DZIENNIK USTAW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 28 października 2022 r.

Poz. 2211

POPRAWKI DO ZAŁĄCZNIKÓW I, IV I VI

do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. oraz uzupełnionej Protokołem przyjętym w Londynie dnia 26 września 1997 r.,

przyjęte w Londynie dnia 17 czerwca 2021 r.

Przekład

REZOLUCJA MEPC.328(76)

POPRAWKI DO ZAŁĄCZNIKA DO PROTOKOŁU Z 1997 R. UZUPEŁNIAJĄCEGO MIĘDZYNARODOWĄ KONWENCJĘ O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI Z 1973 R., ZMODYFIKOWANĄ PRZYNALEŻNYM DO NIEJ PROTOKOŁEM Z 1978 R.

Zmieniony Załącznik VI z 2021 r. do Konwencji MARPOL

KOMITET OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO,

PRZYWOŁUJĄC art. 38 lit. a) Konwencji o Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie funkcji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego („Komitet") nadanych mu na mocy międzynarodowych konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki i kontroli tego zanieczyszczania,

PRZYWOŁUJĄC TAKŻE art. 16 Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowanej przynależnymi do niej Protokołami z 1978 r. i 1997 r. (Konwencja MARPOL), który precyzuje procedurę wprowadzania poprawek oraz powierza odpowiedniemu organowi Organizacji funkcję rozpatrywania i przyjmowania poprawek do niej,

PRZYPOMINAJĄC PONADTO, że Komitet na swojej siedemdziesiątej drugiej sesji przyjął rezolucję MEPC.304(72) dotyczącą *Wstępnej strategii IMO w sprawie redukcji emisji GHG ze statków*,

PO ROZWAŻENIU, podczas siedemdziesiątej szóstej sesji, poprawek zaproponowanych do Załącznika VI do Konwencji MARPOL dotyczących obowiązkowych środków technicznych i eksploatacyjnych ukierunkowanych na zmniejszenie emisyjności żeglugi międzynarodowej i zwolnienie bezzałogowych barek bez własnego napędu (UNSP) z określonych wymagań przeglądowych i certyfikacyjnych, które to poprawki zostały rozpowszechnione zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. a) Konwencji MARPOL,

PO ROZWAŻENIU TAKŻE, podczas siedemdziesiątej szóstej sesji, kompleksowej oceny wpływu proponowanych poprawek do Załącznika VI do Konwencji MARPOL na państwa, w tym na kraje rozwijające się, w szczególności na kraje najsłabiej rozwinięte (LDC) i małe rozwijające się państwa wyspiarskie (SIDS),

1 PRZYJMUJE, zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. d) Konwencji MARPOL, poprawki do Załącznika VI do Konwencji MARPOL, których treść przedstawiono w załączniku do niniejszej rezolucji;

2 WSKAZUJE, zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. f) ppkt (iii) Konwencji MARPOL, że poprawki te zostaną uznane za zaakceptowane w dniu 1 maja 2022 r., chyba że przed tym dniem co najmniej jedna trzecia Stron lub Strony posiadające floty handlowe stanowiące łącznie nie mniej niż 50 procent pojemności brutto światowej floty handlowej zgłoszą Organizacji swój sprzeciw wobec tych poprawek;

3 ZAPRASZA Strony do odnotowania, że zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. g) ppkt (ii) Konwencji MARPOL wspomniane poprawki wchodzą w życie w dniu 1 listopada 2022 r. po ich akceptacji zgodnie z ust. 2 powyżej;

4 ZACHĘCA RÓWNIEŻ Strony do rozważenia i jak najszybszego zainicjowania opracowania Kodeksu Intensywności Węgla;

5 ZAPRASZA Organizację, mając na uwadze klauzule przeglądu przewidziane w prawidłach 25.3 i 28.11 Załącznika VI do Konwencji MARPOL, do możliwie najszybszego rozpoczęcia odpowiednich przeglądów;

6 ZAPRASZA PONADTO Organizację do stałego przeglądu wpływu, jaki na państwa wywierają wyżej wymienione poprawki do Załącznika VI do Konwencji MARPOL, zwracając szczególną uwagę na potrzeby państw krajów rozwijających się, zwłaszcza LDCs i SIDS, tak aby można było dokonać wszelkich niezbędnych dostosowań;

7 ZGADZA SIĘ, że należy wyciągnąć wnioski z kompleksowej oceny wpływu poprawek do Załącznika VI do Konwencji MARPOL, aby poprawić procedurę przeprowadzania przyszłych ocen wpływu, uwzględniając *Procedurę oceny wpływu na państwa proponowanych środków* (MEPC.1/Circ.885) oraz zakres wymagań i obowiązków dla oceny wpływu środka krótkoterminowego;

8 ZACHĘCA Strony do rozważenia wcześniejszego przyjęcia załączonych poprawek;

9 ZWRACA SIĘ do Sekretarza Generalnego, aby zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. e) Konwencji MARPOL przekazał wszystkim Stronom Konwencji MARPOL, uwierzytelnione kopie niniejszej rezolucji oraz treść poprawek zawartych w Załączniku VI do Konwencji MARPOL;

10 ZWRACA SIĘ PONADTO do Sekretarza Generalnego, aby przekazał Członkom Organizacji, niebędącym Stronami Konwencji MARPOL, kopie niniejszej rezolucji oraz załącznika do niej.

