

RESOLUSJON MEPC.328(76)

ENDRINGER I VEDLEGG TIL PROTOKOLL AV 1997 OM ENDRING AV DEN INTERNASJONALE KONVENSJON OM HINDRING AV FORURENSNING FRA SKIP, 1973, SOM ENDRET VED DEN TILHØRENDE PROTOKOLLEN AV 1978

2021 – revidert MARPOL vedlegg VI

MARPOL VEDLEGG VI

REGLER OM HINDRING AV LUFTFORURENSNING

KAPITTEL 1 – GENERELLE BESTEMMELSER

Regel 1 Virkeområde

Bestemmelsene i dette vedlegget skal gjelde for alle skip, med mindre annet er uttrykkelig bestemt.

Regel 2 Definisjoner

1 I dette vedlegget gjelder følgende definisjoner:

- .1 «Vedlegg» er 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, endret av organisasjonen, forutsatt at disse endringene vedtas og trer i kraft i samsvar med bestemmelsene i artikkel 16 i denne konvensjonen.
- .2 «Et tilsvarende byggetrinn» er trinnet der
 - .1 bygging som kan identifiseres med et bestemt skip, begynner og
 - .2 montering av vedkommende skip er påbegynt og utgjør minst 50 tonn eller 1 % av den beregnede massen av alle konstruksjonsmaterialer, når denne verdien er mindre.
- .3 «Årsdag» er den dagen og måneden i hvert år som tilsvarer utløpsdatoen for det internasjonale sertifikatet for hindring av luftforurensning.
- .4 «Revisjon» er en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å innhente revisjonsbevis og å evaluere disse objektivt for å bestemme i hvilken grad revisjonskriteriene er oppfylt.
- .5 «Revisjonsordning» er revisjonsordningen som IMO har etablert for sine medlemsstater, og som tar hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen.¹

¹ Det vises til «Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme» (resolusjon A.1067(28)).

- .6 «Revisjonsstandard» er III-koden.
- .7 «Hjelpekontrollinnretning» er et system, en funksjon eller en kontrollstrategi som er montert på en dieselmotor i et skip, og som brukes til å beskytte motoren og/eller motorens hjelpeutstyr mot driftsforhold 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,
- .8 «III-koden» er det internasjonale regelverket for gjennomføring av IMO-instrumenter (IMO Instruments Implementation Code) vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.1070(28).
- .9 «Kontinuerlig mating» er prosessen der avfall mates inn i et forbrenningskammer uten menneskelig medvirkning mens forbrenningsanlegget er under normale driftsforhold og driftstemperaturen i forbrenningskammeret er mellom 850 °C og 1200 °C.
- .10 «Manipulasjonsinnretning» er en innretning som måler, registrerer eller reagerer på driftsvariabler (for eksempel motorturtall, temperatur, innsugingstrykk eller en hvilken som helst annen parameter) for å aktivere, modulere, forsinke eller deaktivere driften av en komponent eller funksjon i utslippskontrollsystemet, slik at utslippskontrollsystemets effektivitet reduseres under forhold som forekommer ved normal drift, med mindre bruken av en slik innretning utgjør en betydelig del av de prøvingsmetodene som er benyttet ved utslippsertifisering,
- .11 «Elektronisk dagbok» er en innretning eller et system som er godkjent av administrasjonen og brukes til elektronisk registrering av de nødvendige oppføringene for utslipp, overføringer og andre operasjoner som kreves i henhold til dette tillegget, i stedet for en dagbok i papirformat.²
- .12 «Utslipp» er enhver frigjøring av stoffer som er underlagt kontroll i henhold til dette vedlegget, fra skip til atmosfæren eller sjøen.
- .13 «Lavutslippsområde» er 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.
- .14 «Brennolje» er ethvert drivstoff som leveres til eller er beregnet på forbrenning til framdrift eller bruk om bord på et skip, inkludert gass, destillat og tungolje.
- .15 «Bruttotonnasje» er bruttotonnasje beregnet i samsvar med reglene for måling av tonnasje fastsatt i vedlegg I til Den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer, 1969, eller en etterfølgende konvensjon.
- .16 «I-bruk-prøve» er en prøve av brennolje som er i bruk på et skip.

² Det vises til «Guidelines for the use of electronic record books under MARPOL» (resolusjon MEPC.312(74)).

- .17 «Installasjoner» i forbindelse med regel 12 i dette vedlegget er installasjonen av systemer, utstyr, inkludert bærbare brannslukkingsapparater, isolasjon eller annet materiale på et skip, med unntak av reparasjon eller påfylling av tidligere installerte systemer, utstyr, isolasjon eller annet materiale, eller påfylling av bærbare brannslukkingsapparater.
- .18 «Installert» betyr en dieselmotor som er montert eller skal monteres på et skip, inkludert en bærbar hjelpedieselmotor, bare dersom drivstoffsystemet, kjølesystemet eller eksosanlegget er en integrert del av skipet. Et drivstoffsystem betraktes som integrert i skipet bare dersom det er fastmontert på skipet. Denne definisjonen omfatter en dieselmotor som brukes til å utfylle eller forsterke skipets installerte energikapasitet, og som er ment å være en integrert del av skipet.
- .19 «Unormal utslippskontrollstrategi» er 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.
- .20 «Drivstoff med lavt flammepunkt» er brennolje i gassform eller i flytende form med lavere flammepunkt enn det som ellers tillates i regel 4 nr. 2.1.1 i kapittel II-2 i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS), 1974, med endringer.
- .21 «Dieselmotor» er enhver stempeldrevet forbrenningsmotor som går på flytende drivstoff eller dobbeltdrivstoff, og som regel 13 i dette vedlegget gjelder for, inkludert start-/kombinasjonssystemer hvis det blir brukt. I tillegg anses også en gassdrevet motor som er installert på et skip bygget 1. mars 2016 eller senere, eller en gassdrevet ekstramotor eller ikke-identisk utskiftningsmotor som er installert på eller etter den datoen, som en dieselmotor.
- .22 «MARPOL-levert prøve» er en prøve av brennolje levert i samsvar med regel 18.8.1 i dette vedlegget.
- .23 «NO_x-koden» er 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 slike endringer vedtas og trer i kraft i samsvar med bestemmelsene i artikkel 16 i denne konvensjonen.
- .24 «Om-bord-prøve» er en prøve av brennolje som er beregnet til bruk eller som føres for bruk om bord i skipet.

- .25 «Ozonnedbrytende stoffer» er 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 brukes 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

- .26 «Avfallsforbrenning om bord» er forbrenning om bord på et skip av avfall eller annet materiale hvis dette avfallet eller materialet ble produsert under normal drift av skipet.
- .27 «Avfallsforbrenningsanlegg om bord» er et anlegg om bord på skipet som hovedsakelig er ment til avfallsforbrenning.
- .28 «Skip bygget» er et skip der kjølen er strukket, eller som er på et tilsvarende byggetrinn.
- .29 «Oljeslam» er slam fra brennolje- eller smøreoljeseparatorer, brukt smøreolje fra hoved- eller hjelpemotorer eller avfallsolje fra bunnvannsseparatorer, oljefiltreringsutstyr eller dryppskåler.
- .30 «Svovelinhold i brennolje» er konsentrasjonen av svovel i en brennolje, målt i vektprosent ved testing i samsvar med en standard som aksepteres av organisasjonen.³
- .31 «Tankskip» i forbindelse med regel 15 i dette vedlegget er et oljetankskip som definert i regel 1 i vedlegg I til denne konvensjonen, eller et kjemikalietankskip som definert i regel 1 i vedlegg II til denne konvensjonen.
- .32 «Ubemannede lektre uten egen framdrift» er lektre som
- .1 ikke har mekaniske framdriftsmidler
 - .2 ikke har noe system, utstyr og/eller maskineri installert som kan generere utslipp regulert av dette vedlegget, og
 - .3 verken har personer eller levende dyr om bord.

2 I kapittel 4 gjelder følgende definisjoner:

³ Det vises til ISO 8754:2003 Petroleumprodukter – Bestemmelse av svovelinhold – Energidispersiv røntgenfluorescensmetode.

- .1 «Skip levert 1. september 2019 eller senere» er et skip
- .1 som det er inngått byggekontrakt for 1. september 2015 eller senere, eller
 - .2 i mangel av byggekontrakt, der kjølen er strukket eller som er på tilsvarende byggetrinn 1. mars 2016 eller senere, eller
 - .3 som er levert 1. september 2019 eller senere.
- .2 «Oppnådd årlig operasjonell CII» er indikatorverdien for operasjonell karbonintensitet som ett enkelt skip har oppnådd i samsvar med regel 26 og 28 i dette vedlegget.
- .3 «Oppnådd EEDIC» er verdien av EEDI (energieffektivitetsdesignindeks) som ett enkelt skip har oppnådd i samsvar med regel 22 i dette vedlegget.
- .4 «Oppnådd EEXI» er EEXI-verdien som ett enkelt skip har oppnådd i samsvar med regel 23 i dette vedlegget.
- .5 «Bulkskip» er et skip som hovedsakelig er bygget for å frakte tørrlast i bulk, inkludert typer som malmskip som definert i regel 1 i kapittel XII i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS), 1974, (med endringer) med unntak av kombinasjonsskip.
- .6 «Kalenderår» er perioden fra 1. januar til og med 31. desember.
- .7 «Kombinasjonsskip» er et skip konstruert for å laste 100 % dødvekt med både flytende last og tørrlast i bulk.
- .8 «Rederi» er skipets eier eller en hvilken som helst annen organisasjon eller person, f.eks. disponent eller bareboat-befrakter, 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.
- .9 «Containerskip» er et skip utformet utelukkende for å frakte containere i lasterom eller på dekk.
- .10 «Konvensjonell framdrift» i kapittel 4 er en framdriftsmetode der drivkraften er én eller flere stempeldrevne hovedforbrenningsmotorer som er koblet til en propellaksling enten direkte eller via en girboks.
- .11 «Cruiseskip» i kapittel 4 er et passasjerskip som ikke har et lastedekk, og som er utformet utelukkende for kommersiell transport av passasjerer i overnattingsfasiliteter på en sjøreise.
- .12 «Tilbakelagt distanse» er distansen som er tilbakelagt over grunn.
- .13 «Eksisterende skip» er et skip som ikke er nytt skip.

