.1.....

4 Påkrevd EEDI

4.1 Påkrevd EEDI er: gram CO₂/«ton-mile»

4.2 Påkrevd EEDI gjelder ikke ettersom:

- 4.2.1 skipet er unntatt i henhold til regel 21.1 ettersom det ikke er et nytt skip som definert i regel 2.23.....
- 4.2.2 type fremdriftssystem er unntatt i samsvar med regel 19.3.....
- 4.2.3 kravet i regel 21 er frafalt av skipets administrasjon i samsvar med regel 19.4.....
- 4.2.4 type skip er unntatt i samsvar med regel 21.1.....
- 4.2.5 skipets kapasitet er under terskelen for minimumskapasitet i tabell 1 i regel 21.2.....

5 Skipsspesifikk energieffektivitetsplan

5.1 Skipet er utstyrt med en skipsspesifikk energieffektivitetsplan (SEEMP) i samsvar med regel 22.....

6 Teknisk EEDI-fil

6.1 IEE-sertifikatet er ledsaget av den tekniske EEDI-filen i samsvar med regel 20.1.....

6.2 Den tekniske EEDI-filens identifikasjons-/verifikasjonsnummer.....

6.3 Den tekniske EEDI-filens verifikasjonsdato.....

DET BEKREFTES HERVED at denne oversikten er korrekt i alle henseender.

Utstedt i
(Oversiktens utstedelsessted)

.....
(Utstedelsesdato (dd/mm/åååå))

.....
(Underskrift fra utstedende bemyndiget offentlig tjenestemann)

(Utstedende myndighets segl eller stempel)