ZAŁĄCZNIK

ZAŁĄCZNIK VI DO KONWENCJI MARPOL

PRZEPISY O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU POWIETRZA PRZEZ STATKI

Rozdział 1 - Postanowienia ogólne

Prawidło 1
Zastosowanie

Postanowienia niniejszego Załącznika mają zastosowanie do wszystkich statków, o ile wyraźnie nie postanowiono inaczej.

Prawidło 2
Definicje

1 Dla celów niniejszego Załącznika:

.1 *Załącznik* oznacza Załącznik VI do Międzynarodowej Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Konwencja MARPOL), zmienionej przynależnym do niej Protokołem z 1978 r. oraz zmodyfikowanej Protokołem z 1997 r., zmieniony przez Organizację pod warunkiem, że poprawki te zostały przyjęte i wprowadzone w życie zgodnie z postanowieniami art. 16 niniejszej Konwencji.

.2 *Podobne stadium* budowy oznacza stadium, w którym:

.1 rozpoczyna się budowa, którą można zidentyfikować jako budowę określonego statku; oraz

.2 rozpoczął się montaż statku, obejmując co najmniej 50 ton lub 1 % założonej masy wszystkich materiałów konstrukcyjnych, zależnie od tego, która wartość jest mniejsza.

.3 *Data rocznicowa* oznacza dzień i miesiąc każdego roku, która koresponduje z datą ważności Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza.

.4 *Audyt* oznacza systematyczny, niezależny i udokumentowany proces uzyskiwania dowodów oraz ich obiektywnej oceny w celu określenia stopnia spełnienia kryteriów audytu.

.5 *System audytu* oznacza system audytu państw członkowskich IMO ustanowiony przez Organizację oraz uwzględniający wytyczne opracowane przez Organizację.

.6 *Standard audytu* oznacza Kodeks wdrażania.

.7 *Pomocnicze urządzenie kontrolne* oznacza system, funkcję lub strategię kontroli zainstalowaną na wysokoprężnym silniku okrętowym, który jest używany do ochrony silnika i/lub jego urządzeń pomocniczych przed warunkami pracy, które mogłyby spowodować uszkodzenie lub awarię, lub jest wykorzystywane do ułatwienia rozruchu

silnika. Dodatkowe urządzenie kontrolne może być także strategią lub środkiem, który w sposób zadowalający pokazuje, że nie należy do urządzeń zakłócających.

.8 *Kodeks wdrażania* oznacza Kodeks wdrażania instrumentów prawnych IMO (Kodeks III) przyjęty przez Organizację rezolucją A.1070(28).

.9 *Zasilanie ciągłe* jest zdefiniowane jako proces, w którym odpady wprowadzane są do komory spalania bez ludzkiej pomocy podczas normalnej pracy spalarki pracującej w komorze spalania przy temperaturze od 850 °C do 1200 °C.

.10 *Urządzenie zakłócające* oznacza urządzenie, które mierzy, wyczuwa lub reaguje na zmienną (np. prędkość silnika, temperaturę, ciśnienie wlotowe lub inny parametr) w celu włączenia, modulacji, opóźnienia lub wyłączenia działania części lub funkcji systemu kontroli emisji spalin, w taki sposób, że w warunkach występujących podczas normalnej pracy, skuteczność systemu kontroli emisji zostanie zmniejszona, chyba że użycie takiego urządzenia jest w istotny sposób ujęte w stosowanych procedurach certyfikacji prób emisji.

.11 *Książka zapisu elektronicznego* oznacza urządzenie lub system, zatwierdzony przez Administrację, używany do elektronicznego rejestrowania wymaganych zapisów dotyczących zrzutów, transferów i innych operacji wymaganych na mocy niniejszego Załącznika zamiast książki zapisów w formie papierowej.

.12 *Emisja* oznacza każde uwolnienie substancji ze statków do atmosfery lub do morza, które są przedmiotem kontroli wymienionej w niniejszym Załączniku.

.13 *Obszar kontroli emisji* oznacza obszar, na którym jest wymagane przyjęcie specjalnych obowiązkowych środków dla emisji ze statków, w celu zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczania powietrza przez NO_x, SO_x oraz zanieczyszczenia stałe lub wszystkie trzy razem rodzaje emisji i towarzyszącemu temu niekorzystnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzkie i środowisko. Obszary kontroli emisji obejmują wymienione są w prawidłach 13 i 14 niniejszego Załącznika lub są wyznaczone na ich podstawie.

.14 *Paliwo olejowe* oznacza paliwo dostarczone na statek i przeznaczone do spalania dla celów napędowych lub eksploatacyjnych na statku, włączając w to paliwa gazowe, destylatowe i pozostałościowe.

.15 *Pojemność brutto* oznacza pojemność brutto obliczoną zgodnie z przepisami dla pomierzania pojemności, zawartymi w Załączniku I do Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r. lub innej następnej konwencji.

.16 *Próbka paliwa używanego* oznacza próbkę paliwa olejowego używanego na statku.

.17 *Instalacje*, w odniesieniu do prawidła 12 niniejszego Załącznika, oznaczają instalację systemów, wyposażenie, włączając w to przenośne zespoły gaśnicze, izolacje lub inne materiały znajdujące się na statku, ale z wyłączeniem naprawianych, wcześniej zamontowanych instalacji, wyposażenia, izolacji lub innych materiałów, lub dopełniania przenośnych zespołów gaśniczych.

