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 2017 med endringer til og med IMO-resolusjon MEPC.305(73).

MARPOL VEDLEGG VI

Regler om hindring av luftforurensning fra skip

KAPITTEL 1 GENERELLE BESTEMMELSER

Regel 1 Anvendelse[1]

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

Regel 2 Definisjoner

I dette vedlegget 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 begynt og utgjør minst 50 tonn eller 1 % av den beregnede massen av alle konstruksjonsmaterialer, når 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.

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

[1] Endret ved resolusjon MEPC.278(70).

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 utslippssertifisering.

7 «Utslipp» betyr enhver frigivelse av stoffer som er underlagt kontroll i henhold til dette vedlegget, 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 vedlegget.

9 «Brennolje» betyr ethvert drivstoff som leveres til eller er beregnet på forbrenning til framdrift eller drift om bord på et skip, herunder gass, 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 brannslokkingsapparater, 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 brannslokkingsapparater.

12 «Installert» betyr en dieselmotor som er montert eller skal monteres på et skip, herunder en bærbar hjelpedieselmotor, bare hvis drivstoffsystemet, kjølesystemet eller eksosanlegget er en integrert del av skipet. Et drivstoffsystem betraktes som integrert i skipet bare hvis 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» betyr enhver stempeldrevet forbrenningsmotor som går på flytende drivstoff eller blandingsdrivstoff, og som regel 13 i dette vedlegget får anvendelse på, herunder start-/kombinasjonssystemer hvis det blir brukt. I tillegg anses også en gassdrevet motor installert på et skip bygget 1. mars 2016 eller senere eller en gassdrevet ekstramotor eller ikke-identisk utskiftningsmotor installert på eller etter den datoen, som en dieselmotor.

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 vedlegget 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 «Avfallsforbrenning om bord» betyr forbrenning om bord på et skip av avfall eller annet materiale hvis 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 kjøl 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.

21 «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.

I kapittel 4 gjelder følgende definisjoner:

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

23 «Nytt skip» betyr et skip:

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

.2 i mangel av byggekontrakt, hvis kjøl 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 «Større 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 hvis 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» med hensyn til kapittel 4 i dette vedlegget betyr et lasteskip, unntatt et LNG-skip som definert i nr. 38 i denne regelen, 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.

29 «Stykkgodsskip» betyr et skip med skrog med ett eller flere dekk som hovedsakelig er bygget for å frakte stykkgods. 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.

38 «LNG-skip» med hensyn til kapittel 4 i dette vedlegget betyr et lasteskip bygget eller tilpasset og benyttet for å frakte flytende naturgass (LNG) i bulk.

39 «Cruiseskip» med hensyn til kapittel 4 i dette vedlegget betyr et passasjerskip som ikke har et lastedekk, og som er utformet utelukkende for kommersiell transport av passasjerer i overnattingsfasiliteter på en sjøreise.

40 «Konvensjonell framdrift» med hensyn til kapittel 4 i dette vedlegget betyr en framdriftsmetode der drivkraften er én eller flere stempeldrevne hovedforbrenningsmotorer som er koblet til en propellaksling enten direkte eller via en girboks.

41 «Ikke-konvensjonell framdrift» med hensyn til kapittel 4 i dette vedlegget betyr en framdriftsmetode, unntatt konvensjonell framdrift, inkludert dieselelektrisk framdrift, turbindrevet framdrift og hybride framdriftssystemer.

42 «Lasteskip med isbryteregenskaper» med hensyn til kapittel 4 i dette vedlegget betyr et lasteskip som er utformet for å bryte opp flat is på egen hånd med en hastighet på minst 2 knop når den flate isens tykkelse er 1,0 m eller mer og har en bøyestyrke på minst 500 kPa.

43 Et skip «levert 1. september 2019 eller senere» betyr et skip:

.1 som det er inngått byggekontrakt for 1. september 2015 eller senere, eller

.2 i mangel av byggekontrakt, hvis kjøl er strukket eller som er på tilsvarende byggetrinn 1. mars 2016 eller senere, eller

.3 hvis levering finner sted 1. september 2019 eller senere.

44 «Revisjon» betyr en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å innhente revisjonsbevis og å evaluere disse objektivt for å bestemme i hvilken grad revisjonskriteriene er oppfylt.

45 «Revisjonsordning» betyr IMOs revisjonsordning for sine medlemsstater, som er etablert av organisasjonen og som tar hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen[2].

46 «III-koden» betyr det internasjonale regelverket for gjennomføring av IMO-instrumenter (IMO Instruments Implementation Code) vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.1070(28).

47 «Revisjonsstandard» betyr III-koden.

[3]48 «Kalenderår» betyr perioden fra 1. januar til og med 31. desember.

49 «Selskap» betyr skipets eier eller en annen organisasjon eller person, f.eks. reder eller totalbefrakter, som har påtatt seg ansvaret for driften av skipet på vegne av skipets eier, og som ved overtakelsen av slikt ansvar har samtykket i å overta alle plikter og oppgaver som pålegges av *Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning*, med endringer.

50 «Tilbakelagt distanse» betyr distansen som er tilbakelagt over grunn.

Regel 3 Unntak og fritak

Generelle bestemmelser

1 Reglene i dette vedlegget 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 hvis 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 vedlegget 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 hvis 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. Hvis det er behov for ytterligere tid, kan

[2] Det vises til «Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme», vedtatt ved resolusjon A.1067(28).

[3] Nr. 48, 49 og 50 tilføyd ved resolusjon MEPC.278(70).

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 framdriftsvurdering ved hvert mellomliggende tilsyn. En tillatelse kan trekkes tilbake på grunnlag av denne vurderingen hvis prøvingen ikke har overholdt vilkårene for tillatelsen, eller hvis det besluttes at teknologien eller programmet sannsynligvis ikke vil gi effektive resultater når det gjelder reduksjon av og kontroll med utslipp fra skip. Hvis 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.

En tillatelse som er utstedt i henhold til denne regelen, skal ikke frita et skip fra rapporteringskravet etter regel 22A og skal ikke endre type og omfang av data som kreves rapportert etter regel 22A[4].

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 vedlegget. 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 vedlegget 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 løsninger[5]

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 vedlegget, hvis 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 vedlegget, 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 vedlegget, skal framlegge for organisasjonen opplysninger om dette for oversendelse til partene, til orientering og slik at de kan treffe eventuelle egnede tiltak.

[4] Tilføyd ved resolusjon MEPC.278(70).

[5] Det vises til «2015 Guidelines for exhaust gas cleaning systems», vedtatt ved resolusjon MEPC.259(68).