- .14 «Gasstankskip» i kapittel 4 er et lasteskip, unntatt et LNG-skip som definert i nr. 2.16 i denne regelen, bygget eller tilpasset og benyttet for å frakte i bulk enhver flytende gass.
- .15 «Stykkgodsskip» er et skip med skrog med ett eller flere dekk som hovedsakelig er bygget for å frakte stykkgoods. Denne definisjonen utelukker spesialiserte tørrlastskip som ikke inngår i beregningen av referanselinjer for stykkgodsskip, nemlig dyretransportskip, lekterskip, skip for tyngre last, skip for frakt av lystfartøyer, skip for frakt av kjernebrensel.
- .16 «LNG-skip» i kapittel 4 i dette vedlegget er et lasteskip bygget eller tilpasset og benyttet for å frakte flytende naturgass (LNG) i bulk.
- .17 «Større ombygging» i kapittel 4 i dette vedlegget er en ombygging av et skip
- .1 som i vesentlig grad endrer skipets dimensjoner, lastekapasitet eller motorkraft, eller
 - .2 som endrer type skip, eller
 - .3 som etter administrasjonens mening foretas i den hensikt å forlenge skipets levetid i vesentlig grad, eller
 - .4 som på annen måte endrer skipet slik at dersom det hadde vært nytt, ville det ha blitt underlagt de relevante bestemmelsene i denne konvensjonen som ikke gjelder for skipet slik det er i dag.
 - .5 som i vesentlig grad endrer skipets energieffektivitet og omfatter endringer som kan føre til at skipet overstiger gjeldende påkrevde EEDI-verdi som fastsatt i regel 24 i dette vedlegget eller gjeldende påkrevd EEXI-verdi som fastsatt i regel 25 i dette vedlegget.
- .18 «Nytt skip» er et skip
- .1 som det er inngått byggekontrakt for 1. januar 2013 eller senere, eller
 - .2 i mangel av byggekontrakt, der kjølen er strukket eller som er på tilsvarende byggetrinn 1. juli 2013 eller senere, eller
 - .3 som er levert 1. juli 2015 eller senere.
- .19 «Ikke-konvensjonell framdrift» i kapittel 4 i dette vedlegget er en framdriftsmetode, unntatt konvensjonell framdrift, inkludert dielelektrisk framdrift, turbindrevet framdrift og hybride framdriftssystemer.
- .20 «Passasjerskip» er et skip som fører mer enn tolv passasjerer.

- .21 «Polarkoden» er Det internasjonale regelverket for skip som opererer i polare farvann, som består av en innledning og delene I-A og II-A og delene I-B og II-B, som vedtatt ved resolusjon MSC.385(94) og MEPC.264(68), med eventuelle endringer, forutsatt at
- .1 endringer i de miljørelaterte bestemmelsene i innledningen og kapittel 1 i del II-A i Polarkoden vedtas, trer i kraft og iverksettes i samsvar med bestemmelsene i artikkel 16 i denne konvensjonen om framgangsmåten ved endring av et tillegg til et vedlegg, og
 - .2 endringer i del II-B av Polarkoden vedtas av miljøvernkomiteen i samsvar med dennes framgangsmåter.
- .22 «Kjøleskip» er et skip utformet utelukkende for å frakte kjølelast i lasterom.
- .23 «Påkrevd årlig operasjonell CII» er målverdien for oppnådd årlig operasjonell CII i samsvar med regel 26 og 28 i dette vedlegget for den spesifikke skipstypen og -størrelsen.
- .24 «Påkrevd EEDI» er den høyeste verdien for oppnådd EEDI som er tillatt i samsvar med regel 24 i dette vedlegget for den spesifikke skipstypen og -størrelsen.
- .25 «Påkrevd EEXI» er den høyeste verdien for oppnådd EEXI som er tillatt i samsvar med regel 25 i dette vedlegget for den spesifikke skipstypen og -størrelsen.
- .26 «Roro-lasteskip» er et skip bygget for å frakte roro-transportenheter for last.
- .27 «Roro-lasteskip (bilskip)» er et roro-lasteskip som har flere dekk og er utformet for transport av tomme biler og lastebiler.
- .28 «Roro-passasjerskip» er et passasjerskip med roro-lasterom.
- .29 «Tankskip» er et oljetankskip som definert i regel 1 i vedlegg I til denne konvensjonen, eller et kjemikalietankskip eller et NLS-tankskip som definert i regel 1 i vedlegg II til denne konvensjonen.

Regel 3 Unntak og dispensasjoner

Generelle bestemmelser

1 Reglene i dette vedlegget skal ikke gjelde for

- .1 utslipp som er nødvendig av hensyn til et skips sikkerhet eller for å redde liv til sjøs, eller
- .2 utslipp som skyldes skade på et skip eller skipets utstyr

- .2.1 forutsatt at alle rimelige forholdsregler er tatt etter at skaden oppstod eller utslippet ble oppdaget, for å unngå eller begrense utslippet mest mulig, og
- .2.2 men ikke dersom eieren eller skipsføreren opptrådte enten i den hensikt å forårsake skade eller grovt uaktsomt og med viten om at det sannsynligvis ville oppstå skade.

Forsøk knyttet til reduksjon av utslipp fra skip og forskning innen kontrollteknologi

2 En parts administrasjon kan, eventuelt i samarbeid med andre administrasjoner, gi dispensasjon 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. Slik dispensasjon skal kun gis hvis bruk av særlige bestemmelser i dette vedlegget eller den reviderte NO_x-koden fra 2008 kan hindre forskning for utvikling av slik teknologi eller slike programmer. En tillatelse som er utstedt i henhold til denne regelen, skal ikke unnta et skip fra rapporteringskravet i regel 27 og skal ikke endre type og omfang av data som skal rapporteres i samsvar med regel 27. Tillatelse til slik dispensasjon skal kun gis til det minste antallet skip som er nødvendig, og er underlagt én av følgende bestemmelser:

- .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 mer tid, kan administrasjonen eller administrasjonene som har gitt tillatelsen, innvilge en fornyelse for en ytterligere periode på 18 måneder.
- .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 mer tid til å foreta prøving av en bestemt teknologi eller et bestemt program, kan en tillatelse fornyes for en ytterligere periode på høyst fem år.

Utslipp fra mineralvirksomhet på havbunnen

3.1 Utslipp som oppstår som en direkte følge av leting, utvinning og tilhørende bearbeiding til havs av mineralressurser på havbunnen, er i samsvar med artikkel 2 nr. 3 bokstav b (ii) i denne konvensjonen 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 på havbunnen, inkludert, men ikke begrenset til faking av hydrokarboner og brenning av borekaks, borevæske og/eller stimuleringsvæske ved brønnkomplettering og prøving, og faking 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 på havbunnen
- .4 utslipp fra dieselmotorer som utelukkende brukes til leting, utvinning og tilhørende bearbeiding til havs av mineralressurser på havbunnen.

3.2 Kravene i regel 18 i dette vedlegget gjelder ikke for bruk av hydrokarboner som produseres og senere brukes som drivstoff på stedet når dette er godkjent av administrasjonen.

Ubemannede lektere uten egen framdrift

4 Administrasjonen kan unnta en ubemannet lekter uten egen framdrift⁴ fra kravene i regel 5.1 og 6.1 i dette vedlegget i form av et internasjonalt dispensasjonssertifikat, et såkalt International Air Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled Barges, for en periode som ikke overstiger fem år, forutsatt at lekteren har gjennomgått tilsyn for å bekrefte at betingelsene i regel 2.1.32.1 til 2.1.32.3 i dette vedlegget er oppfylt.

Regel 4 Likeverdige løsninger

1 En parts administrasjon kan tillate at et hvilket som helst utstyr, materiale, apparat eller arrangement monteres i et skip, eller at andre framgangsmåter, alternative brennoljer eller samsvarsmetoder brukes som alternativ til det som er fastsatt i dette vedlegget, hvis slikt utstyr, materiale, apparat eller arrangement eller andre framgangsmåter, alternative brennoljer eller samsvarsmetoder er minst like effektive når det gjelder utslippsreduksjoner som det som er fastsatt i dette vedlegget, inkludert standardene fastsatt i regel 13 og 14.

2 En parts administrasjon som tillater at tilbehør, materiale, innretning eller apparat eller andre framgangsmåter, 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 organisasjonen kan treffe eventuelle egnede tiltak.

3 En parts administrasjon skal ta hensyn til eventuelle relevante retningslinjer utarbeidet av organisasjonen⁵ 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 regelen, skal jobbe for 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 følgende tilsyn:

- .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 sikre at utstyret, systemene, tilbehøret, arrangementene og materialet fullt ut oppfyller de gjeldende kravene i kapittel 3 i dette vedlegget

⁴ Det vises til «Guidelines for exemption of unmanned non-self-propelled (UNSP) barges from the survey and certification requirements under the MARPOL Convention» (MEPC.1/Circ.892).

⁵ Det vises til «2015 Guidelines for Exhaust Gas Cleaning Systems» (resolusjon MEPC.259(68)).

- .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 blir gjeldende. Fornyelsestilsynet skal sikre at utstyret, systemene, tilbehøret, arrangementene og materialet fullt ut oppfyller de gjeldende kravene i kapittel 3 i dette vedlegget
- .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 regelen. Det mellomliggende tilsynet skal sikre at utstyret og arrangementene fullt ut oppfyller de gjeldende kravene i kapittel 3 i dette vedlegget 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 årssdag for sertifikatet, inkludert en generell 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
- .5 et tilleggstilsyn, enten generelt 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 sikre 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 i dette vedlegget.

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

3 Tilsyn av skip med hensyn til håndheving av bestemmelsene i dette vedlegget skal utføres av tjenestemenn fra administrasjonen.

- .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 Undersøkelsen av dieselmotorer på skip og utstyr til overholdelse av regel 13 i dette vedlegget skal gjennomføres i samsvar med den reviderte NO_x-koden fra 2008.

⁶ Det vises til regelverket for anerkjente classeselskap (RO-koden), vedtatt av organisasjonen ved resolusjon MEPC.237(65), med eventuelle endringer. Det vises også til retningslinjer for tilsyn i henhold til det harmoniserte systemet for tilsyn og sertifisering (HSSC), 2019 (resolusjon A.1140(31)).