.18 *Zainstalowany* oznacza wysokoprężny silnik okrętowy, który jest lub ma być zamontowany na statku, w tym też przenośny pomocniczy wysokoprężny silnik okrętowy, ale tylko wtedy, gdy jego system zasilania, chłodzenia, lub wydechu stanowi integralną część statku. Układ paliwowy jest uznawany za integralną część statku tylko wtedy, gdy jest na stałe zamocowany do statku. Definicja ta obejmuje wysokoprężny silnik okrętowy, który jest używany w celu uzupełnienia lub zwiększenia zainstalowanej mocy statku i jest przewidziany jako integralna część statku.

.19 *Nieracjonalna strategia kontroli emisji* oznacza każdą strategię lub środek, który w momencie, gdy statek jest eksploatowany w normalnych warunkach, zmniejsza skuteczność układu kontroli emisji do poziomu poniżej oczekiwanego przez stosowane procedury badania emisji.

.20 *Paliwo o niskiej temperaturze zapłonu* oznacza paliwo gazowe lub ciekłe o temperaturze zapłonu niższej niż jest to dozwolone na mocy ust. 2.1.1 prawidła 4 rozdziału II-2 Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu z 1974 r. (Konwencja SOLAS).

.21 *Okrętowy silnik wysokoprężny* oznacza spalinowy silnik tłokowy pracujący na paliwo płynne lub podwójne paliwo, do którego stosuje się prawidło 13 niniejszego Załącznika, włączając systemy wspomagające/mieszane, jeżeli zostały zastosowane. Ponadto silnik napędzany gazem, zainstalowany na statku zbudowanym w dniu 1 marca 2016 r. lub po tej dacie bądź napędzany gazem dodatkowy albo nieidentyczny silnik zastępczy, zainstalowany w tym dniu lub po tej dacie, również jest uważany za okrętowy silnik wysokoprężny.

.22 *Próbka paliwa olejowego dostarczona zgodnie z wymaganiami Konwencji MARPOL* oznacza próbkę paliwa olejowego dostarczoną zgodnie z prawidłem 18.8.1 niniejszego Załącznika.

.23 *Kodeks techniczny NO_x* oznacza Kodeks techniczny kontroli emisji tlenków azotu z okrętowych silników wysokoprężnych przyjęty rezolucją nr 2 Konferencji MARPOL z 1997 r, z poprawkami, które mogą być wprowadzone przez Organizację, pod warunkiem, że poprawki te zostaną przyjęte i wejdą w życie zgodnie z postanowieniami art. 16 niniejszej Konwencji.

.24 *Próbka pokładowa* oznacza próbkę paliwa olejowego przeznaczonego do wykorzystania lub przewożonego w celu wykorzystania na tym statku.

.25 *Substancje zubożające warstwę ozonową* oznaczają substancje kontrolowane zdefiniowane w ust. 4 art. 1 Protokołu Montrealskiego w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową z 1987 r., wymienione w Załącznikach A, B, C lub E do tego Protokołu, w tekście obowiązującym w momencie stosowania lub interpretacji niniejszego Załącznika.

Substancje zubożające warstwę ozonową, mogące znajdować się na statku, obejmują, lecz nie są ograniczone do niżej wymienionych:

Halon 1211	Bromochlorodifluorometan
Halon 1301	Bromotrifluorometan
Halon 2402	1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetan (znany też jako Halon 114B2)
CFC-11	Trichlorofluorometan

CFC-12	Dichlorodifluorometan
CFC-113	1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroetan
CFC-114	1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroetan
CFC-115	Chloropentafluoroetan

.26 *Spalanie na statku* oznacza spalanie na statku odpadów lub innych substancji, jeżeli takie odpady lub inne substancje wytwarzane są na statku podczas jego normalnej eksploatacji.

.27 *Spalarka okrętowa* oznacza urządzenie statkowe przeznaczone przede wszystkim do spalania odpadów.

.28 *Statki zbudowane* oznaczają statki, dla których położono stępkę lub, które znajdują się w podobnym stadium budowy.

.29 *Olej szlamowy* oznacza szlam z wirówek paliwa lub oleju, odpady olejowe z systemów smarowych napędów głównych i pomocniczych lub odpady z odolejaczy, urządzeń filtrujących lub wanien ściekowych.

.30 *Zawartość siarki w paliwie olejowym* oznacza stężenie siarki w paliwie olejowym, mierzone w % m/m, badane zgodnie z normą akceptowaną przez Organizację.

.31 *Zbiornikowiec* dla potrzeb prawidła 15 niniejszego Załącznika oznacza zbiornikowiec olejowy określony w prawidle 1 Załącznika I do niniejszej Konwencji lub chemikaliowiec określony w prawidle 1 Załącznika II do niniejszej Konwencji.

.32 *Bezzałogowa barka bez własnego napędu (UNSP)* oznacza barkę, która:

.1 nie jest napędzana mechanicznie;

.2 nie posiada żadnego systemu, urządzenia i/lub maszyny, które mogą generować emisje regulowane niniejszym Załącznikiem; oraz

.3 nie przewozi ani ludzi, ani żywych zwierząt.

2 Dla potrzeb rozdziału 4:

.1 *Statek przekazany w dniu 1 września 2019 r. lub po tej dacie* oznacza statek:

.1 którego kontrakt na budowę został zawarty w dniu 1 września 2015 r. lub po tej dacie; lub

.2 w razie braku kontraktu na budowę, którego stępka została położona, lub który znajduje się w podobnym stadium budowy w dniu 1 marca 2016 r. lub po tej dacie; lub

.3 którego przekazanie nastąpiło w dniu 1 września 2019 r. lub po tej dacie.