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

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 TILSYN, SERTIFISERING OG KONTROLLMIDLER

Regel 5 Tilsyn

1 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 tilsynene angitt nedenfor:

.1 et førstegangstilsyn før skipet tas i bruk eller før sertifikatet som kreves i henhold til regel 6 i dette vedlegget, utstedes for første gang. Dette tilsynet skal være slik at det sikrer at utstyret, systemene, tilbehøret, arrangementene og materialet fullt ut oppfyller de gjeldende kravene i kapittel 3,

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

.3 et mellomliggende tilsyn 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 et av de årlige tilsynene angitt i nr. 1.4 i denne regel. Det mellomliggende tilsynet skal være slik at det sikrer at utstyret og arrangementene fullt ut oppfyller de gjeldende kravene i kapittel 3 og er i god stand. Slike mellomliggende tilsyn skal påtegnes på IAPP-sertifikatet som er utstedt i henhold til regel 6 eller 7 i dette vedlegget,

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

.5 et tilleggstilsyn, enten fullstendig eller delvis, etter omstendighetene, skal foretas når det utføres omfattende reparasjoner eller fornyelser som fastsatt i nr. 5 i denne regelen, eller etter en reparasjon som følge av undersøkelser fastsatt i nr. 6 i denne regelen. Tilsynet skal være slik at det 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.

2 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 Tilsyn av skip med hensyn til håndheving av bestemmelsene i dette vedlegget skal utføres av administrasjonens tjenestemenn.

.1 administrasjonen kan likevel overlate tilsynene enten til inspektører oppnevnt for formålet eller til organisasjoner den har godkjent. Slike organisasjoner skal overholde retningslinjene vedtatt av organisasjonen,[6]

.2 kontroll av om marine dieselmotorer og utstyr er i samsvar med regel 13 i dette vedlegget 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. Hvis slike korrigerende tiltak ikke treffes, skal administrasjonen tilbakekalle sertifikatet. Hvis 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 regelen, og

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

4 Skip som kapittel 4 får anvendelse på, skal også gjennomgå tilsynene angitt nedenfor, idet det tas hensyn til retningslinjene vedtatt av organisasjonen[7]:

.1 et førstegangstilsyn før et nytt skip tas i bruk, og før det internasjonale sertifikatet for energieffektivitet utstedes. Tilsynet 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 et generelt eller delvis tilsyn, etter omstendighetene, etter en større ombygging av et nytt skip som denne regelen får anvendelse på. Tilsynet 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[8] i tilfeller der ombyggingen av et nytt eller eksisterende skip er så omfattende at administrasjonen vurderer skipet som et nybygget skip, skal administrasjonen bestemme om det er nødvendig med et førstegangstilsyn av oppnådd EEDI. Hvis et slikt tilsyn anses å være nødvendig, skal det 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. Tilsynet skal også kontrollere at SEEMP-en som er fastsatt ved regel 22, er om bord, og for et skip som omfattes av regel 22A, er blitt hensiktsmessig revidert for å gjenspeile en større ombygging i tilfeller der den større ombyggingen påvirker metodikken for datainnsamling og/eller rapporteringsprosesser,

---

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

[7] Det vises til «2014 Guidelines on survey and certification of the Energy Efficiency Design Index», vedtatt ved resolusjon MEPC.254(67), som endret ved resolusjon MEPC.261(68).

[8] Endret ved resolusjon MEPC.278(70).

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

.5[9] Administrasjonen skal sikre at ethvert skip som omfattes av regel 22A, har en SEEMP i samsvar med regel 22.2 i dette vedlegget. Dette skal gjøres før det samles inn data i henhold til regel 22A i dette vedlegget, for å sikre at metodikken og prosessene er på plass før skipets første rapporteringsperiode starter. Bekreftelse på samsvar skal gis skipet og oppbevares om bord.

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

6 Når 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 vedlegget, 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 sertifikater og samsvarserklæringer knyttet til rapportering av brennoljeforbruk[10]

Internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning

1 Etter et førstegangstilsyn eller fornyelsestilsyn i samsvar med bestemmelsene i regel 5 i dette vedlegget 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 regelen senest ved første planlagte tørrdokksetting etter at vedlegget trådte i kraft, men i alle tilfeller senest tre år etter denne datoen.

3 Et slikt sertifikat skal utstedes eller påtegnes enten av administrasjonen eller av en person eller en organisasjon med behørig fullmakt fra den[11]. I alle tilfeller påtar administrasjonen seg det fulle ansvaret for sertifikatet.

Internasjonalt energieffektivitetssertifikat

4 Det skal utstedes et internasjonalt energieffektivitetssertifikat etter et tilsyn 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.

---

[9] Tilføyd ved resolusjon MEPC.278(70).

[10] Endret ved resolusjon MEPC.278(70).

[11] Det vises til «Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration», vedtatt ved resolusjon A.739(18), som endret ved resolusjon MEPC.208(81), og «Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration», vedtatt ved resolusjon A.789(19), med eventuelle endringer.

5 Sertifikatet skal utstedes eller påtegnes enten av administrasjonen eller av en organisasjon behørig bemyndiget av den[12]. I alle tilfeller påtar administrasjonen seg det fulle ansvaret for sertifikatet.

Samsvarserklæring – rapportering av brennoljeforbruk[13]

6 Når rapporterte data i henhold til regel 22A.3 i dette vedlegget er mottatt, skal administrasjonen eller en organisasjon med behørig fullmakt fra denne[14] undersøke hvorvidt dataene er rapportert i samsvar med regel 22A i dette vedlegget, og i så tilfelle utstede en samsvarserklæring knyttet til skipets brennoljeforbruk senest fem måneder fra starten av kalenderåret. I alle tilfeller påtar administrasjonen seg det fulle ansvaret for denne samsvarserklæringen.

7 Når rapporterte data i henhold til regel 22A.4, 22A.5 eller 22A.6 i dette vedlegget er mottatt, skal administrasjonen eller en organisasjon med behørig fullmakt fra denne[15] straks undersøke hvorvidt dataene er rapportert i samsvar med regel 22A, og i så tilfelle utstede en samsvarserklæring knyttet til skipets brennoljeforbruk på dette tidspunktet. I alle tilfeller påtar administrasjonen seg det fulle ansvaret for denne samsvarserklæringen.

Regel 7 Utstedelse av et sertifikat foretatt av en annen part

1 En part kan, på administrasjonens anmodning, sørge for at et skip blir besiktiget, og hvis den er forvisset om at de gjeldende bestemmelsene i dette vedlegget 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 vedlegget.

2 En kopi av sertifikatet og en kopi av tilsynsrapporten 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 vedlegget.