- .3 Når en utnevnt inspektør eller godkjent organisasjon fastslår at utstyrets tilstand ikke i det vesentlige stemmer overens med opplysningene i sertifikatet, skal de sikre at det blir gjort korrigerende tiltak og varsle administrasjonen etterpå. Hvis slike korrigerende tiltak ikke blir gjort, skal administrasjonen tilbakekalle sertifikatet. Hvis skipet er i en annen parts havn, skal vedkommende myndigheter i havnestaten også varsles umiddelbart. Når en tjenestemann fra administrasjonen, en utnevnt inspektør eller en godkjent organisasjon har informert vedkommende myndigheter i havnestaten, skal regjeringen i den berørte havnestaten gi denne tjenestemannen, inspektøren eller organisasjonen all nødvendig bistand til å utføre sine plikter i henhold til denne regelen.
- .4 I alle tilfeller skal den berørte administrasjonen fullt ut garantere at tilsynet er fullstendig og effektivt og skal forplikte seg til å sikre de nødvendige ordningene for å oppfylle denne forpliktelsen.
- 4 Skip som er omfattet av kapittel 4 i dette vedlegget, skal også gjennomgå følgende tilsyn, idet det tas hensyn til retningslinjene vedtatt av organisasjonen:⁷
- .1 Et førstegangstilsyn skal utføres før et nytt skip tas i bruk, og før det internasjonale energieffektivitetssertifikatet (IEEC, International Energy Efficiency Certificate) utstedes. Tilsynet skal verifisere at skipets oppnådde EEDI er i overensstemmelse med kravene i kapittel 4 i dette vedlegget, og at SEEMP, som det er krav om i regel 26 i dette vedlegget, finnes om bord.
- .2 Et generelt eller delvis tilsyn skal, avhengig av omstendighetene, utføres etter en større ombygging av et nytt skip som denne regelen blir gjeldende for. Tilsynet skal sikre at oppnådd EEDI beregnes på nytt om nødvendig, og at verdien oppfyller kravet i regel 24 i dette vedlegget, med den reduksjonsfaktoren som gjelder for skipstypen og størrelsen på det ombygde skipet i fasen som tilsvarer kontraktsdatoen eller kjølstrekkingsdatoen eller leveringsdatoen som er fastsatt for det opprinnelige skipet i samsvar med regel 2.2.18 i dette vedlegget.
- .3 I tilfeller der ombyggingen av et nytt eller eksisterende skip er så omfattende at administrasjonen anser skipet som et nybygget skip, skal administrasjonen avgjøre om det er nødvendig med et førstegangstilsyn av oppnådd EEDI. Et slikt tilsyn, hvis det anses nødvendig, skal sikre at oppnådd EEDI beregnes og oppfyller kravet i regel 24 i dette vedlegget, 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 ble påbegynt. Tilsynet skal også verifisere at SEEMP, som det er krav om i regel 26, er om bord og, for et skip som omfattes av regel 27, er blitt hensiktsmessig revidert for å gjenspeile en større ombygging i tilfeller der den større ombyggingen påvirker datainnsamlingsmetoder og/eller rapporteringsprosesser.
- .4 For eksisterende skip skal kravet om å ha en SEEMP om bord i samsvar med regel 26 verifiseres 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.

⁷ Det vises til «2014 Guidelines on Survey and Certification of the Energy Efficiency Design Index» (resolusjon MEPC.254(67), som endret ved resolusjon MEPC.261(68) og MEPC.309(73)); konsolidert tekst: MEPC.1/Circ.855/Rev.2, som kan bli ytterligere endret.

.5 Administrasjonen skal sikre at ethvert skip som omfattes av regel 27, har en SEEMP i samsvar med regel 26.2 i dette vedlegget. Dette skal gjøres før det samles inn data i henhold til regel 27 i dette vedlegget, for å sikre at metodene og prosessene er på plass før skipets første rapporteringsperiode starter. Bekreftelse på samsvar skal leveres til skipet og oppbevares om bord.

.6 Administrasjonen skal sikre at ethvert skip som omfattes av regel 28, har en SEEMP i samsvar med regel 26.3.1 i dette vedlegget. Dette skal gjøres før 1. januar 2023. Bekreftelse på samsvar skal leveres til skipet og oppbevares om bord.

.7 Verifikasjon av at skipets oppnådde EEXI er i samsvar med kravene i regel 23 og 25 i dette vedlegget, skal finne sted ved første årlige tilsyn, mellomliggende tilsyn eller fornyelsestilsyn som angitt i nr. 1 i denne regelen, eller ved førstegangstilsynet som angitt i nr. 4.1 og 4.3 i denne regelen, avhengig av hva som kommer først, 1. januar 2023 eller senere.

.8 Uten hensyn til nr. 4.7 i denne regelen, et generelt eller delvis tilsyn, alt etter omstendighetene, utført etter en større ombygging av et skip som regel 23 i dette vedlegget gjelder for. Tilsynet skal sikre at oppnådd EEXI beregnes på nytt om nødvendig og oppfyller kravet i regel 25 i dette vedlegget.

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 vedlegg, er tillatt.

6 Når et skip blir utsatt 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 skipets eier 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 brennstoffforbruk og rangering av operasjonell karbonintensitet

Internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning (IAPP)

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 (IAPP) til

- .1 ethvert skip med en bruttotonnasje på 400 eller mer som går i fart til havner eller offshoreterminaler som er under jurisdiksjonen til andre parter
- .2 plattformer og boreplattformer som seiler til farvann som er under suvereniteten eller jurisdiksjonen til andre parter.

2 Et skip som er bygget før dette vedlegget trådte i kraft for det aktuelle skipets administrasjon, skal det utstedes et IAPP-sertifikat 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 denne.⁸ 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 er under jurisdiksjonen til andre parter.

5 Sertifikatet skal utstedes eller påtegnes enten av administrasjonen eller av en organisasjon med behørig fullmakt fra denne.⁸ I alle tilfeller påtar administrasjonen seg det fulle ansvaret for sertifikatet.

Samsvarserklæring knyttet til rapportering av brennstoffforbruk og rangering av operasjonell karbonintensitet

6 Etter å ha mottatt rapporterte data i henhold til regel 27.3 i dette vedlegget og oppnådd årlig operasjonell CII i henhold til regel 28.2 i dette vedlegget, skal administrasjonen eller en organisasjon med behørig fullmakt fra denne

- .1 fastslå om dataene er rapportert i samsvar med regel 27 i dette vedlegget
- .2 verifisere at den oppnådde årlige operasjonelle CII-verdien som er innrapportert, er basert på dataene som er levert i samsvar med regel 27 i dette vedlegget
- .3 på bakgrunn av den verifiserte oppnådde årlige operasjonelle CII-verdien bestemme rangeringen av skipets operasjonelle karbonintensitet i samsvar med regel 28.6 i dette vedlegget, og
- .4 utstede en samsvarserklæring knyttet til skipets rapportering av brennstoffforbruk og rangering av operasjonell karbonintensitet senest fem måneder fra starten av kalenderåret etter fastsetting og verifikasjon i henhold til regel 6.6.1 til 6.6.3 i dette vedlegget. I alle tilfeller påtar administrasjonen seg det fulle ansvaret for denne samsvarserklæringen.

7 Etter å ha mottatt rapporterte data i henhold til regel 27.4, 27.5 eller 27.6 i dette vedlegget, skal administrasjonen eller en organisasjon med behørig fullmakt fra denne⁹ umiddelbart fastslå om dataene er rapportert i samsvar med regel 27, og i så tilfelle utstede en samsvarserklæring til skipet. I alle tilfeller påtar administrasjonen seg det fulle ansvaret for denne samsvarserklæringen.

8 Uten hensyn til nr. 6 i denne regelen skal et skip som har vært rangert som klasse D i tre påfølgende år eller rangert som klasse E i samsvar med regel 28 i dette vedlegget, ikke få utstedt en samsvarserklæring, med mindre en plan for korrigerende tiltak er behørig utviklet og reflektert i SEEMP og verifisert av administrasjonen eller en organisasjon med behørig fullmakt fra denne, i samsvar med regel 28.7 og 28.8 i dette vedlegget.

⁸ Det vises til regelverket for anerkjente klasseselskap (Code for Recognized Organizations (RO-koden)), vedtatt av organisasjonen ved resolusjon MEPC.237(65), med eventuelle endringer foretatt av organisasjonen.

⁹ Det vises til regelverket for anerkjente klasseselskap (RO-koden), vedtatt av organisasjonen ved resolusjon MEPC.237(65), med eventuelle endringer.

Regel 7 Sertifikat utstedt av en annen part

- 1 En part kan på anmodning fra administrasjonen sørge for at det blir utført tilsyn på et skip, og hvis parten er sikker på at bestemmelsene i dette vedlegget er overholdt, skal den utstede eller gi fullmakt til utstedelse av et IAPP-sertifikat eller et internasjonalt energieffektivitetssertifikat til skipet og, der det er relevant, påtegne eller gi fullmakt til påtegnning 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 den anmodende administrasjonen.
- 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 IAPP-sertifikat, internasjonalt energieffektivitetssertifikat eller dispensasjonssertifikat for ubemannet leker uten egen framdrift skal ikke utstedes til et skip som har rett til å seile under flagget til en stat som ikke er part.

Regel 8 Mal for sertifikater og samsvarserklæringer knyttet til rapportering av brennstoffforbruk og rangering av operasjonell karbonintensitet

Internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning (IAPP)

1 IAPP-sertifikatet skal utformes i samsvar med malen som er oppført i tillegg I til dette vedlegget, og skal minst foreligge på engelsk, fransk eller spansk. Hvis et av den utstedende stats offisielle språk også brukes, skal dette ha forrang ved tvist eller uoverensstemmelse.

Internasjonalt energieffektivitetssertifikat

2 Det internasjonale energieffektivitetssertifikatet skal utformes i samsvar med malen som er oppført i tillegg VIII til dette vedlegget, og skal minst foreligge på engelsk, fransk eller spansk. Hvis et av den utstedende parts offisielle språk også brukes, skal dette ha forrang ved tvist eller uoverensstemmelse.

Samsvarserklæring knyttet til rapportering av brennstoffforbruk og rangering av operasjonell karbonintensitet

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

Dispensasjonssertifikat for ubemannede leker

5 Dispensasjonssertifikatet for ubemannede leker (International Air Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled Barges) skal i henhold til regel 3.4 i dette vedlegget utarbeides i samsvar med malen som er oppført i tillegg XI til dette vedlegget, og skal minst foreligge på engelsk, fransk eller spansk. Hvis et av den utstedende stats offisielle språk også brukes, skal dette ha forrang ved tvist eller overensstemmelse.