.2 *Osiągnięty roczny eksploatacyjny wskaźnik CII* oznacza wartość eksploatacyjnego wskaźnika intensywności emisji węgla, osiągniętą przez dany statek zgodnie z prawidłami 26 i 28 niniejszego Załącznika.

.3 *Osiągnięty wskaźnik EEDI* oznacza wartość projektowego wskaźnika efektywności energetycznej (EEDI), osiągniętą przez dany statek zgodnie z prawidłem 22 niniejszego Załącznika.

.4 *Osiągnięty wskaźnik EEXI* oznacza wartość wskaźnika efektywności energetycznej istniejącego statku (EEXI), osiągniętą przez dany statek zgodnie z prawidłem 23 niniejszego Załącznika.

.5 *Masowiec* oznacza statek, którego głównym przeznaczeniem jest przewóz ładunków suchych luzem, w tym również rudowce określone w prawidle 1 rozdziału XII Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (Konwencja SOLAS) z 1974 r. wyłączając statki kombinowane.

.6 *Rok kalendarzowy* oznacza okres od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia włącznie.

.7 *Statek kombinowany* oznacza statek przeznaczony do przemiennego przewozu ciekłych i stałych ładunków masowych luzem w ładowniach.

.8 *Armator* oznacza właściciela statku lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę taką jak zarządca, lub czarterujący statek bez załogi, który przejął odpowiedzialność za eksploatację statku od właściciela statku i który przyjmując taką odpowiedzialność zgodził się przejąć wszystkie obowiązki nałożone przez Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu, z późniejszymi zmianami.

.9 *Kontenerowiec* oznacza statek przeznaczony wyłącznie do przewozu kontenerów w ładowniach i na pokładzie.

.10 *Napęd konwencjonalny* oznacza typ napędu, w którym źródłem napędu jest(są) główny(-e) tłokowy(-e) silnik(-i) spalinowy(-e) połączony(-e) z wałem napędowym bezpośrednio lub poprzez przekładnię.

.11 *Wycieczkowy statek pasażerski* oznacza statek pasażerski niemający pokładu ładunkowego, zaprojektowany wyłącznie w celu komercyjnego przewozu pasażerów w podróżach morskich z całodobowym zakwaterowaniem.

.12 *Przebyta odległość* oznacza odległość przebytą po powierzchni.

.13 *Statek istniejący* oznacza statek, który nie jest statkiem nowym.

.14 *Gazowiec* oznacza statek towarowy, inny niż zbiornikowiec LNG zdefiniowany w ust. 2.16 niniejszego prawidła, zbudowany lub przystosowany i używany do przewozu luzem jakiegokolwiek skroplonego gazu.

.15 *Drobnicowiec* oznacza wielopokładowy lub jednopokładowy statek, którego głównym przeznaczeniem jest przewóz ładunków drobnicowych. Definicja ta nie dotyczy specjalistycznych statków przeznaczonych do przewozu ładunków suchych, które nie są ujęte w obliczeniach linii odniesienia dla drobnicowców, takich jak bydłowce, barkowce, ciężarowce, jachtowce oraz statki do przewozu paliwa jądrowego.

.16 *Zbiornikowiec LNG* oznacza statek towarowy zbudowany lub przystosowany i używany do przewozu luzem skroplonego gazu ziemnego (LNG).

.17 *Znaczna przebudowa* oznacza przebudowę:

.1 w wyniku której znacznie zostają zmienione wymiary, pojemność lub moc silnika statku; lub

.2 w wyniku której zostaje zmieniony typ statku; lub

.3 której celem, w opinii Administracji, jest przedłużenie okresu eksploatacji statku; lub

.4 która w inny sposób tak zmienia statek, że gdyby to był statek nowy, to podlegałby on odpowiednim przepisom niniejszej Konwencji, które nie dotyczą statku istniejącego; lub

.5 w wyniku której znacznie zostaje zmieniona efektywność energetyczna statku i obejmuje ona wszelkie zmiany, które mogą spowodować, iż statek przekroczy odpowiednią, wymaganą wartość EEDI, określoną w prawidle 24 niniejszego Załącznika lub odpowiednią, wymaganą wartość EEXI określoną w prawidle 25 niniejszego Załącznika.

.18 *Statek nowy* oznacza statek:

.1 którego kontrakt na budowę został podpisany w dniu 1 stycznia 2013 r. lub po tej dacie; lub

.2 którego stępka została położona, lub który znajdował się w podobnym stadium budowy w dniu 1 lipca 2013 r. lub po tej dacie – w przypadku braku kontraktu na budowę; lub

.3 który został przekazany do eksploatacji w dniu 1 lipca 2015 r. lub po tej dacie.

.19 *Napęd niekonwencjonalny* oznacza typ napędu, inny niż napęd konwencjonalny, w tym napęd spalinowo-elektryczny, turbinowy oraz hybrydowe układy napędowe.

.20 *Statek pasażerski* oznacza statek przeznaczony do przewozu więcej niż 12 pasażerów.

.21 *Kodeks polarny* oznacza Międzynarodowy Kodeks dla Statków Uprawiających Żeglugę na Wodach Polarnych, składający się z wprowadzenia, części I-A i II-A oraz części I-B i II-B, przyjęty rezolucjami MSC.385(94) i MEPC.264(68), mogący być zmieniony pod warunkiem, że:

.1 poprawki do postanowień dotyczących ochrony środowiska zawartych we wstępie oraz rozdziale 1 części II-A Kodeksu polarnego są przyjęte, wchodzą w życie i stają się skuteczne zgodnie z postanowieniami art. 16 niniejszej Konwencji dotyczącymi procedur wprowadzania poprawek mających zastosowanie do uzupełnienia do załącznika; oraz

.2 poprawki do części II-B Kodeksu polarnego zostały przyjęte przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego zgodnie z jego Regulaminem wewnętrznym.