4 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 8 Mal for sertifikater og samsvarserklæringer knyttet til rapportering av brennoljeforbruk[16]

[12] Det vises til «Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration», vedtatt ved resolusjon A.739(18), som endret ved resolusjon MEPC.208(81), og «Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration», vedtatt ved resolusjon A.789(19), med eventuelle endringer.

[13] Tilføyd ved resolusjon MEPC.278(70) sammen med nr. 6 og 7.

[14] Det vises til «Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration», vedtatt ved resolusjon A.739(18), som endret ved resolusjon MEPC.208(81), og «Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration», vedtatt ved resolusjon A.789(19), med eventuelle endringer.

[15] 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 ved resolusjon MEPC.208(81), og «Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration», vedtatt ved resolusjon A.789(19), med eventuelle endringer.

[16] Endret ved resolusjon MEPC.278(70).

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 vedlegget, og skal være på i det minste engelsk, fransk eller spansk. Hvis 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 vedlegget, og skal være på i det minste engelsk, fransk eller spansk. Hvis det også brukes et offisielt språk i den utstedende part, skal dette ha forrang ved tvist eller uoverensstemmelse.

Samsvarserklæring – rapportering av brennoljeforbruk[17]

3 Samsvarserklæringen i henhold til regel 6.6 og 6.7 i dette vedlegget skal utarbeides i samsvar med malen som er angitt i tillegg I til dette vedlegget, og skal være på minst engelsk, fransk eller spansk. Hvis ett av den utstedende parts offisielle språk også brukes, skal dette ha forrang i tilfelle av tvist eller uoverensstemmelse.

Regel 9 Varighet og gyldighet for sertifikater og samsvarserklæringer knyttet til rapportering av brennoljeforbruk[18]

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 regelen:

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

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

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

3 Hvis 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 regelen, forutsatt at tilsynene nevnt i regel 5 nr. 1.3 og regel 5 nr. 1.4 i dette vedlegget som gjelder når et sertifikat utstedes for et tidsrom på fem år, eventuelt er utført.

4 Hvis et fornyelsestilsyn 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.

---

[17] Tilføyd ved resolusjon MEPC.278(70) sammen med nr. 3.

[18] Endret ved resolusjon MEPC.278(70).

5 Hvis 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 fornyelsestilsynet 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 regelen, kan forlenges av administrasjonen med inntil én måned fra utløpsdatoen som er angitt på sertifikatet. Når fornyelsestilsynet 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 regelen. Under slike spesielle omstendigheter skal det nye sertifikatet være gyldig til en dato som ikke overstiger fem år fra datoen for fullført fornyelsestilsyn.

8 Hvis et årlig tilsyn eller mellomliggende tilsyn fullføres før tidsrommet angitt i regel 5 i dette vedlegget:

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

.2 skal det påfølgende årlige tilsynet eller mellomliggende tilsynet fastsatt i regel 5 i dette vedlegget fullføres med de mellomrom som er fastsatt i nevnte regel, ved bruk av ny årsdag og

.3 kan utløpsdatoen forbli uendret, forutsatt at det utføres ett eller flere årlige tilsyn eller eventuelt mellomliggende tilsyn, slik at det største mellomrommet mellom tilsynene fastsatt i regel 5 i dette vedlegget, ikke overstiges.

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

.1 hvis de relevante tilsynene ikke er fullført innen fristene som er fastsatt i henhold til regel 5 nr. 1 i dette vedlegget,

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

.3 ved overføring av skipet til en annen stats flagg. Et nytt sertifikat skal utstedes bare når regjeringen som utsteder det nye sertifikatet, er fullt ut forvisset om at skipet oppfyller kravene i regel 5.4 i dette vedlegget. Når det gjelder overføring mellom parter, skal regjeringen i den part hvis flagg skipet tidligere hadde rett til føre, hvis 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 tilsynsrapportene, hvis 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 vedlegget skal opphøre å være gyldig i følgende tilfeller:

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

.2 ved overføring av skipet til en annen stats flagg. Et nytt sertifikat skal utstedes bare når 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, hvis 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 tilsynsrapportene, hvis slike foreligger.

Samsvarserklæring – rapportering av brennoljeforbruk[19]

12 Samsvarserklæringen i henhold til regel 6.6 i dette vedlegget skal være gyldig i det kalenderåret den ble utstedt, og i de første fem månedene av neste kalenderår. Samsvarserklæringen i henhold til regel 6.7 i dette vedlegget skal være gyldig i det kalenderåret den ble utstedt, i det neste kalenderåret og i de fem første månedene av det etterfølgende kalenderåret. Alle samsvarserklæringer skal oppbevares om bord i et tidsrom som minst tilsvarer gyldighetstiden.

Regel 10 Havnestatskontroll av operasjonelle krav

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 vedlegget foretatt av tjenestemenn som har behørig fullmakt fra vedkommende part[20], 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 regelen, skal parten treffe tiltak som vil sikre at skipet ikke seiler før situasjonen er brakt i orden i samsvar med kravene i dette vedlegget.

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

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

5[21] Med hensyn til kapittel 4, skal enhver havnestatsinspeksjon begrenses til å verifisere, når det er hensiktsmessig, at det foreligger en gyldig samsvarserklæring knyttet til rapportering av brennoljeforbruk og et gyldig internasjonalt energieffektivitetssertifikat om bord, i henhold til artikkel 5 i konvensjonen.

Regel 11 Påvisning av overtredelser og håndheving av bestemmelser

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

2 Et skip som dette vedlegget 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 vedlegget, i strid med

[19] Tilføyd ved resolusjon MEPC.278(70) sammen med nr. 12.

[20] Det vises til «Procedures for port State control», vedtatt ved resolusjon A.1052(27). Se også «2009 Guidelines for port State control under the revised MARPOL Annex VI» (resolusjon MEPC.181(59)).

[21] Endret ved resolusjon MEPC.278(70).

bestemmelsene i dette vedlegget. Hvis en inspeksjon viser overtredelse av dette vedlegget, skal det sendes rapport til administrasjonen, som kan treffe egnede tiltak.

3 Enhver part skal framlegge bevis for administrasjonen, hvis slike foreligger, for at skipet har sluppet ut stoffer som er omfattet av dette vedlegget, i strid med bestemmelsene i dette vedlegget. Hvis 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. Hvis 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 vedlegget får anvendelse på, når det anløper havner eller offshoreterminaler som er under dens jurisdiksjon, hvis 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 vedlegget, i strid med bestemmelsene i dette vedlegget. 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 vedlegget anvendes eller fortolkes, får tilsvarende anvendelse på bestemmelser og standarder fastsatt i dette vedlegget.