Regel 9 Varighet og gyldighet for sertifikater og samsvarserklæringer knyttet til rapportering av brennstoffforbruk og rangering av operasjonell karbonintensitet

Internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning (IAPP)

- 1 Et IAPP-sertifikat 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 utover utløpsdatoen til det lengste tidsrommet angitt i nr. 1 i denne regelen, forutsatt at tilsynene nevnt i regel 5.1.3 og regel 5.1.4 i dette vedlegget som gjelder når et sertifikat utstedes for et tidsrom på fem år, er utført etter behov.
- 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.
- 5 Hvis et skip på tidspunktet når et sertifikat utløper, ikke er i en havn der det skal gjennomgå tilsyn, kan administrasjonen forlenge sertifikatets gyldighet, men denne forlengelsen skal bare gis for å la skipet fullføre reisen til havnen der det skal gjennomgå tilsyn, 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 gjennomgå tilsyn, 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 i henhold til foregående bestemmelser i denne regel, 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, trenger et nytt sertifikat ikke å være datert fra det eksisterende sertifikatets utløpsdato som fastsatt i nr. 2.1, 5 eller 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 den påfølgende årlige tilsynet eller mellomliggende tilsynet som det er krav om i regel 5 i dette vedlegget, fullføres med de mellomrom som er fastsatt i nevnte regel, ved bruk av ny årssdag, og
 - .3 kan utløpsdatoen forbli uendret, forutsatt at det utføres 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 Gyldigheten av et sertifikat utstedt i henhold til regel 6 eller 7 i dette vedlegget skal opphøre i følgende tilfeller:
- .1 dersom de relevante tilsynene ikke er fullført innen fristene som er fastsatt i henhold til regel 5.1 i dette vedlegget
 - .2 dersom sertifikatet ikke er påtegnet i samsvar med regel 5.1.3 eller regel 5.1.4 i dette vedlegget, og
 - .3 ved overføring av skipet til en annen stats flagg. Et nytt sertifikat skal utstedes bare dersom regjeringen som utsteder det nye sertifikatet, er sikre på at skipet er i samsvar med kravene i regel 5 nr. 4 i dette vedlegget. Ved overføring mellom parter, skal regjeringen i parten som skipet tidligere hadde rett til å seile under flagget til, dersom den blir anmodet om det innen tre måneder etter at overføringen har skjedd, så snart som mulig oversende administrasjonen kopier av sertifikatet som skipet hadde før overføringen samt kopier av de relevante tilsynsrapportene, dersom det 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 dersom skipet tas ut av drift eller det utstedes et nytt sertifikat etter 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 sikker på at skipet oppfyller kravene i kapittel 4 i dette vedlegget. Når det gjelder overføring mellom parter, skal regjeringen i parten som skipet tidligere hadde rett til å føre flagget til, 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 det finnes, eller

- .3 dersom skipets utstyr, systemer, tilbehør, arrangementer eller materialer som omfattes av tilsynet, er endret uten uttrykkelig godkjenning fra administrasjonen, som fastsatt i regel 5.5 i dette vedlegget, med mindre regel 3 i dette vedlegget blir gjeldende.

Samsvarserklæring knyttet til rapportering av brennstoffforbruk og rangering av operasjonell karbonintensitet

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 som er utstedt 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 minst fem år.

Regel 10 Havnestatskontroll av driftskrav

1 Når et skip er i en annen parts havn eller ved en offshoreterminal som er under jurisdiksjonen til en annen part, er det underlagt inspeksjon av de operasjonelle kravene i henhold til dette vedlegget¹⁰ foretatt av tjenestemenn som har behørig fullmakt fra vedkommende part, når det er klare grunner til å tro at skipsføreren eller mannskapet ikke er kjent med grunnleggende prosedyrer om bord for hindring av luftforurensning fra skip.

2 Under omstendighetene nevnt i nr. 1 i denne 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 konvensjonen gjelder for 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 konvensjonen.

5 Når det gjelder kapittel 4 i dette vedlegget, kan enhver havnestatskontroll kontrollere, når det er hensiktsmessig, at det foreligger en gyldig samsvarserklæring knyttet til rapportering av brennstoffforbruk og rangering av operasjonell karbonintensitet, et internasjonalt energieffektivitetssertifikat og en skipsspesifikk energieffektivitetsplan om bord, i samsvar med artikkel 5 i denne konvensjonen.

6 Uten hensyn til kravene i nr. 5 i denne regelen kan enhver havnestatskontroll kontrollere om den skipsspesifikke energieffektivitetsplanen er behørig gjennomført av skipet i samsvar med regel 28 i dette vedlegget.

Regel 11 Avdekking av overtredelser og håndheving av bestemmelser

1 Partene skal samarbeide om å avdekke overtredelser og håndheve bestemmelsene i dette vedlegget og skal bruke alle egnede og praktiske tiltak for avdekking og miljøovervåking, egnede framgangsmåter for rapportering og innsamling av bevis.

2 Et skip som dette vedlegget gjelder for, 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

¹⁰ Det vises til «Procedures for port State control, 2019»(resolusjon A.1138(31)). Det vises også til «2019 Guidelines for port State control under MARPOL Annex VI» kapittel 3 (resolusjon MEPC.321(74)).

vedlegget, i strid med 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, dersom det finnes, 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 parten 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 gjelder for, når det anløper havner eller offshoreterminaler som er under partens 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 konvensjonen.

6 Folkerettslige bestemmelser om hindring av, reduksjon av og kontroll med forurensning av havmiljøet fra skip, inkludert bestemmelser om håndheving og vern, gjeldende på tidspunktet for bruken eller fortolkningen av dette vedlegget, gjelder tilsvarende for bestemmelser og standarder fastsatt i dette vedlegget.

Kapittel 3 – Krav til kontroll med utslipp fra skip

Regel 12 Ozonnedbrytende stoffer

1 Denne regelen gjelder ikke for 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, dersom det ikke foreligger avtalefestet leveringsdato, faktisk levering av skipets utstyr 19. mai 2005 eller senere.

3.2 Installasjoner som inneholder hydroklorfluorkarboner, skal være forbudt

- .1 på skip bygget 19. 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 utstyr til skipet 1. januar 2020 eller senere.
- 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.¹¹
- 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 loggbok eller elektronisk dagbok ¹² som er godkjent av administrasjonen. Et elektronisk registreringssystem som nevnt i regel 12.6, som vedtatt ved resolusjon MEPC.176(58), skal anses som en elektronisk dagbok, forutsatt at systemet for elektronisk registrering er godkjent av administrasjonen på eller etter datoen for første fornyelsestilsyn for internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning (IAPP) som er utført 1. oktober 2020 eller senere, men ikke senere enn 1. oktober 2025, idet det tas hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen.¹²
- 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)

Virkeområde

- 1.1 Denne regelen gjelder for
 - .1 enhver dieselmotor med en effekt på mer enn 130 kW som er installert på et skip, og

¹¹ Det vises til tillegg I, Tillegg til internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning (IAPP-sertifikat), avsnitt 2.1.

¹² Det vises til «Guidelines for the use of electronic record books under MARPOL» (resolusjon MEPC.312(74)).

- .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 gjelder ikke for

- .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 er under suvereniteten eller jurisdiksjonen til staten som skipet har rett til å føre flagget til, 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 denne regelen kan administrasjonen innvilge unntak fra virkeområdet til 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 som skipet har rett til å føre flagget til.

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 III), idet det tas hensyn til retningslinjer utarbeidet av organisasjonen.¹³

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

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

¹³ Det henvises 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» (resolusjon MEPC.230(65)).

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

Nivå I (Tier I)¹⁴

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 NO₂-utslipp) fra motoren ligger innenfor følgende grenseverdier, der n = nominelt turtall

(veivakselomdreininger per minutt):

- .1 17,0 g/kWh når n er mindre enn 130 o/min,
- .2 $45 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh når n er 130 eller mer, men mindre enn 2000 o/min,
- .3 9,8 g/kWh når n er 2000 o/min eller mer.

Nivå II (Tier 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 NO₂-utslipp) fra motoren ligger innenfor følgende grenseverdier, der n = nominelt turtall (veivakselens omdreininger per minutt):

- .1 14,4 g/kWh når n er mindre enn 130 o/min,
- .2 $44 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh når n er 130 eller mer, men mindre enn 2000 o/min,
- .3 7,7 g/kWh når n er 2000 o/min eller mer.

Nivå III (Tier III)

5.1 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-lavutslippsområdet), er bruk av en dieselmotor som er installert på et skip forbudt

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

- .1 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 2000 o/min,
- .3 2,0 g/kWh når n er 2000 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

¹⁴ Det henvises til «Guidelines for the application of the NO_x Technical Code relative to certification and amendments of Tier I engines» (MEPC.1/Circ.679).

- .2 1. januar 2021 eller senere og trafikkerer lavutslippsområdet i Østersjøen og lavutslippsområdet i Nordsjøen
- .3 skipet trafikkerer i et NO_x nivå III-lavutslippsområde i samsvar med nr. 5.1.2 i denne regelen, 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 angir NO_x nivå III-lavutslippsområdet, hvis dette er en senere dato.

5.2 Standardene fastsatt i nr. 5.1.1 i denne regelen gjelder ikke for

- .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 dersom det til administrasjonens tilfredshet påvises at 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 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 loggbok eller elektronisk dagbok¹⁵ som foreskrevet av administrasjonen når skipet seiler inn i og ut av et NO_x nivå III-lavutslippsområde, eller når av/på-status endres innenfor et slikt område, sammen med dato, klokkeslett og skipets posisjon.

5.4 Utslipp av nitrogenoksider fra en dieselmotor omfattet av nr. 5.1 i denne regelen som finner sted umiddelbart etter at et skip er bygget og har gjennomgått sjøprøver, eller før og etter ombygging, reparasjon og/eller vedlikehold av skipet, eller vedlikehold eller reparasjon av en motor sertifisert for nivå II eller en dobbeltdrivstoffmotor ("dual fuel"-motor) når det er krav om at skipet ikke skal ha gassdrivstoff eller gasslast om bord på grunn av sikkerhetskrav, der aktiviteten skjer ved et verft eller annet verksted i et NO_x nivå III-lavutslippsområde, er midlertidig unntatt forutsatt at følgende vilkår er oppfylt:

- .1 motoren tilfredsstillere NO_x nivå II-utslippskravene, og
- .2 skipet seiler direkte til eller fra verftet eller et annet verksted, verken laster eller loss last i løpet av dispensasjonsperioden og følger eventuelle tilleggskrav til reiseruten angitt av havnestaten der verftet eller verkstedet befinner seg.