.22 *Chłodniowiec* oznacza statek przeznaczony wyłącznie do przewozu ładunków chłodzonych w ładowniach.

.23 *Wymagany roczny eksploatacyjny wskaźnik CII* oznacza docelową wartość osiągniętego rocznego eksploatacyjnego wskaźnika intensywności emisji węgla CII zgodnie z wymaganiami prawideł 26 i 28 niniejszego Załącznika dla określonego typu i wielkości statku.

.24 *Wymagany wskaźnik EEDI* oznacza maksymalną wartość osiągniętego projektowego wskaźnika efektywności energetycznej (EEDI), która jest dozwolona zgodnie z wymaganiami prawidła 24 niniejszego Załącznika dla określonego typu i wielkości statku.

.25 *Wymagany wskaźnik EEXI* oznacza maksymalną wartość osiągniętego wskaźnika efektywności energetycznej istniejącego statku EEXI, która jest dozwolona zgodnie z wymaganiami prawidła 25 niniejszego Załącznika dla określonego typu i wielkości statku.

.26 *Statek towarowy ro-ro* oznacza statek przeznaczony do przewozu środków transportu na kołach.

.27 *Statek towarowy ro-ro (pojazdowiec)* oznacza wielopokładowy statek ro-ro przeznaczony do przewozu pustych samochodów osobowych i ciężarowych.

.28 *Wycieczkowy statek pasażerski ro-ro* oznacza statek pasażerski z przestrzenią ładunkową typu ro-ro.

.29 *Zbiornikowiec* oznacza zbiornikowiec olejowy określony w prawidle 1 Załącznika I do niniejszej Konwencji lub chemikaliowiec, lub zbiornikowiec do przewozu szkodliwych substancji ciekłych (zbiornikowiec NLS), określony w prawidle 1 Załącznika II do niniejszej Konwencji.

Prawidło 3
Wyjątki i wyłączenia

Wyjątki ogólne

1 Prawidła niniejszego Załącznika nie mają zastosowania do:

.1 jakiejkolwiek emisji niezbędnej dla celów zapewnienia bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu; lub

.2 jakiejkolwiek emisji będącej skutkiem uszkodzenia statku lub jego wyposażenia:

.2.1 pod warunkiem, że po zaistnieniu uszkodzenia lub po wykryciu emisji zostały podjęte wszelkie racjonalne środki ostrożności w celu zapobieżenia lub zmniejszenia emisji; oraz

.2.2 z wyjątkiem przypadku, gdy armator lub kapitan działali albo z zamiarem spowodowania uszkodzenia, albo nierozważnie i ze świadomością, że uszkodzenie prawdopodobnie nastąpi.

Próby dotyczące badań nad technologią redukcji i kontroli emisji ze statków

2 Administracja Strony może, jeżeli jest to wymagane, wydać dla statku, we współpracy z innymi Administracjami, zwolnienie od określonych przepisów niniejszego Załącznika, w celu przeprowadzenia prób dla opracowania technologii redukcji i kontroli emisji statku oraz programów projektowania silnika. Takie zwolnienie może być udzielone jedynie, gdy zastosowanie określonych przepisów Załącznika lub zmienionego Kodeksu technicznego NO_x 2008 mogłoby utrudnić przeprowadzenie badań w celu opracowania takich technologii i programów. Pozwolenie wydane zgodnie z niniejszym prawidłem nie powinno zwalniać statków z obowiązku raportowania zgodnie z prawidłem 27 oraz nie powinno zmieniać rodzaju i zakresu danych, które powinny być raportowane zgodnie z prawidłem 27. Pozwolenie na takie zwolnienie może być udzielone jedynie dla minimalnej liczby statków, dla których jest to niezbędne i podlega następującym postanowieniom:

.1 dla okrętowych silników wysokoprężnych o pojemności cylindra do 30 litrów, czas trwania prób morskich nie powinien przekraczać 18 miesięcy. Jeśli jest wymagany dodatkowy czas, Administracja lub Administracje udzielające zwolnienia mogą udzielić pozwolenia na przedłużenie badań o jeden dodatkowy 18-miesięczny okres, lub

.2 dla okrętowych silników wysokoprężnych o pojemności cylindra równej lub większej niż 30 litrów, czas trwania prób morskich nie powinien przekraczać pięciu lat i przy każdym przeglądzie pośrednim Administracja lub Administracje udzielające pozwolenia powinny wymagać kontroli postępu badań. Pozwolenie może zostać cofnięte na podstawie tego przeglądu, jeżeli stwierdzi się, że podczas badań nie przestrzegano warunków określonych w pozwoleniu lub gdy ustali się, że technologia lub program nie są w stanie przynieść rezultatów w zakresie ograniczenia i kontroli emisji ze statków. Jeżeli Administracja lub Administracje dokonujące przeglądu ustalą, że konieczny jest dodatkowy czas dla przeprowadzenia badań danej technologii lub programu, pozwolenie może zostać przedłużone na dodatkowy okres nieprzekraczający pięciu lat.