KAPITTEL 3
KRAV TIL KONTROLL MED UTSLIPP FRA SKIP

Regel 12 Ozonnedbrytende stoffer

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

2 Med forbehold for bestemmelsene i regel 3 nr. 1 skal tilsiktede utslipp av ozonnedbrytende 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 ozonnedbrytende stoff. Partene kan fastsette regler for utslipp som oppstår som følge av lekkasjer av et ozonnedbrytende stoff, uavhengig av om lekkasjene er tilsiktede eller utilsiktede.

3.1 Installasjoner som inneholder andre ozonnedbrytende 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 regelen, 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.[22]

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 tømming av ozonnedbrytende stoffer i landbaserte mottaksanlegg og

.5 levering av ozonnedbrytende stoffer til skipet.

Regel 13 Nitrogenoksider (NO_x)

Anvendelse

1.1 Denne regelen 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 større 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 regelen.

1.2 Denne regelen 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,

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

forutsatt at denne motoren er underlagt et alternativt tiltak for å begrense NO_x fastsatt av administrasjonen.

1.3 Uten hensyn til bestemmelsene i nr. 1.1 i dette nummer kan administrasjonen innvilge unntak fra anvendelsen av denne regelen for en dieselmotor som er installert på et skip bygget, eller når det gjelder en dieselmotor som gjennomgår en større 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.

Større ombygging

2.1 I denne regelen menes med større ombygging en endring foretatt 1. januar 2000 eller senere av en dieselmotor som ikke allerede er sertifisert i henhold til standardene fastsatt i nr. 3, 4 eller 5.1.1 i denne regelen 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 større ombygging som medfører utskiftning av en dieselmotor med en dieselmotor som ikke er helt lik, eller installasjon av en ekstra dieselmotor, får standardene i denne regelen som gjaldt på tidspunktet da motoren ble skiftet ut eller en ny motor ble installert, anvendelse. Når det gjelder bare utskiftningsmotorer, skal en slik utskiftningsmotor hvis det ikke er mulig for denne motoren å oppfylle standardene fastsatt i nr. 5.1.1 i denne regelen (nivå III, der dette er relevant), oppfylle standardene fastsatt i nr. 4 i denne regelen (nivå II), idet det tas hensyn til retningslinjer utarbeidet av organisasjonen.[23]

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 regelen, anvendelse og

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

Nivå I[24]

3 Med forbehold for regel 3 i dette vedlegget, 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 NO_2-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.

---

[23] Det vises til «2013 Guidelines as required by regulation 13.2.2 of MARPOL Annex VI in respect of non-identical replacement engines not required to meet the Tier III limit», vedtatt ved resolusjon MEPC.230(65).

[24] Det vises til «Guidelines for the application of the NO_x Technical Code relative to certification and amendments of Tier I engines» (MEPC.1/Circ.679).

Nivå II

4 Med forbehold for regel 3 i dette vedlegget, 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 NO_2-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[25] Med forbehold for regel 3 i dette vedlegget, i et lavutslippsområde utpekt for nivå III NO_x-kontroll i henhold til nr. 6 i denne regelen (No_x nivå III-lavutslippsområde), er bruk av en dieselmotor som er installert på et skip:

.1 forbudt, unntatt når utslippet av nitrogenoksider (beregnet som totalvekten av NO_2-utslipp) fra motoren ligger innenfor følgende grenseverdier, der *n* = nominelt turtall (veivakselens omdreininger 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,

når:

.2 skipet er bygget

.1 1. januar 2016 eller senere og trafikkerer det nord-amerikanske lavutslippsområdet eller lavutslippsområdet De forente Staters karibiske havområde,

.2 1. januar 2021 eller senere og trafikkerer lavutslippsområdet Østersjøen og lavutslippsområdet Nordsjøen,

.3 skipet trafikkerer i et NO_x nivå III-lavutslippsområde, unntatt et lavutslippsområde beskrevet i nr. 5.1.2 i denne regelen, og er bygget på eller etter datoen for vedtak av et slikt lavutslippsområde, eller på et senere tidspunkt som kan være spesifisert i endringen som utpeker NOx nivå III-lavutslippsområdet, hvis dette er en senere dato.

5.2[26] Standardene fastsatt i nr. 5.1.1 i denne regelen får ikke anvendelse på:

.1 en dieselmotor som er installert på et skip med lengde (L), som definert i regel 1.19 i vedlegg I til denne konvensjonen, 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 framdriftskraft for dieselmotorer på mindre enn 750 kW hvis det til administrasjonens tilfredshet påvises at

[25] Endret ved resolusjon MEPC.286(71).

[27] Tilføyd ved resolusjon MEPC.271(69) og endret ved MEPC.301(72).

skipet ikke kan oppfylle standardene fastsatt i nr. 5.1.1 i denne regelen på grunn av begrensninger ved skipets konstruksjon eller utforming, eller

.3 en dieselmotor som er installert på et skip bygget før 1. januar 2021 med bruttotonnasje under 500, med lengde (L), som definert i regel 1.19 i vedlegg I til denne konvensjonen, 24 meter eller mer når det er særlig utformet for og utelukkende brukes til fritidsformål.

5.3[27] Nivå- og av/på-status for dieselmotorer som er sertifisert både for nivå II og nivå III eller kun for nivå II, og som er installert på skip omfattet av nr. 5.1 i denne regelen, skal innføres i skipsdagboken foreskrevet av administrasjonen når skipet seiler inn i og ut av et lavutslippsområde utpekt for nivå III-kravene til NO_x-utslipp, eller når av/på-status endres innenfor et slikt område, sammen med dato, klokkeslett og skipets posisjon.

5.4[28] Det kan gis midlertidig dispensasjon for utslipp av nitrogenoksider fra en dieselmotor på et skip, som angitt i nr. 5.1 i denne regelen, som forekommer umiddelbart etter bygging og sjøprøver av et nybygget skip, eller før eller etter ombygging, reparasjon og/eller vedlikehold av skipet, eller vedlikehold eller reparasjon av en motor sertifisert for nivå II eller en motor som bruker blandingsdrivstoff, når skipet ikke har tillatelse til å ha gassbrensel eller gasslast om bord på grunn av sikkerhetskrav, ved aktiviteter som skjer på et verft eller et annet verksted som ligger i et NO_x nivå III-lavutslippsområde, forutsatt at følgende vilkår er oppfylt:

.1 motoren oppfyller nivå II-kravene til NO_x-utslipp, og

.2 skipet seiler direkte til eller fra verftet eller et annet verksted, verken laster eller losser last i løpet av dispensasjonsperioden og følger eventuelle tilleggskrav til reiseruten angitt av havnestaten der verftet eller verkstedet befinner seg.