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

¹⁵ Det henvises til «Guidelines for the use of electronic record books under MARPOL» (resolusjon MEPC.312(74)).

- .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 med dobbeltdrivstoffmotor forlater NO_x nivå III-lavutslippsområdet direkte eller fortsetter direkte til nærmeste bunkringsanlegg for gassdrivstoff 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 dobbeltdrivstoffmotor som er under ombygging, vedlikehold eller reparasjon, når det er krav om at skipet ikke skal ha gassdrivstoff 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 gassdrivstoff skipet kan benytte seg av, som ligger i NO_x nivå III-lavutslippsområdet.

Lavutslippsområde

6 I denne regelen skal et NO_x nivå III-lavutslippsområde omfatte alle havområder, inkludert 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 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 et 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 5000 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 denne regelen, forutsatt at en godkjent metode¹⁶ for denne motoren er sertifisert av en parts administrasjon og den

¹⁶ Det henvises til «2014 Guidelines on the approved method process» (resolusjon MEPC.243(66)).

administrasjonen som sertifiserer motoren, har underrettet organisasjonen om sertifiseringen.¹⁷ Samsvar med dette nummeret skal vises på én av følgende måter:

- .1 bruk av den sertifiserte godkjente metoden, som bekreftet ved et tilsyn ved hjelp av verifikasjonsprosedyren angitt i de tekniske dataene for den godkjente metoden, inkludert egnet angivelse av at den godkjente metoden er tatt i bruk, på skipets IAPP-sertifikat, 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 IAPP-sertifikat.

7.2 Nr. 7.1 i denne regelen skal gjelde 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 5000 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 IAPP-sertifikatet for en dieselmotor som er omfattet av nr. 7.1 i denne regelen, være angitt 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,
- .3 en godkjent metode er ennå ikke tilgjengelig 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 i denne regelen forbudt, unntatt når utslippet av nitrogenoksider (beregnet som totalvekten av NO₂-utslipp) fra motoren ligger innenfor følgende grenseverdier, der n = nominelt turtall (veivakselens omdreininger per minutt):

- .1 17,0 g/kWh når n er mindre enn 130 o/min,
- .2 $45 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh når n er 130 eller mer, men mindre enn 2000 o/min, og
- .3 9,8 g/kWh når n er 2000 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 verifikasjon

¹⁷ Det henvises 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)).

- .1 utført av designeren av basismodellen for dieselmotor som den godkjente metoden anvendes på, av at den beregnede virkningen av den godkjente metoden ikke vil redusere motoreffekten med mer enn 1,0 %, øke drivstoffbruket med mer enn 2,0 % som målt i samsvar med den relevante 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 denne regelen og kostnadene ved å kjøpe og ta i bruk denne godkjente metoden.¹⁸

Sertifisering

8 Den reviderte NO_x-koden fra 2008 gjelder for framgangsmåtene 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 motorens hjelpeutstyr mot driftsforhold som kan føre til skade eller svikt, eller som brukes til å lette start av motoren.

Regel 14 Svoveloksider (SO_x) og partikler

Generelle krav

- 1 Svovelinnholdet i brennolje som brukes eller transporteres for bruk om bord på skip, skal ikke overstige 0,5 vektprosent.
- 2 Det globale gjennomsnittlige svovelinnholdet i rester av brennolje som leveres til bruk om bord på skip, skal overvåkes med hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen.¹⁹

Krav innenfor lavutslippsområder

3 I denne regelen skal et lavutslippsområde omfatte alle havområder, inkludert 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

¹⁸ Kostnadene ved en godkjent metode skal ikke overstige 375 spesielle trekkrettigheter/metriske tonn NO_x beregnet i samsvar med følgende formel for kostnadseffektivitet:

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

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

¹⁹ Det henvises til «Guidelines for monitoring the worldwide average sulphur content of fuel oils supplied for use on board ships» (resolusjon MEPC.326(75)).

- .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 som er beskrevet ved koordinatene fastsatt i tillegg VII til dette vedlegget.

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

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 brennolje skal skiftes ut 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 en loggbok eller elektronisk dagbok²⁰ 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 regelen.

Prøvetaking og testing av brennolje i bruk og brennolje om bord

8 Hvis en parts vedkommende myndighet krever at i-bruk-prøven eller om-bord-prøven skal analyseres, skal det gjøres i samsvar med verifikasjonsprosedyren i tillegg VI til dette vedlegget for å avgjøre om brennoljen som er i bruk eller føres for bruk, oppfyller kravene i nr. 1 eller nr. 4 i denne regelen. Om-bord-prøven skal trekkes ut i henhold til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen.²¹ Om-bord-prøven skal trekkes ut i henhold til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen.²²

9 Prøven skal forsegles av representanten for vedkommende myndighet med unik identifikasjonsmerking, som påføres med skipets representant til stede. Skipet skal få anledning til å beholde en duplikatprøve.

Prøvetakingspunkt for brennolje i bruk

10 For hvert skip som faller inn under regel 5 og 6 i dette vedlegget, skal prøvetakingspunkt(er) være montert eller utpekt for å ta representative prøver av

²⁰ Det henvises til «Guidelines for the use of electronic record books under MARPOL» (resolusjon MEPC.312(74)).

²¹ Det vises til «2019 Guidelines for on board sampling for the verification of the sulphur content of the fuel oil used on board ships» (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).

²² Det vises til «2020 Guidelines for on board sampling of fuel oil intended to be used or carried for use on board a ship» (MEPC.1/Circ.889).

brennoljen som brukes om bord på skipet, idet det tas hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen.²³

11 For et skip som er bygget før 1. april 2022, skal prøvetakingspunkt(er) nevnt i nr. 10 være montert eller utpekt ikke senere enn ved første fornyelsestilsyn som angitt i regel 5.1.2 i dette vedlegget 1. april 2023 eller senere.

12 Kravene i nr. 10 og 11 over gjelder ikke et brennoljesystem for drivstoff med lavt flammepunkt beregnet på forbrenning til fremdrift eller bruk om bord på skipet.

13 Partens vedkommende myndighet skal, når det er hensiktsmessig, bruke prøvetakingspunkt(er) som er montert eller utpekt for å ta representativ(e) prøve(r) av brennoljen som brukes om bord, for å verifisere at brennoljen er i samsvar med denne regelen. Prøvetaking av brennoljen skal utføres av partens vedkommende myndighet så raskt som mulig uten at skipet forsinkes unødig.

Regel 15 Flyktige organiske forbindelser

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.²⁴ Denne meldingen skal inneholde opplysninger om størrelsen på tankskipene som skal kontrolleres, lasten som krever utslippskontrollsystemer for damp og ikrafttredelsestidspunktet for slik kontroll. Meldingen skal sendes minst seks måneder før ikrafttredelsestidspunktet.

3 En part som utpeker havner eller terminaler der det skal fastsettes regler for utslipp av flyktige organiske forbindelser fra tankskip, skal sørge for at det i alle utpekte havner og terminaler finnes utslippskontrollsystemer for damp, godkjent av nevnte part, idet det tas hensyn til sikkerhetsstandardene for slike systemer utarbeidet av organisasjonen,²⁵ 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 er omfattet av nr. 1 i denne regelen, 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,²⁵ 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 transporterer råolje, skal ha om bord og gjennomføre en plan for håndtering av flyktige organiske forbindelser godkjent av administrasjonen.²⁶ Når

²³ Det vises til «2019 Guidelines for on board sampling for the verification of the sulphur content of the fuel oil used on board ships» (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).

²⁴ 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).

²⁵ Det vises til «Standards for vapour emission control systems» (MSC/Circ.585).

²⁶ Det vises til «Guidelines for the development of a VOC management plan» (resolusjon MEPC.185(59)). Det vises til «Technical information on systems and operation to assist development of VOC management plans» (MEPC.1/Circ.680) og «Technical information on a vapour pressure

en slik plan utarbeides, skal det tas hensyn til retningslinjene som organisasjonen har utviklet. Planen skal være spesielt utarbeidet for hvert skip og skal minst:

- .1 inneholde skriftlige prosedyrer for å redusere utslipp av flyktige organiske forbindelser mest mulig ved lasting, til sjøs og ved tømning av last,
- .2 ta hensyn til de ytterligere flyktige organiske forbindelsene som oppstår ved råoljespyling,
- .3 angi en person som skal være ansvarlig for å gjennomføre planen, og
- .4 når det gjelder skip som går i utenriksfart, være skrevet på skipsførerens og offiserenes arbeidsspråk, og 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.²⁷

Regel 16 Forbrenning om bord

- 1 Unntatt som fastsatt i nr. 4 i denne regelen, skal forbrenning om bord være tillatt bare i et forbrenningsanlegg 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 polyklorete 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 forbrenningsanlegg som det er utstedt et IMO-typegodkjenningsdokument²⁸ for.

control system in order to facilitate the development and the update of VOC management plans» (MEPC.1/Circ.719).

²⁷ Det vises til internasjonalt regelverk for bygging og utrustning av skip som transporterer flytende gass i bulk (IGC-koden).

²⁸ Typegodkjenningsdokumenter utstedt i samsvar med «Revised guidelines for the implementation of Annex V of MARPOL» (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 «2012 Guidelines for the implementation of MARPOL Annex V» (resolusjon MEPC.219(63), som endret ved resolusjon MEPC.239(65)), eller «2014 Standard specification for shipboard incinerators» (resolusjon MEPC 244(66)), eller «2017 Guidelines for the implementation of MARPOL Annex V» (resolusjon MEPC.295(71)).

- 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 bekjemping av havforurensning ved dumping av avfall og annet materiale av 1972, med endringer, og den tilhørende protokollen fra 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 denne regelen, skal alle forbrenningsanlegg på et skip bygget 1. januar 2000 eller senere, eller forbrenningsanlegg som blir installert om bord på et skip 1. januar 2000 eller senere, oppfylle kravene i tillegg IV til dette vedlegget. Alle forbrenningsanlegg som omfattes av dette nummeret, skal være godkjent av administrasjonen, idet det tas hensyn til standardspesifikasjonen for forbrenningsanlegg om bord på skip utarbeidet av organisasjonen.²⁹

6.2 Administrasjonen kan tillate unntak fra virkeområdet til nr. 6.1 i denne regelen for forbrenningsanlegg installert om bord på et skip før 19. mai 2005, forutsatt at skipet utelukkende seiler i farvann som er under suvereniteten eller jurisdiksjonen til staten som skipet har rett til å føre flagget til.