Emisje związane z działalnością mającą na celu wykorzystanie zasobów mineralnych dna morskiego

3.1 Emisje bezpośrednio powstające z poszukiwania, eksploatacji i związanego z tym przetwarzania na morzu zasobów mineralnych dna morskiego są, zgodnie z art. 2 ust. 3 lit. b ppkt (ii) niniejszej Konwencji, zwolnione ze spełnienia postanowień niniejszego Załącznika. Emisje takie obejmują:

.1 emisje będące rezultatem spalania substancji, które są wyłącznie i bezpośrednio wynikiem poszukiwania, eksploatacji i związanego z tym przetwarzania na morzu zasobów mineralnych dna morskiego, do których zalicza się między innymi spalanie węglowodorów w pochodniach szybów, spalanie pozostałości po wierceniu, szlamów i/lub płynów wypierających, występujących przy budowie odwiertu i operacjach sprawdzających oraz spalanie gazów powstałych w warunkach awaryjnych;

.2 uwalnianie się gazów i lotnych związków występujących w płynach wiertniczych i pozostałościach po wierceniu;

.3 emisje związane wyłącznie i bezpośrednio z obróbką, przeładunkiem lub składowaniem zasobów mineralnych dna morskiego; oraz

.4 emisje z okrętowych silników wysokoprężnych pracujących wyłącznie w celach poszukiwania, eksploatacji i związanego z tym przetwarzania na morzu zasobów mineralnych dna morskiego.

3.2 Jeżeli Administracja wyrazi zgodę, to wymagania prawidła 18 niniejszego Załącznika nie będą stosowane do węglowodorów, które są produkowane i następnie na miejscu zużywane jako paliwo.

Bezzałogowa barka bez własnego napędu

4 Administracja może zwolnić bezzałogową barkę bez własnego napędu (UNSP) z wymagań prawideł 5.1 i 6.1 niniejszego Załącznika na podstawie Międzynarodowego świadectwa zwolnienia z wymagań w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu powietrza przez bezzałogowe barki bez własnego napędu (UNSP), na okres nie dłuższy niż pięć lat, pod warunkiem, że barka ta została poddana przeglądowi w celu potwierdzenia, że spełnione są warunki, o których mowa w prawidłach 2.1.32.1 - 2.1.32.3 niniejszego Załącznika.

Prawidło 4
Urządzenia równoważne

1 Administracja Strony może zezwolić na zamontowanie na statku osprzętu, materiału, urządzenia lub aparatury, lub zastosowanie innych procedur, alternatywnych paliw olejowych, lub metod zgodności używanych jako alternatywa do tych wymaganych niniejszym Załącznikiem, jeżeli taki osprzęt, materiał, urządzenie lub aparatura, lub inne procedury, alternatywne paliwa olejowe, lub metody zgodności są co najmniej równie skuteczne w zakresie redukcji emisji jak te, które są wymagane niniejszym Załącznikiem, w tym wszelkie normy określone w prawidłach 13 i 14.

2 Administracja Strony, która wyrazi zgodę na zamontowanie na statku osprzętu, materiału, urządzenia lub aparatury, lub innych procedur, alternatywnych paliw olejowych, lub metod zgodności używanych zamiennie do tych wymaganych niniejszym Załącznikiem, powinna poinformować Organizację w celu przekazania szczegółów takiej zgody Stronom do ich wiadomości oraz w celu podjęcia przez nie odpowiednich działań, jeśli zaistnieje taka potrzeba.

3 Administracja Strony powinna wziąć po uwagę wszelkie odpowiednie wytyczne opracowane przez Organizację odnoszące się do urządzeń równoważnych przewidzianych w niniejszym prawidle.

4 Administracja Strony, która udzieliła zezwolenia na użycie urządzeń równoważnych określonych w ust. 1 niniejszego prawidła, powinna dążyć do tego, aby nie spowodować zanieczyszczenia środowiska, narażenia zdrowia ludzkiego, mienia lub zasobów własnych lub innych Państw.

ROZDZIAŁ 2 - Przegląd, certyfikacja i środki kontroli

Prawidło 5
Przeglądy

1 Każdy statek o pojemności brutto 400 (GT) i większej oraz każde stałe i pływające urządzenie wiertnicze lub inna platforma, w celu zapewnienia spełniania wymagań rozdziału 3 niniejszego Załącznika, powinny być poddane niżej określonym przeglądom:

.1 Przeglądowi wstępnemu przed oddaniem statku do eksploatacji lub przed wydaniem po raz pierwszy świadectwa wymaganego w prawidle 6 niniejszego Załącznika. Przegląd ten powinien być taki, aby dawał pewność, że konstrukcja, wyposażenie,

instalacje, osprzęt, urządzenia i materiały w pełni odpowiadają mającym do nich zastosowanie wymaganiom rozdziału 3 niniejszego Załącznika;

.2 Przeglądowi odnowieniowemu w odstępach czasu określonych przez Administrację, lecz nieprzekraczających pięciu lat, z wyjątkiem przypadków, gdy ma zastosowanie prawidło 9.2, 9.5, 9.6 lub 9.7 niniejszego Załącznika. Przegląd odnowieniowy powinien być taki, aby dawał pewność, że konstrukcja, wyposażenie, instalacje, osprzęt, urządzenia i materiały w pełni odpowiadają mającym do nich zastosowanie wymaganiom rozdziału 3 niniejszego Załącznika;