5.5[29] Dispensasjonen som er beskrevet i nr. 5.4 i denne regelen, gjelder kun i følgende periode:

.1 for et nybygget skip starter denne perioden idet skipet leveres fra verftet, inkludert sjøprøver, og slutter når skipet forlater NO_x nivå III-lavutslippsområdet direkte, eller, hvis et skip har en motor som bruker blandingsdrivstoff, forlater NO_x nivå III-lavutslippsområdet direkte eller fortsetter direkte til nærmeste bunkringsanlegg for gassbrensel skipet kan benytte seg av, som ligger i NO_x nivå III-lavutslippsområdet,

.2 for et skip som har en motor sertifisert for nivå II, som er under ombygging, vedlikehold eller reparasjon starter denne perioden når skipet seiler inn i NO_x nivå III-lavutslippsområdet og fortsetter direkte til verftet eller annet verksted, og slutter når skipet forlater verftet eller verkstedet og seiler ut av nivå III-lavutslippsområdet etter at eventuelle sjøprøver er utført, eller

.3 for et skip med en motor som bruker blandingsdrivstoff og som er under ombygging, vedlikehold eller reparasjon, der skipet ikke har tillatelse til å ha gassbrensel eller gasslast om bord på grunn av sikkerhetskrav, starter denne perioden når skipet seiler inn i NO_x nivå III-lavutslippsområdet, eller når avgassing starter i NO_x nivå III-lavutslippsområdet og skipet seiler direkte videre til verftet eller et annet verksted, og slutter når skipet forlater verftet eller et annet verksted og seiler direkte ut fra NO_x nivå III-lavutslippsområdet eller fortsetter direkte til nærmeste bunkringsanlegg for gassbrensel skipet kan benytte seg av, som ligger i NO_x nivå III-lavutslippsområdet.

[27] Tilføyd ved resolusjon MEPC.271(69) og endret ved MEPC.301(72).

[28] Tilføyd ved resolusjon MEPC.286(71).

[29] Tilføyd ved resolusjon MEPC.286(71).

Lavutslippsområder

6[30] I denne regelen skal et NO_x nivå III-lavutslippsområde omfatte alle havområder, herunder ethvert havneområde som er utpekt av organisasjonen i samsvar med kriteriene og prosedyrene fastsatt i tillegg III til dette vedlegget. NO_x nivå III-lavutslippsområder omfatter:

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

.2 De forente staters karibiske havområde, som betyr området som er beskrevet ved koordinatene fastsatt i tillegg VII til dette vedlegget,

.3 østersjøområdet som definert i regel 1.11.2 i vedlegg I i denne konvensjonen, og

.4 nordsjøområdet som definert i regel 1.14.6 i vedlegg V i denne konvensjonen.

Dieselmotorer installert på skip bygget før 1. januar 2000

7.1 Uten hensyn til nr. 1.1.1 i denne regelen 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[31] for denne motoren er sertifisert av en parts administrasjon og at den administrasjonen som sertifiserer motoren, har underrettet organisasjonen om sertifiseringen. [32] Samsvar med dette nummeret skal vises på én av følgende måter:

.1 anvendelse av den sertifiserte godkjente metoden, som bekreftet ved et tilsyn 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

.2 sertifisering av motoren med bekreftelse på at den fungerer innenfor grenseverdiene fastsatt i nr. 3, 4 eller 5.1.1 i denne regelen, 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 det første fornyelsestilsynet som foretas tidligst tolv måneder etter at underretningen i nr. 7.1 er gitt. Hvis 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 på markedet til tross for iherdig innsats for å få tak i den, skal den godkjente metoden tas i bruk på skipet innen neste årlige tilsyn som inntreffer etter at den godkjente metoden er blitt tilgjengelig på markedet.

7.3 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 regelen får anvendelse på, angis ett av følgende:

.1 en godkjent metode er tatt i bruk i henhold til nr. 7.1.1 i denne regelen,

.2 motoren er sertifisert i henhold til nr. 7.1.2 i denne regelen,

---

[30] Endret ved resolusjon MEPC.286(71).

[31] Det vises til «2014 Guidelines on the approved method process» (resolusjon MEPC.243(66)).

[32] Det vises til «2014 Guidelines in respect of the information to be submitted by an Administration to the Organization covering the certification of an approved method as required under regulation 13.7.1 of MARPOL Annex VI» (resolusjon MEPC.242(66)).

.3 en godkjent metode er ennå ikke tilgjengelige på markedet som beskrevet i nr. 7.2 i denne regelen, eller

.4 en godkjent metode er ikke relevant.

7.4 Med forbehold for regel 3 i dette vedlegget, er bruk av en dieselmotor som beskrevet i nr. 7.1, forbudt, unntatt når utslippet av nitrogenoksider (beregnet som totalvekten av NO_2-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 drivstofforbruket med mer enn 2,0 % som målt i samsvar med den relevante prøvingssyklusen 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.[33]

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 regelen.

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 regelen 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.

Regel 14 Svoveloksider (SO_x) og partikler

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

$$\text{Kostnadseffektivitet} = \frac{\text{Kostnad for godkjent metode} \times 10^6}{P(kW) \times 0{,}768 \times 6000(\text{timer/år}) \times 5(\text{år}) \times \Delta NO_x(g/\text{kWh})}$$

Det vises til «Definitions for the cost-effectiveness formula in regulation 13.7.5 of the revised MARPOL Annex VI» (MEPC.1/Circ.678).

Alminnelige krav

1[34] Svovelinnholdet i brennolje som brukes om bord på skip, skal ikke overstige 0,5 masseprosent.

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.[35]

Krav innenfor lavutslippsområder

3[36] I denne regelen skal et lavutslippsområde omfatte alle havområder, herunder ethvert havneområde, som er utpekt av organisasjonen i samsvar med kriteriene og prosedyrene fastsatt i tillegg III til dette vedlegget. Med lavutslippsområder menes i denne regelen

.1 østersjøområdet som definert i regel 1.11.2 i vedlegg I i denne konvensjonen,

.2 nordsjøområdet som definert i regel 1.14.6 i vedlegg V i denne konvensjonen,

.3 det nordamerikanske området, som betyr området beskrevet ved koordinatene fastsatt i tillegg VII til dette vedlegget, og

.4 De forente staters karibiske havområde, som betyr området beskrevet ved koordinatene fastsatt i tillegg VII til dette vedlegget.

4[37] Når et skip trafikkerer et lavutslippsområde, skal svovelinnholdet i brennolje som brukes om bord på skipet, ikke overstige 0,1 masseprosent.