7 Forbrenningsanlegg 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 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 forbrenningsanlegget 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 forbrenningsanlegg 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. Hvis forbrenningsanlegget er av typen med kontinuerlig mating, skal ikke avfall mates inn i enheten når utløpstemperaturen til gassen fra forbrenningskammeret er under 850 °C. Dersom det er et forbrenningsanlegg med satsvis mating, skal enheten være konstruert 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

²⁹ 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).

- .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)³⁰ 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 utarbeidet.³¹

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

- .1 hvordan RRF-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 anlegg.
- 3 Hvis en bestemt havn eller terminal i en part, idet det tas hensyn til retningslinjene som skal utarbeides 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 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 Brennelje – tilgjengelighet og kvalitet

Tilgjengelighet av brennelje

³⁰ Det vises til «2012 Guidelines for the development of a regional facilities plan» (resolusjon MEPC.221(63)).

³¹ Det vises til «2011 Guidelines for reception facilities under MARPOL Annex VI» (resolusjon MEPC.199(62)).

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

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

2.3 Hvis et skip framlegger opplysningene fastsatt i nr. 2.1 i denne regelen, skal en part ta hensyn til alle relevante omstendigheter og framlagte bevis ved fastsettelsen av egnede tiltak som skal treffes, inkludert 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 gjelder for, skal oppfylle følgende krav:

- .1 Unntatt som fastsatt i nr. 3.2 i denne regelen, skal
 - .1.1 brennoljen 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 være fri for uorganisk syre, og
 - .1.3 brennoljen ikke inneholde tilsatte stoffer eller kjemisk avfall som
 - .1 setter skipets sikkerhet i fare eller påvirker motorytelsen negativt, eller
 - .2 er skadelig for personalet, eller
 - .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 inneholde uorganisk syre, eller
- .2.4.1 sette skipets sikkerhet i fare eller påvirker motorytelsen negativt, eller
- .2.4.2 være skadelig for personalet, eller
- .2.4.3 bidra 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 slik 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 gjelder for, 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 nr. 7.1 i denne regelen, skal utføres så raskt som mulig uten å forsinke skipet unødige.

8.1 Med leveringsseddelen for bunkers skal det følge en representativ prøve av brennoljen som er levert, idet det tas hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen.³² 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 part krever at den representative prøven skal analyseres, skal det gjøres i samsvar med verifikasjonsprosedyren fastsatt i tillegg VI til dette vedlegget for å avgjøre om brennoljen oppfyller kravene i dette vedlegget.

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

³² Det vises til «2009 Guidelines for the sampling of fuel oil for determination of compliance with the revised MARPOL Annex VI» (resolusjon MEPC.182(59)).

- .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 dersom havnestaten trenger å kontrollere eller verifisere den,
- .4 treffer hensiktsmessige tiltak overfor de leverandørene av brennolje som har vist seg å levere brennolje som ikke er i samsvar med det som er angitt på leveringsseddelen for bunkers,
- .5 underretter administrasjonen om eventuelle skip som mottar brennolje som viser seg ikke å oppfylle kravene i regel 14 eller 18 i dette 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 OM KARBONINTENSITETEN I INTERNASJONAL SKIPSFART

Regel 19 Virkeområde

- 1 Dette kapitlet får anvendelse på skip med bruttotonnasje 400 eller mer.
- 2 Bestemmelsene i dette kapitlet gjelder ikke for
 - .1 skip som utelukkende går i fart i farvann under suvereniteten eller jurisdiksjonen til den staten som skipet har rett til å føre flagget til. Hver part bør imidlertid ved vedtak av egnede tiltak sikre at slike skip bygges og opptre på en måte som er i samsvar med kravene i kapittel 4 i dette vedlegget, så langt det er rimelig og praktisk mulig.

- .2 skip som ikke har mekaniske framdriftsmidler, og plattformer inkludert flytende produksjons-, lagrings- og losseenheter (FPSU-er) og flytende lagringsenheter (FSU-er) og boreplattformer, uavhengig av framdriftskraft.
- 3 Regel 22, 23, 24 og 25 i dette vedlegget gjelder ikke for skip som har ikke-konvensjonell framdrift, bortsett fra at regel 22 og 24 gjelder for cruiseskip med ikke-konvensjonell framdrift og LNG-skip med konvensjonell eller ikke-konvensjonell framdrift, levert 1. september 2019 eller senere, som definert i regel 2.2.1, og regel 23 og 25 gjelder for cruiseskip med ikke-konvensjonell framdrift og LNG-skip med konvensjonell eller ikke-konvensjonell framdrift. Regel 22, 23, 24, 25 og 28 gjelder ikke for skip av kategori A som definert i Polarkoden.
- 4 Uten hensyn til bestemmelsene i nr. 1 i denne regelen kan administrasjonen frafalle kravet om at skip med bruttotonnasje 400 eller mer skal overholde regel 22 og 24 i dette vedlegget.
- 5 Bestemmelsen i nr. 4 i denne regelen gjelder ikke 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, der kjølen er strukket eller som er på tilsvarende byggetrinn 1. juli 2017 eller senere, eller
- .3 som er levert 1. juli 2019 eller senere, eller
- .4 i tilfeller der et nytt eller eksisterende skip har gjennomgått en større ombygging, som definert i regel 2.2.17 i dette vedlegget, 1. januar 2017 eller senere, og der regel 5.4.2 og 5.4.3 i dette vedlegget gjelder.
- 6 Administrasjonen til en part i denne konvensjonen som tillater anvendelse av nr. 4, eller som midlertidig opphever, tilbakekaller eller avviser anvendelse av dette nummeret, på et skip som har rett til å føre partens flagg, skal umiddelbart oversende opplysninger om dette til organisasjonen for distribusjon til partene i denne protokollen til orientering.

Regel 20 Mål

Målet med dette kapitlet er å redusere karbonintensiteten i internasjonal skipsfart og jobbe mot ambisjonsnivået som er fastsatt i IMOs strategi for å redusere klimagassutslipp fra skip.³³

Regel 21 Funksjonskrav

For å nå målet fastsatt i regel 20 i dette vedlegget skal et skip som dette kapitlet gjelder for, oppfylle følgende funksjonskrav for å redusere karbonintensiteten:

- .1 de tekniske kravene til karbonintensitet i samsvar med regel 22, 23, 24 og 25 i dette vedlegget, og
- .2 de operasjonelle kravene til karbonintensitet i samsvar med regel 26, 27 og 28 i dette vedlegget.

³³ «Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships» (resolusjon MEPC.304(72)).

Regel 22 Oppnådd energieffektivitetsdesignindeks (oppnådd EEDI)

- 1 Oppnådd EEDI 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 administrasjonen regner skipet som et nybygget skip

som faller inn under én eller flere av kategoriene i regel 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 til 2.2.16, 2.2.20, 2.2.22, og 2.2.26 til 2.2.29 i dette vedlegget. Den oppnådde EEDI-verdien skal være spesifikk for hvert skip, angi den estimerte ytelsen til skipet med hensyn til energieffektivitet og ledsages av den tekniske EEDI-filen, som inneholder informasjonen som er nødvendig for beregningen av oppnådd EEDI, og som viser beregningsprosessen. Den oppnådde EEDI-verdien skal verifiseres basert på den tekniske EEDI-filen, enten av administrasjonen eller av en organisasjon med behørig fullmakt fra denne.³⁴

2 Oppnådd EEDI skal beregnes idet det tas hensyn til retningslinjene³⁵ utviklet av organisasjonen.

3 For hvert skip som faller inn under regel 24 i dette vedlegget, skal administrasjonen eller en organisasjon med behørig fullmakt fra denne via elektronisk kommunikasjon rapportere til organisasjonen de påkrevde og oppnådde EEDI-verdiene og relevant informasjon, idet det tas hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen³⁶:

- .1 innen sju måneder fra datoen for fullført tilsyn under regel 5.4 i dette vedlegget, eller
- .2 innen sju måneder fra 1. april 2022 for et skip levert før 1. april 2022.

Regel 23 Oppnådd energieffektivitetsindeks for eksisterende skip (oppnådd EEXI)

- 1 Oppnådd EEXI skal beregnes for
 - .1 hvert skip og
 - .2 hvert skip som har gjennomgått en større ombygging

som faller inn under én eller flere av kategoriene i regel 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 til 2.2.16, 2.2.22, og 2.2.26 til 2.2.29 i dette vedlegget. Den oppnådde EEXI skal være spesifikk for hvert skip, skal angi den estimerte ytelsen til skipet med hensyn til energieffektivitet, og skal være ledsaget av den tekniske EEXI-filen som

³⁴ Det vises til regelverket for anerkjente classeselskap (RO-koden), vedtatt av organisasjonen ved resolusjon MEPC.237(65), med eventuelle endringer.

³⁵ Det vises til «2018 Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ships» (resolusjon MEPC.308(73), som endret ved resolusjon MEPC.322(74) og MEPC.332(76)).

³⁶ Det vises til «2018 Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ships» (resolusjon MEPC.308(73), som endret ved resolusjon MEPC.322(74) og MEPC.332(76)).

inneholder informasjonen som er nødvendig for beregningen av oppnådd EEXI, og som viser beregningsprosessen. Den oppnådde EEXI-verdien skal verifiseres basert på den tekniske EEXI-filen, enten av administrasjonen eller av en organisasjon med behørig fullmakt fra denne.³⁷

- 2 Oppnådd EEXI skal beregnes idet det tas hensyn til retningslinjene³⁸ utviklet av organisasjonen.
- 3 Uten hensyn til nr. 1 i denne regelen kan, for hvert skip som omfattes av regel 22 i dette vedlegget, den oppnådde EEDI-verdien som er verifisert av administrasjonen eller av organisasjon med behørig fullmakt fra denne, i samsvar med regel 22.1 i dette vedlegget regnes som oppnådd EEXI hvis verdien av oppnådd EEDI er lik eller mindre enn den påkrevde EEXI-verdien i henhold til regel 25 i dette vedlegget. I dette tilfellet skal oppnådd EEXI verifiseres basert på den tekniske EEDI-filen.