.3 Przeglądowi pośredniemu w ciągu trzech miesięcy przed lub po drugiej dacie rocznicowej lub w ciągu trzech miesięcy przed lub po trzeciej dacie rocznicowej świadectwa, który powinien być przeprowadzony zamiast jednego z przeglądów rocznych określonych w ust. 1.4 niniejszego prawidła. Przegląd pośredni powinien być taki, aby dawał pewność, że wyposażenie i urządzenia w pełni odpowiadają mającym do nich zastosowanie wymaganiom rozdziału 3 niniejszego Załącznika i są w dobrym stanie roboczym. Takie przeglądy pośrednie powinny być odnotowane w Międzynarodowym świadectwie o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza wydanym na podstawie prawidła 6 lub 7 niniejszego Załącznika;

.4 Przeglądowi rocznemu w ciągu trzech miesięcy przed lub po każdej dacie rocznicowej świadectwa, obejmującemu ogólną inspekcję wyposażenia, instalacji, osprzętu, urządzeń i materiałów, o których mowa w ust. 1.1 niniejszego prawidła, aby upewnić się, że są one utrzymane zgodnie z ust. 5 niniejszego prawidła oraz, że pozostają w stanie zadowalającym dla tego rodzaju pracy, do której statek jest przeznaczony. Przeprowadzenie takiego przeglądu rocznego powinno być odnotowane w Międzynarodowym świadectwie o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza wydanym na podstawie prawidła 6 lub 7 niniejszego Załącznika; oraz

.5 Przeglądowi dodatkowemu, ogólnemu lub częściowemu, w zależności od okoliczności, który powinien zostać przeprowadzony za każdym razem, gdy zostały dokonane ważne naprawy lub odnowienia, w sposób określony w ust. 5 niniejszego prawidła, lub po naprawie wynikającej z badań określonych w ust. 6 niniejszego prawidła. Przegląd powinien być taki, aby zapewnić, że niezbędne naprawy lub odnowienia zostały skutecznie dokonane, że materiały i jakość wykonania takich napraw lub odnowień są pod każdym względem zadowalające, a statek spełnia pod każdym względem wymagania rozdziału 3 niniejszego Załącznika.

2 W przypadku statków o pojemności brutto mniejszej niż 400 (GT), Administracja może ustalić odpowiednie sposoby postępowania, tak aby zapewnić, że spełnione są mające do nich zastosowanie postanowienia rozdziału 3 niniejszego Załącznika.

3 Przeglądy statków w zakresie dotyczącym zapewnienia przestrzegania postanowień niniejszego Załącznika powinny być przeprowadzane przez inspektorów Administracji.

.1 Administracja może, jednakże powierzyć przeglądy bądź to mianowanym w tym celu inspektorom, bądź też uznanym przez nią organizacjom. Takie organizacje powinny spełniać wytyczne uchwalone przez Organizację.

.2 Przegląd okrętowych silników wysokoprężnych oraz wyposażenia w celu określenia zgodności z wymaganiami prawidła 13 niniejszego Załącznika powinien być przeprowadzony zgodnie ze zmienionym Kodeksem technicznym NO_x 2008.

.3 Jeżeli mianowany inspektor lub upoważniona organizacja stwierdza, że stan wyposażenia w znacznym stopniu nie odpowiada danym zawartym w świadectwie, to taki inspektor lub organizacja powinni niezwłocznie zapewnić, aby zostały podjęte działania korygujące oraz powinni we właściwym czasie powiadomić Administrację. Jeżeli działanie korygujące nie zostało podjęte, to świadectwo powinno być wycofane przez Administrację. Jeżeli statek znajduje się w porcie innej Strony, to również należy niezwłocznie powiadomić odpowiednie władze państwa portu. Jeżeli oficer Administracji, mianowany inspektor lub uznana organizacja powiadomiła odpowiednie organy państwa portu, to rząd zainteresowanego państwa portu powinien udzielić takiemu oficerowi, inspektorowi lub organizacji niezbędnej pomocy w wykonaniu ich obowiązków, określonych w niniejszym prawidle.

.4 W każdym przypadku, zainteresowana Administracja powinna w pełni zagwarantować kompletność i skuteczność przeglądu oraz powinna podjąć niezbędne działania w celu wypełnienia tego zobowiązania.

4 Statki, do których zastosowanie ma rozdział 4 niniejszego Załącznika powinny również być poddane niżej określonym przeglądom, z uwzględnieniem wytycznych przyjętych przez Organizację:

.1 Przeglądowi wstępnemu przed oddaniem statku do eksploatacji i przed wydaniem Międzynarodowego świadectwa efektywności energetycznej. Przegląd powinien weryfikować, czy osiągnięty wskaźnik EEDI jest zgodny z wymaganiami rozdziału 4 niniejszego Załącznika oraz czy Plan Zarządzania Efektywnością Energetyczną Statku (SEEMP) wymagany przez prawidło 26 niniejszego Załącznika, znajduje się na statku;

.2 Przeglądowi ogólnemu lub częściowemu, w zależności od okoliczności, po znacznej przebudowie statku nowego, do którego zastosowanie mają niniejsze przepisy. Przegląd powinien zapewniać, że osiągnięty wskaźnik EEDI został z konieczności ponownie obliczony i spełnia wymogi prawidła 24 niniejszego Załącznika, ze współczynnikiem redukcji mającym zastosowanie dla typu statku i wielkości przebudowanego statku w fazie odpowiadającej dacie podpisania kontraktu lub położenia stępki lub przekazania do eksploatacji, określonej dla oryginalnego statku zgodnie z prawidłem 2.2.18 niniejszego Załącznika;