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

6 De skipene som bruker egne brennoljer for å overholde nr. 4 i denne regelen, skal når de seiler inn i eller ut av et lavutslippsområde fastsatt i nr. 3 i denne regelen, 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 regelen 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.

7 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 regelen, er skip som trafikkerer dette lavutslippsområdet, unntatt fra kravene i nr. 4 og 6 i denne regelen og fra kravene i nr. 5 i denne regelen i den grad de angår nr. 4 i denne regel[38].

Regel 15 Flyktige organiske forbindelser

---

[34] Endret ved resolusjon MEPC.305(73).

[35] Det vises til «2010 Guidelines for monitoring the worldwide average sulphur content of fuel oils supplied for use on board ships» (resolusjon MEPC.192(61), som endret ved resolusjon MEPC.273(69)).

[36] Endret ved resolusjon MEPC.305(73).

[37] Endret ved resolusjon MEPC.305(73).

[38] Unntaket på 12 måneder fastsatt i nr. 7 vil gjelde for det nordamerikanske lavutslippsområdet fram til 1. august 2012.

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

1 Hvis 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 regelen.

2 En part som fastsetter regler for utslipp av flyktige organiske forbindelser fra et tankskip, skal sende en melding til organisasjonen om dette.[39] Denne meldingen skal inneholde opplysninger om størrelsen på tankskipene som skal kontrolleres, lasten som krever utslippskontrollsystemer for damp og ikrafttredelsestidspunket 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 for damp, godkjent av nevnte part, idet det tas hensyn til sikkerhetsstandardene for slike systemer utarbeidet av organisasjonen[40], 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 regelen 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 organisasjonen[41], og skal bruke dette systemet ved lasting av relevant last. En havn eller terminal som har installert utslippskontrollsystemer for damp i samsvar med denne regelen, kan ta imot tankskip som ikke er utstyrt med dampretursystemer, i et tidsrom på tre år etter ikrafttredelsestidspunktet angitt i nr. 2 i denne regelen.

6 Et tankskip som frakter råolje, skal ha om bord og gjennomføre en plan for håndtering av flyktige organiske forbindelser godkjent av administrasjonen[42]. 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 tømming 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 hvis skipsførerens og offiserenes arbeidsspråk ikke er engelsk, fransk eller spansk, inneholde en oversettelse til ett av disse språkene.

7 Denne regelen får også anvendelse på gasstankskip bare hvis typen laste- og oppsamlingssystemer gir mulighet for sikker oppbevaring om bord av flyktige organiske forbindelser unntatt metan eller sikker overføring av disse til land.[43]

---

[39] Det vises til «Notification to the Organization on ports or terminals where volatile organic compounds (VOCs) emissions are to be regulated» (MEPC.1/Circ.509).

[40] Det vises til «Standards for vapour emission control systems» (MSC/Circ.585).

[41] Det vises til «Standards for vapour emission control systems» (MSC/Circ.585).

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

[43] Det vises til Det internasjonale regelverket for bygging og utrustning av skip som fører flytende gasser i bulk (IGC-koden) (resolusjon MSC.370(93)).

Regel 16 Avfallsforbrenning om bord

1 Unntatt som fastsatt i nr. 4 i denne regelen, 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 petroleumsprodukter som inneholder halogenforbindelser,

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

.6 rester fra rensesystemet for eksos.

3 Forbrenning om bord av polyvinylklorider (PVC) er forbudt, unntatt i avfallsforbrenningsanlegg som det er utstedt et IMO-typegodkjenningsdokument[44] 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 regelen:

.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 regelen.

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 vedlegget. 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 organisasjonen[45], eller

6.2 Administrasjonen kan tillate unntak fra anvendelsen av nr. 6.1 i dette nummer hvis 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 regelen, skal ha en driftshåndbok fra produsenten som skal oppbevares sammen med enheten, og som

---

[44] Typegodkjenningsdokumenter utstedt i samsvar med «Revised guidelines for the implementation of Annex V of MARPOL 73/78» (resolusjon MEPC.59(33), som endret ved resolusjon MEPC.92(45)) eller «Standard specification for shipboard incinerators» (resolusjon MEPC.76(40), som endret ved resolusjon MEPC.93(45)), eller «2014 Standard specification for shipboard incinerators» (resolusjon MEPC.244(66)).

[45] Det vises til «2014 Standard specification for shipboard incinerators» (resolusjon MEPC.244(66)), eller «Standard specification for shipboard incinerators» (resolusjon MEPC.76(40), som endret ved resolusjon MEPC.93(45)), og «Type approval of shipboard incinerators» (MEPC.1/Circ.793).

skal angi hvordan forbrenningsanlegget skal betjenes for at det skal overholde grenseverdiene beskrevet i nr. 2 i tillegg IV til dette vedlegget.

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

9 Når det gjelder avfallsforbrenningsanlegg som er installert i samsvar med kravene i nr. 6.1 i denne regelen, skal utløpstemperaturen til gassen fra forbrenningskammeret overvåkes kontinuerlig mens enheten er i drift. Når det er et forbrenningsanlegg med kontinuerlig mating, skal avfall ikke mates inn i enheten når utløpstemperaturen til gassen fra forbrenningskammeret er under 850 °C. Når 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 unødig, og

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

2 Små utviklingsøystater (SIDS, Small Island Developing States)[46] 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.[47]

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.

3 Hvis en bestemt havn eller terminal i en part, idet det tas hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen, 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 regelen, 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

[46] Det vises til «2012 Guidelines for the development of a regional reception facilities plan» (resolusjon MEPC.221(63)).

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

slike opplysninger for organisasjonen, skal også underrette organisasjonen om de havnene og terminalene der mottaksanleggene er tilgjengelige for håndtering og bearbeiding av slike stoffer.

4 Hver part skal underrette organisasjonen, for oversendelse til organisasjonens medlemmer, om alle tilfeller der anlegg som er fastsatt i henhold til denne regelen, 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 vedlegget, og underrette organisasjonen om tilgjengeligheten av brennolje som oppfyller kravene, i partens havner og terminaler.

2.1 Hvis en part avdekker at et skip ikke oppfyller standardene for brennolje fastsatt i dette vedlegget, 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 hvis den ikke var tilgjengelig der det var planlagt, at det ble gjort forsøk på å finne fram 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 Hvis 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.

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 vedlegget 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 vedlegget,

.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 regelen 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 regelen 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 vedlegget, 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 vedlegget.

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 vedlegget 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 unødig.

8.1[48] Med leveringsseddelen for bunkers skal det følge en representativ prøve av brennoljen som er levert, idet det tas hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen.[49] Prøven skal være forseglet 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 Hvis 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 vedlegget.