Regel 24 Påkrevd EEDI

- 1 For hvert
 - .1 nytt fartøy,
 - .2 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 administrasjonen regner skipet som et nybygget skip

som faller inn under én eller flere av kategoriene i regel 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 til 2.2.16, 2.2.22 og 2.2.26 til 2.2.29 og som dette kapittelet gjelder for, skal oppnådd EEDI være som følger:

$$\text{Oppnådd EEDI} \leq \text{Påkrevd EEDI} = \left(1 - \frac{x}{100}\right) \cdot \text{referanselinje verdi}$$

der X er reduksjonsfaktoren spesifisert i tabell 1 for påkrevd EEDI sammenlignet med EEDI-referanselinjen.

- 2 For hvert nytt og eksisterende skip som har gjennomgått en større ombygging som er så omfattende at administrasjonen regner skipet som et nybygget skip, skal oppnådd EEDI beregnes og oppfylle kravet i nr. 1 i denne regelen med den reduksjonsfaktoren som tilsvarer skipstypen og størrelsen på det ombygde skipet på datoen for ombyggingskontrakten eller, i mangel av kontrakt, datoen da ombyggingen ble påbegynt.

³⁷ Det vises til regelverket for anerkjente classeselskap (RO-koden), vedtatt av organisasjonen ved resolusjon MEPC.237(65), med eventuelle endringer.

³⁸ «Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)» (resolusjon MEPC.333(76)).

Tabell 1 - Reduksjonsfaktorer (i %) for EEDI-verdien sammenlignet med 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. mars 2022	Fase 2 1. jan. 2020 – 31. des. 2024	Fase 3 1. apr. 2022 og utover	Fase 3 1. jan. 2025 og utover
Bulkskip	20 000 DWT eller mer	0	10		20		30
	10 000 eller mer, men mindre enn 20 000 DWT	N/A	0–10*		0–20*		0–30*
Gasstankskip	15 000 DWT eller mer	0	10	20		30	
	10 000 eller mer, men mindre enn 15 000 DWT	0	10		20		30
	2000 eller mer, men mindre enn 10 000 DWT	N/A	0–10*		0–20*		0–30*
Tankskip	20 000 DWT eller mer	0	10		20		30
	4000 eller mer, men mindre enn 20 000 DWT	N/A	0–10*		0–20*		0–30*
Containerskip	200 000 DWT eller mer	0	10	20		50	
	120 000 eller mer, men mindre enn 200 000 DWT	0	10	20		45	
	80 000 eller mer, men mindre enn 120 000 DWT	0	10	20		40	
	40 000 eller mer, men mindre enn 80 000 DWT	0	10	20		35	
	15 000 eller mer, men mindre enn 40 000 DWT	0	10	20		30	

	10 000 eller mer, men mindre enn 15 000 DWT	N/A	0-10*	0-20*		15-30*	
Stykkgodsskip	15 000 DWT eller mer	0	10	15		30	
Skipstype	Størrelse	Fase 0 1. jan. 2013 – 31. des. 2014	Fase 1 1. jan. 2015 – 31. des. 2019	Fase 2 1. jan. 2020 – 31. mars 2022	Fase 2 1. jan. 2020 – 31. des. 2024	Fase 3 1. apr. 2022 og utover	Fase 3 1. jan. 2025 og utover
	3000 eller mer, men mindre enn 15 000 DWT	N/A	0-10*	0-15*		0-30*	
Kjøleskip	5000 DWT eller mer	0	10		15		30
	3000 eller mer, men mindre enn 5000 DWT	N/A	0-10*		0-15*		0-30*
Kombinasjons-skip	20 000 DWT eller mer	0	10		20		30
	4000 eller mer, men mindre enn 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 (bilskip)***	10 000 DWT eller mer	N/A	5**		15		30
Roro-lasteskip***	2000 DWT eller mer	N/A	5**		20		30
	1000 eller mer, men mindre enn 2000 DWT	N/A	0-5*,**		0-20*		0-30*
Ro-ro passasjerskip***	1000 DWT eller mer	N/A	5**		20		30
	250 eller mer, men mindre enn 1000 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 eller mer, men mindre enn 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 gjelde 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 nr. 2.1 i regel 2.

Merknad: N/A betyr at ingen påkrevd EEDI gjelder.

3 Referanselinjeverdier skal beregnes slik:

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

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
2.2.5 Bulkskip	961,79	Skipets DWT der DWT ≤ 279 000 279 000 der DWT > 279 000	0,477
2.2.7 Kombinasjonsskip	1219,00	Skipets DWT	0,488
2.2.9 Containerskip	174,22	Skipets DWT	0,201
2.2.11 Cruiseskip med ikke-konvensjonell framdrift	170,84	Skipets GT	0,214
2.2.14 Gasstankskip	1120,00	Skipets DWT	0,456
2.2.15 Stykkgodsskip	107,48	Skipets DWT	0,216
2.2.16 LNG-skip	2253,7	Skipets DWT	0,474
2.2.22 Kjølskip	227,01	Skipets DWT	0,244
2.2.26 Roro-lasteskip	1405,15	Skipets DWT	0,498
	1686,17*	Skipets DWT der DWT ≤ 17 000* 17 000 der DWT > 17 000*	
2.2.27 Roro-lasteskip (transportskip for kjøretøy)	$(\text{DWT/GT})^{-0,7} \cdot 780,36$ der $\text{DWT/GT} < 0,3$ 1812,63 der $\text{DWT/GT} \geq 0,3$	Skipets DWT	0,471
2.2.28 Roro-passasjerskip	752,16	Skipets DWT	0,381
	902,59*	Skipets DWT der DWT ≤ 10,000* 10 000 der DWT > 10 000*	
2.2.29 Tankskip	1218,80	Skipets DWT	0,488

* skal brukes fra fase 2 og utover.

4 Hvis skipet er konstruert slik at det kan falle inn under mer enn én av skipstypedefinisjonene angitt i tabell 2, skal den påkrevde EEDI-verdien for skipet være den strengeste (laveste) påkrevde EEDI-verdien.

5 For hvert skip som er omfattet av denne regelen, skal den installerte framdriftskraften ikke være mindre enn framdriftskraften som er nødvendig for å kunne manøvrere skipet under ugunstige forhold, som definert i retningslinjene som skal utarbeides av organisasjonen.³⁹

6 Ved begynnelsen av fase 1 og midt i fase 2 skal organisasjonen gjennomgå statusen for den teknologiske utviklingen og, om nødvendig, endre tidsperiodene, parameterne for EEDI-referanselinjer for relevante skipstyper og reduksjonsrater fastsatt i denne regelen.

Regel 25 Påkrevd EEXI

- 1 For
 - .1 hvert skip og
 - .2 hvert skip som har gjennomgått en større ombygging

som faller inn under én av kategoriene i regel 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 til 2.2.16, 2.2.22 og 2.2.26 til 2.2.29 og som dette kapittelet gjelder for, skal oppnådd EEXI være som følger:

$$\text{Oppnådd EEXI} \leq \text{Påkrevd EEXI} = \left(1 - \frac{Y}{100}\right) \cdot \text{EEDI referanselinje verdi}$$

der Y er reduksjonsfaktoren spesifisert i tabell 3 for påkrevd EEXI sammenlignet med EEDI-referanselinjen.

Tabell 3 - Reduksjonsfaktorer (i prosent) for EEXI-verdien sammenlignet med EEDI-referanselinjen

Skipstype	Størrelse	Reduksjonsfaktor
Bulkskip	200 000 DWT eller mer	15
	20 000 eller mer, men mindre enn 200 000 DWT	20
	10 000 eller mer, men mindre enn 20 000 DWT	0–20*
Gasstankskip	15 000 DWT eller mer	30
	10 000 eller mer, men mindre enn 15 000 DWT	20
	2000 eller mer, men mindre enn 10 000 DWT	0–20*

³⁹ 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)); konsolidert tekst: MEPC.1/Circ.850/Rev.2, og «Guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the manoeuvrability of ships in adverse conditions» (MEPC.1/Circ.850/Rev.3).

Tankskip	200 000 DWT eller mer	15
	20 000 eller mer, men mindre enn 200 000 DWT	20
Skipstype	Størrelse	Reduksjonsfaktor
	4000 eller mer, men mindre enn 20 000 DWT	0–20*
Containerskip	200 000 DWT eller mer	50
	120 000 eller mer, men mindre enn 200 000 DWT	45
	80 000 eller mer, men mindre enn 120 000 DWT	35
	40 000 eller mer, men mindre enn 80 000 DWT	30
	15 000 eller mer, men mindre enn 40 000 DWT	20
	10 000 eller mer, men mindre enn 15 000 DWT	0–20*
Stykkgodsskip	15 000 DWT eller mer	30
	3000 eller mer, men mindre enn 15 000 DWT	0–30*
Kjøleskip	5000 DWT eller mer	15
	3000 eller mer, men mindre enn 5000 DWT	0–15*
Kombinasjonsskip	20 000 DWT eller mer	20
	4000 eller mer, men mindre enn 20 000 DWT	0–20*
LNG-skip	10 000 DWT eller mer	30
Roro-lasteskip (bilskip)	10 000 DWT eller mer	15
Roro-lasteskip	2000 DWT eller mer	5
	1000 eller mer, men mindre enn 2000 DWT	0–5*
Roro-passasjerskip	1000 DWT eller mer	5
	250 eller mer, men mindre enn 1000 DWT	0–5*
Cruiseskip med ikke-konvensjonell framdrift	85 000 GT eller mer	30
	25 000 eller mer, men mindre enn 85 000 GT	0–30*

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

2 EEDI-referanselinjeverdiene skal beregnes i samsvar med regel 24.3 og 24.4 i dette vedlegget. For roro-lasteskip og roro-passasjerskip skal det vises til referanselinjeverdien som skal brukes fra fase 2 og utover i henhold til regel 24.3 i dette vedlegget.

3 Organisasjonen skal fullføre en gjennomgang innen 1. januar 2026 for å vurdere virkningen av denne regelen, idet det tas hensyn til eventuelle retningslinjer utarbeidet av organisasjonen. Hvis partene på grunnlag av gjennomgangen beslutter å vedta endringer i denne regelen, skal slike endringer vedtas og tre i kraft i samsvar med bestemmelsene i artikkel 16 i denne konvensjonen.