---

[48] Det kreves ikke prøve av marin gassolje solgt i Norge til skip i innenriksfart, jf. forskriften § 15.

[49] Det vises «2009 Guidelines for the sampling of fuel oil for determination of compliance with the revised MARPOL Annex VI» (resolusjon MEPC.182(59)).

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 regelen, med bekreftelse fra leverandøren av brennoljen på at brennoljen oppfyller kravene i regel 14 og 18 i dette vedlegget,

.3 krever at lokale leverandører beholder en kopi av leveringsseddelen for bunkers i minst tre år hvis 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 vedlegget, 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 vedlegget.

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 rutefart med hyppige og faste havneanløp, kan en administrasjon etter anvendelse og samråd med berørte stater bestemme at samsvar med nr. 6 i denne regelen kan dokumenteres på en alternativ måte som gir tilsvarende sikkerhet for samsvar med regel 14 og 18 i dette vedlegget.

KAPITTEL 4 REGLER VEDRØRENDE ENERGIEFFEKTIVITET FOR SKIP

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;

.2 skip som ikke drives mekanisk, og plattformer inkludert flytende produksjons-, lagrings- og losseenheter (FPSU-er) og flytende lagringsenheter (FSU-er) og boreplattformer, uavhengig av framdriftskraft.

3 Regel 20 og 21 i dette vedlegget får ikke anvendelse på skip med ikke-konvensjonell framdrift, unntatt at regel 20 og 21 skal få anvendelse på cruiseskip med ikke-konvensjonell framdrift og LNG-skip med konvensjonell eller ikke-konvensjonell framdrift, levert 1. september 2019 eller senere, som definert i regel 2 nr. 43. Regel 20 og 21 får ikke anvendelse på lasteskip med isbryteregenskaper.

4 Uten hensyn til bestemmelsene i nr. 1 i denne regelen, 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 regelen 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 kjøl 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 større 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 større ombygging, og

.3 hvert nytt eller eksisterende skip som har gjennomgått en større ombygging som er så omfattende at skipes anses av administrasjonen som et nylig bygget skip som faller inn under én eller flere av kategoriene i regel 2.25 til 2.35, 2.38 og 2.39 i dette vedlegget. 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 organisasjon behørig bemyndiget av den[50].

2 Den oppnådde EEDI-en skal beregnes idet det tas hensyn til retningslinjene[51] vedtatt av organisasjonen.

[50] Det vises til «Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration», vedtatt ved resolusjon A.739(18), som endret ved resolusjon MSC.208(81), og «Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration», vedtatt ved resolusjon A.789(19), med eventuelle endringer..

[51] Det vises til «2014 Guidelines on the method of calculation of the Energy Efficiency Design Index for new ships» (resolusjon MEPC.245(66), som endret ved resolusjon MEPC.263(68) og MEPC.281(70)).

Regel 21 Påkrevd EEDI

1 For hvert:

.1 nytt skip,

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

.3 en større ombygging som er så omfattende at skipes anses av administrasjonen som et nylig bygget skip som faller inn under én eller flere av kategoriene i regel 2.25 til 2.31, 2.33 til 2.35, 2.38 og 2.39 og som dette kapittelet får anvendelse på, skal den oppnådde EEDI-en være som følger:

Oppnådd EEDI ≤ Påkrevd EEDI = (1-X/100) x referanselinjeverdi

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 større 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*
Stykkgodsskip	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
	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*
LNG-skip***	10 000 DWT eller mer	n/a	10**	20	30
Roro-lasteskip (transportskip for kjøretøy)***	10 000 DWT eller mer	n/a	5**	15	30
Roro-lasteskip***	2 000 DWT eller mer	n/a	5**	20	30
	1 000– 2 000 DWT	n/a	0–5***	0–20*	0–30*
Roro-passasjerskip***	1 000 DWT eller mer	n/a	5**	20	30
	250–1 000 DWT	n/a	0–5***	0–20*	0–30*
Cruiseskip*** med ikke-konvensjonell framdrift	85 000 GT eller mer	n/a	5**	20	30
	25 000– 85 000 GT	n/a	0–5***	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.

** Fase 1 for disse skipene starter 1. september 2015.

*** Reduksjonsfaktor gjelder for skip levert 1. september 2019 eller senere, som definert i regel 2 nr. 43.

Merknad: n/a betyr at ingen påkrevd EEDI gjelder.

3 Referanselinjeverdiene skal beregnes som følger:

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 Kjøleskip	227,01	Skipets DWT	0,244
2.31 Kombinasjonsskip	1219,00	Skipets DWT	0,488
2.33 Roro-lasteskip (transportskip for kjøretøy)	$(DWT/GT)^{-0,7}$ · 780,36 der DWT/GT<0,3 1812,63 der DWT/GT≥0,3	Skipets DWT	0,471
2.34[52] Roro-lasteskip	1405,15	Skipets DWT	0,498
	1686,17*	Skipets DWT der DWT ≤ 17 000* 17 000 der DWT > 17 000*	
2.35[53] Roro-passasjerskip	752,16	Skipets DWT	0,381
	902,59*	Skipets DWT der DWT ≤ 10 000* 10 000 der DWT > 10 000*	
2.38 LNG-skip	2253,7	Skipets DWT	0,474
2.39 Cruiseskip med ikke-konvensjonell framdrift	170,84	Skipets GT	0,214

* Skal brukes fra fase 2 og utover.

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 regelen får anvendelse for, skal den installerte framdriftskraften ikke være mindre enn framdriftskraften som er nødvendig for å opprettholde skipets manøvreringsegenskaper under ugunstige forhold som definert i retningslinjene som skal utvikles av organisasjonen.[54]

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-referanselinjeparameterne for relevante skipstyper og reduksjonshastigheter fastsatt i denne regelen.

Regel 22 Skips energieffektivitetsplan (SEEMP)

[52] Endret ved resolusjon MEPC.301(72).

[53] Endret ved resolusjon MEPC.301(72).

[54] Det vises til «2013 Interim Guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the manoeuvrability of ships in adverse conditions» (resolusjon MEPC.232(65), som endret ved resolusjon MEPC.255(67) og MEPC.262(68)).

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

2[55] Innen 31. desember 2018 skal skip med bruttotonnasje 5000 eller mer ha en SEEMP som inkluderer en beskrivelse av metodikken som vil bli brukt til å samle inn data i henhold til regel 22A.1 i dette vedlegget, og prosessene som vil bli brukt til å rapportere dataene til skipets administrasjon.

3[56] SEEMP-en skal utarbeides idet det tas hensyn til retningslinjene vedtatt av organisasjonen.[57]

Regel 22A[58] Innsamling og rapportering av data om skips brennoljeforbruk

1 Fra kalenderåret 2019 skal skip med bruttotonnasje 5000 eller mer samle inn data som angitt i tillegg IX til dette vedlegget, for dette og hvert etterfølgende kalenderår, eller, der det er relevant, en del av det, i henhold til metodikken som er angitt i SEEMP-en.

2 Med unntak av det som er fastsatt i nr. 4, 5 og 6 i denne regelen, skal skipet ved utløpet av hvert kalenderår aggregere dataene som er samlet inn i dette kalenderåret eller, der det er relevant, en del av det.

3 Med unntak av det som er fastsatt i nr. 4, 5 og 6 i denne regelen, skal skipet innen tre måneder etter utløpet av hvert kalenderår, rapportere til sin administrasjon eller en organisasjon med behørig fullmakt fra denne[59], den aggregerte verdien for hver data som er angitt i tillegg IX til dette vedlegget, via elektronisk kommunikasjon og ved hjelp av et standardisert format som skal utarbeides av organisasjonen[60].

4 Når et skip skal overføres fra én administrasjon til en annen, skal skipet på dagen for overføringen, eller så nær denne som praktisk mulig, rapportere til den avgivende administrasjonen eller en organisasjon med behørig fullmakt fra denne[61] de aggregerte dataene for tidsrommet i kalenderåret som svarer til denne administrasjonen, som angitt i tillegg IX til dette vedlegget, og, på forespørsel fra administrasjonen, de disaggregerte dataene.

5 Ved en endring fra ett selskap til et annet skal skipet på dagen for endringen, eller så nær denne som mulig, rapportere til sin administrasjon eller en organisasjon med behørig fullmakt fra denne[62], de aggregerte dataene for den delen av kalenderåret som svarer til selskapet, som angitt i tillegg IX til dette vedlegget og, på forespørsel fra administrasjonen, de disaggregerte dataene.

---

[55] Tilføyd ved resolusjon MEPC.278(70).

[56] Omnummerert ved resolusjon MEPC.278(70).

[57] Det vises til «2016 Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)» (resolusjon MEPC.282(70)).

[58] Tilføyd ved resolusjon MEPC.278(70).

[59] Det vises til «Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration», vedtatt ved resolusjon A.739(18), som endret ved resolusjon MEPC.208(81), og «Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration», vedtatt ved resolusjon A.789(19), med eventuelle endringer.

[60] Det vises til «2016 Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)» (resolusjon MEPC.282(70)).

[61] Det vises til «Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration», vedtatt ved resolusjon A.739(18), som endret ved resolusjon MEPC.208(81), og «Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration», vedtatt ved resolusjon A.789(19), med eventuelle endringer.

[62] Det vises til «Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration», vedtatt ved resolusjon A.739(18), som endret ved resolusjon MEPC.208(81), og «Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration», vedtatt ved resolusjon A.789(19), med eventuelle endringer.

6 Ved en endring fra én administrasjon til en annen og fra ett selskap til et annet samtidig får nr. 4 i denne regelen anvendelse.

7 Dataene skal verifiseres i samsvar med prosedyrer fastsatt av administrasjonen, idet det tas hensyn til retningslinjer som skal utarbeides av organisasjonen.

8 Med unntak av det som er fastsatt i nr. 4, 5 og 6 i denne regelen, skal de disaggregerte dataene for forrige kalenderår, som de rapporterte dataene nevnt i tillegg IX til dette vedlegget bygger på, være lett tilgjengelige i en periode på minst 12 måneder fra utløpet av dette kalenderåret og på forespørsel gjøres tilgjengelige for administrasjonen.

9 Administrasjonen skal sikre at de rapporterte dataene nevnt i tillegg IX til dette vedlegget fra administrasjonens registrerte skip med bruttotonnasje 5000 eller mer, overføres til IMOs database over skips brennoljeforbruk via elektronisk kommunikasjon og ved hjelp av et standardisert format som skal utvikles av organisasjonen, senest én måned etter at samsvarserklæringene for disse skipene er utstedt.

10 På bakgrunn av de rapporterte dataene som er sendt til IMOs database over skips brennoljeforbruk, skal organisasjonens generalsekretær utarbeide en årlig rapport til miljøkomiteen, som oppsummerer innsamlede data, status for manglende data samt annen relevant informasjon etter forespørsel fra komiteen.

11 Organisasjonens generalsekretær skal administrere en anonymisert database, slik at det ikke er mulig å identifisere spesifikke skip. Partene skal ha tilgang til de anonymiserte dataene kun til analyse- og vurderingsformål.

12 IMOs database over skips brennoljeforbruk skal forvaltes og administreres av organisasjonens generalsekretær i samsvar med retningslinjer som skal utarbeides av organisasjonen.

Regel 23 Fremming av teknisk samarbeid og overføring av teknologi relatert til forbedring av skips energieffektivitet[63]

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 vedlegget, særlig regel 19.4 til 19.6.

[63] Det vises til «Promotion of technical cooperation and transfer of technology relating to the improvement of energy efficiency of ships» (resolusjon MEPC.229(65)), og «Model agreement between governments on technological cooperation for the implementation of the regulations in chapter 4 of MARPOL Annex VI» (MEPC.1/Circ.861).

KAPITTEL 5 VERIFISERING AV SAMSVAR MED BESTEMMELSENE I DETTE VEDLEGGET

Regel 24 Anvendelse

Parter skal bruke bestemmelsene i III-koden ved utførelsen av deres plikter og ansvar etter dette vedlegget.

Regel 25 Verifisering av samsvar

1 Hver part skal være underlagt periodiske revisjoner av organisasjonen i henhold til revisjonsstandarden for å verifisere samsvar med og gjennomføring av dette vedlegget.

2 Organisasjonens generalsekretær skal ha ansvar for administreringen av revisjonsordningen, basert på retningslinjene utarbeidet av organisasjonen[64].

3 Hver part skal ha ansvar for å legge til rette for utførelsen av revisjonen og implementeringen av et tiltaksprogram for å håndtere resultatene, basert på retningslinjene utarbeidet av organisasjonen[65].

4 Revisjon av alle parter skal

.1 være basert på en generell tidsplan utarbeidet av organisasjonens generalsekretær, som tar hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen[66], og

.2 utføres med periodiske mellomrom, idet det tas hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen[67].

[64] Det vises til «Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme», vedtatt ved resolusjon A.1067(28).

[65] Det vises til «Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme», vedtatt ved resolusjon A.1067(28).

[66] Det vises til «Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme», vedtatt ved resolusjon A.1067(28).

[67] Det vises til «Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme», vedtatt ved resolusjon A.1067(28).