Regel 26 Skipsspesifikk energieffektivitetsplan (SEEMP)

1 Alle skip skal ha en skipsspesifikk energieffektivitetsplan (SEEMP) om bord. Denne skal inngå som en del av skipets sikkerhetsstyringssystem (SMS). SEEMP skal utvikles og behandles idet det tas hensyn til retningslinjene vedtatt av organisasjonen.⁴⁰

2 For skip med bruttotonnasje 5000 eller mer skal SEEMP inkludere en beskrivelse av metodikken som vil bli brukt til å innhente data i henhold til regel 27.1 i dette vedlegget, og prosessene som vil bli brukt til å rapportere dataene til skipets administrasjon.

3 For skip med bruttotonnasje 5000 eller mer som faller inn under én eller flere av kategoriene i regel 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 til 2.2.16, 2.2.22 og 2.2.26 til 2.2.29 i dette vedlegget:

- .1 Fra og med 1. januar 2023 skal SEEMP inkludere
 - .1 en beskrivelse av metoden som vil bli brukt til å beregne oppnådd årlig operasjonell CII for skipet etter regel 28 i dette vedlegget, og de prosessene som vil bli brukt til å rapportere denne verdien til skipets administrasjon
 - .2 påkrevd årlig operasjonell CII for skipet etter regel 28 i dette vedlegget for de neste tre årene
 - .3 en gjennomføringsplan som dokumentere hvordan den påkrevde årlige CII-verdien vil bli oppnådd i løpet av de neste tre årene, og
 - .4 en prosedyre for selvevaluering og forbedring.
- .2 For et skip som har vært rangert i klasse D i tre påfølgende år eller rangert som klasse E i samsvar med regel 28 i dette vedlegget, skal SEEMP vurderes i samsvar med regel 28.8 i dette vedlegget for å inkludere en plan for korrigerende tiltak for å oppnå den påkrevde årlige operasjonelle CII-verdien.
- .3 SEEMP skal verifiseres og revideres idet det tas hensyn til retningslinjene som skal utarbeides av organisasjonen.

Regel 27 Innsamling og rapportering av data om skips brennstoffforbruk

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

⁴⁰ Det vises til «2016 Guidelines for the development of a ship energy efficiency management plan (SEEMP)» (resolusjon MEPC.282(70)).

kalenderår, eller, der det er relevant, en del av det, i henhold til metodikken som er angitt i SEEMP.

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 innhentet 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 denne⁴¹ den aggregerte verdien for hver data som er angitt i tillegg IX til dette vedlegget, via elektronisk kommunikasjon og i et standardisert format som skal utarbeides av organisasjonen.

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 denne⁴² 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 rederi 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 denne⁴¹, de aggregerte dataene for den delen av kalenderåret som svarer til rederiet, som angitt i tillegg IX til dette vedlegget og, på forespørsel fra administrasjonen, de disaggregerte dataene.

6 Ved en endring fra én administrasjon til en annen og fra ett rederi til et annet samtidig vil nr. 4 i denne regelen være gjeldende.

7 Dataene skal verifiseres i samsvar med prosedyrer fastsatt av administrasjonen, idet det tas hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen.⁴³

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 brennstoffforbruk via elektronisk kommunikasjon og i et standardisert format som skal utarbeides 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 brennstoffforbruk, 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.

⁴¹ Det vises til regelverket for anerkjente classeselskap (RO-koden), vedtatt av organisasjonen ved resolusjon MEPC.237(65), med eventuelle endringer.

⁴² Det vises til «2016 Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP Guidelines)» (resolusjon MEPC.282(70)).

⁴³ Det vises til «2017 Guidelines for Administration verification of ship fuel oil consumption data» (resolusjon MEPC.292(71)).

11 Organisasjonens generalsekretær skal sørge for at administrasjonen til et skip som regel 28 i dette vedlegget gjelder for, får tilgang til alle rapporterte data for hele det foregående kalenderåret i IMOs database over skips brennstoffforbruk for det skipet.

12 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.

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

Regel 28 Operasjonell karbonintensitet

Indikator for oppnådd årlig operasjonell karbonintensitet (oppnådd årlig operasjonell CII)

- 1 Etter utgangen av kalenderåret 2023 og etter utgangen av hvert etterfølgende kalenderår skal hvert skip med bruttotonnasje 5000 eller mer som faller inn under én eller flere av kategoriene i regel 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 til 2.2.16, 2.2.22 og 2.2.26 til 2.2.29 i dette vedlegget, beregne oppnådd årlig operasjonell CII i en 12-månedersperiode, fra 1. januar til 31. desember i foregående kalenderår, ved hjelp av dataene som er innhentet i henhold til regel 27 i dette vedlegget, idet det tas hensyn til retningslinjene som skal utarbeides av organisasjonen.
- 2 Senest tre måneder etter utgangen av hvert kalenderår skal skipet rapportere den oppnådde årlige operasjonelle CII-verdien til administrasjonen eller en organisasjon med behørig fullmakt fra denne via elektronisk kommunikasjon og i et standardisert format som skal utarbeides av organisasjonen.
- 3 Uten hensyn til nr. 1 og 2 i denne regelen skal et skip ved overføring av et skip nevnt i regel 27.4, 27.5 eller 27.6 som er fullført etter 1. januar 2023, ved utgangen av kalenderåret overføringen finner sted, beregne og rapportere den oppnådde årlige operasjonelle CII-verdien for hele 12-månedersperioden fra 1. januar til 31. desember i kalenderåret overføringen fant sted, i henhold til regel 28.1 og 28.2 for verifisering i henhold til regel 6.6 i dette vedlegget, idet det tas hensyn til retningslinjer som skal utarbeides av organisasjonen. Ingenting i denne regelen gir noe skip dispensasjon fra rapporteringsplikten etter regel 27 eller denne regelen i dette vedlegget.

Indikator for påkrevd årlig operasjonell karbonintensitet (påkrevd årlig operasjonell CII-verdi)

- 4 For hvert skip med bruttotonnasje 5000 eller mer som faller inn under én eller flere av kategoriene i regel 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 til 2.2.16, 2.2.22 og 2.2.26 til 2.2.29 i dette vedlegget, skal den påkrevde årlige operasjonelle CII-verdien bestemmes på følgende måte:

$$\text{Påkrevd årlig operasjonell CII} = \left(1 - \frac{Z}{100}\right) \cdot \text{CII}_R$$

der

Z er den årlige reduksjonsfaktoren for å sikre kontinuerlig forbedring av skipets operasjonelle karbonintensitet innenfor et spesifikt rangeringsnivå, og

CII_R er referanseverdien.

- 5 Den årlige reduksjonsfaktoren Z^{44} og referanseverdien CII_R skal være verdiene som defineres idet det tas hensyn til retningslinjene som skal utarbeides av organisasjonen.

Rangering av operasjonell karbonintensitet

- 6 *Oppnådd årlig operasjonell CII-verdi* skal dokumenteres og verifiseres opp mot påkrevd årlig operasjonell CII-verdi for å bestemme rangering av den operasjonelle karbonintensiteten A, B, C, D eller E, som indikerer et svært høyt, litt høyt, middels, litt lavt eller lavt ytelsesnivå, enten av administrasjonen eller av en organisasjon med behørig fullmakt fra denne, idet det tas hensyn til retningslinjene som er utviklet av organisasjonen. Det midterste punktet på rangeringsnivå C skal være verdien som tilsvarer den påkrevde årlige operasjonelle CII-verdien angitt i nr. 4 i denne regelen.

Korrigerende tiltak og insentiver

- 7 Et skip som har vært rangert som D i tre påfølgende år eller rangert som E, skal utarbeide en plan for korrigerende tiltak for å oppnå den påkrevde årlige operasjonelle CII-verdien.
- 8 SEEMP skal gjennomgås for å omfatte planen for korrigerende tiltak, idet det tas hensyn til retningslinjene som skal utarbeides av organisasjonen. Den reviderte SEEMP-en skal sendes til administrasjonen eller en organisasjon med behørig fullmakt fra denne, helst sammen med, men senest én måned etter rapportering av at oppnådd årlig operasjonell CII i samsvar med nr. 2 i denne regelen.
- 9 Et skip som har vært rangert som D i tre påfølgende år eller rangert som E, skal behørig utføre de planlagte korrigerende tiltakene i samsvar med den reviderte SEEMP.
- 10 Administrasjoner, havnemyndigheter og andre berørte parter oppfordres til å gi insentiver til skip som er rangert som A eller B.

Gjennomgang

- 11 Innen 1. januar 2026 skal organisasjonen ha fullført en gjennomgang for å vurdere
- .1 hvilken effekt denne regelen har hatt når det gjelder å redusere karbonintensiteten i internasjonal skipsfart
 - .2 behovet for ytterligere korrigerende tiltak eller andre midler, inkludert eventuelle ytterligere EEXI-krav
 - .3 behovet for forbedring av håndhevingsmekanismen
 - .4 behovet for forbedring av datainnsamlingssystemet og
 - .5 revisjon av Z-faktor og CII_R -verdier.

⁴⁴ Den årlige reduksjonsfaktoren er spesifikk for hver skipskategori. Denne faktoren er definert slik at den gradvis øker, for å oppfylle målene i IMOs strategi for reduksjon av klimagassutslipp fra skip («Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships», resolusjon MEPC.304(72)).

Hvis partene på grunnlag av gjennomgangen beslutter å vedta endringer av denne regelen, skal slike endringer vedtas og tre i kraft i samsvar med bestemmelsene i artikkel 16 i denne konvensjonen.

Regel 29 Fremme av teknisk samarbeid og teknologioverføring med tanke på forbedring av skips energieffektivitet⁴⁵

1 Administrasjoner skal i samarbeid med organisasjonen og andre internasjonale organer om nødvendig fremme og gi støtte, direkte eller gjennom organisasjonen, til stater som ber om teknisk bistand, særlig utviklingsland.

2 En parts administrasjon skal samarbeide aktivt med andre parter, med forbehold om partens nasjonale lover, forskrifter og regler, for å fremme utvikling og teknologioverføring og utveksling av informasjon til stater som ber om teknisk bistand, særlig utviklingsland, når det gjelder gjennomføringen av tiltak for å oppfylle kravene i kapittel 4 i dette vedlegget, særlig regel 19.4 til 19.6.

Kapittel 5 – Verifisering av samsvar med bestemmelsene i dette vedlegget

Regel 30 Virkeområde

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

Regel 31 Verifikasjon 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.⁴⁶
- 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.⁴⁶
- 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, og
 - .2 utføres med periodiske mellomrom, idet det tas hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen.

⁴⁵ 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).

⁴⁶ Det vises til «Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme» (resolusjon A.1067(28)).