.3 W przypadku, gdy przebudowa statku nowego lub istniejącego jest tak znaczna, że statek jest traktowany przez Administrację jako statek nowo zbudowany, Administracja powinna określić konieczność przeprowadzenia przeglądu wstępnego pod względem osiągniętego wskaźnika EEDI. Przegląd taki, jeżeli jest konieczny, powinien zapewniać, że osiągnięty wskaźnik EEDI został obliczony oraz spełnia wymogi prawidła 24 niniejszego Załącznika, z mającym zastosowanie współczynnikiem redukcji odpowiednim dla typu statku i wielkości przebudowanego statku w fazie odpowiadającej dacie podpisania kontraktu na przeprowadzenie przebudowy lub w przypadku braku kontraktu, dacie rozpoczęcia przebudowy. Przegląd powinien również weryfikować, czy Plan Zarządzania Efektywnością Energetyczną Statku (SEEMP) wymagany przez prawidło 26 niniejszego Załącznika znajduje się na statku, a w przypadku statku, do którego ma zastosowanie prawidło 27, czy został on odpowiednio skorygowany w celu uwzględnienia znacznej przebudowy w przypadkach, gdy znaczna przebudowa ma wpływ na metodykę gromadzenia danych i/lub procesy raportowania;

.4 Dla statków istniejących weryfikacja wymogu posiadania Planu Zarządzania Efektywnością Energetyczną Statku (SEEMP) na statku, zgodnie z prawidłem 26 niniejszego Załącznika, powinna odbyć się podczas pierwszego pośredniego lub odnowieniowego przeglądu, określonego w ust. 1 niniejszego prawidła, w zależności który odbędzie się pierwszy, w dniu 1 stycznia 2013 r. lub po tej dacie;

.5 Administracja powinna zapewnić, aby dla każdego statku, do którego ma zastosowanie prawidło 27, SEEMP był zgodny z prawidłem 26.2 niniejszego Załącznika. Powinno to zostać wykonane przed rozpoczęciem gromadzenia danych zgodnie z prawidłem 27 niniejszego Załącznika, w celu zapewnienia, aby metodologia i procesy zostały wdrożone przed rozpoczęciem pierwszego okresu sprawozdawczego statku. Potwierdzenie zgodności powinno być dostarczone na statek i powinno być na nim przechowywane;

.6 Administracja powinna zapewnić, aby dla każdego statku, do którego ma zastosowanie prawidło 28, SEEMP był zgodny z prawidłem 26.3.1 niniejszego Załącznika. Powinno to nastąpić przed dniem 1 stycznia 2023 r. Potwierdzenie zgodności powinno być dostarczone na statek i powinno być na nim przechowywane;

.7 Weryfikacja, czy osiągnięty przez statek wskaźnik EEXI jest zgodny z wymaganiami prawideł 23 i 25 niniejszego Załącznika powinna nastąpić podczas pierwszego przeglądu rocznego, pośredniego lub odnowieniowego określonego w ust. 1 niniejszego prawidła lub podczas przeglądu wstępnego określonego w ust. 4.1 i 4.3 niniejszego prawidła, zależnie od tego, który z nich będzie pierwszy, w dniu 1 stycznia 2023 r. lub po tej dacie; oraz

.8 Niezależnie od postanowień ust. 4.7 niniejszego prawidła, przegląd ogólny lub częściowy, w zależności od okoliczności, przeprowadzany po znacznej przebudowie statku, do którego ma zastosowanie prawidło 23 niniejszego Załącznika. Przegląd ten powinien zapewnić, że wartość osiągniętego przez statek wskaźnika EEXI zostanie w razie potrzeby ponownie obliczona i będzie spełniała wymagania prawidła 25 niniejszego Załącznika.

5 Wyposażenie powinno być utrzymywane zgodnie z postanowieniami niniejszego Załącznika i żadne zmiany w wyposażeniu, instalacjach, osprzęcie, urządzeniach lub materiałach objętych przeglądem nie powinny być wykonane bez wyraźnej zgody Administracji. Bezpośrednia wymiana tego wyposażenia i osprzętu na wyposażenie i osprzęt zgodne z postanowieniami niniejszego Załącznika jest dozwolona.

6 Ilekroć zdarzy się wypadek na statku lub zostanie wykryta awaria wpływająca poważnie na poprawność działania bądź kompletność wyposażenia objętego niniejszym Załącznikiem, kapitan lub armator statku przy najbliższej okazji powinni powiadomić o tym Administrację, mianowanego inspektora lub upoważnioną organizację odpowiedzialną za wydanie odpowiedniego świadectwa.

Prawidło 6

Wydawanie lub potwierdzanie Świadectw i Deklaracji Zgodności dotyczących raportowania zużycia paliwa olejowego oraz klasyfikacji eksploatacyjnej intensywności emisji węgla

Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza

1 Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza (IAPP) powinno być wydane po dokonaniu przeglądu wstępnego lub odnowieniowego, zgodnie z postanowieniami prawidła 5 niniejszego Załącznika, dla:

.1 każdego statku o pojemności brutto 400 (GT) i większej, uprawiającego żeglugę do portów lub terminali przybrzeżnych podlegających jurysdykcji innych Stron; oraz

.2 platform i urządzeń wiertniczych, uprawiających żeglugę na wodach podlegających jurysdykcji innych Stron.

2 Statkowi zbudowanemu przed datą wejścia w życie niniejszego Załącznika, dla Administracji danego statku należy wydać Świadectwo IAPP zgodnie z ust. 1 niniejszego prawidła, nie później niż przy pierwszym planowanym suchym dokowaniu po dacie wejścia w życie, lecz w żadnym przypadku nie później niż trzy lata po tej dacie.

3 Świadectwo takie powinno być wydane lub potwierdzone albo przez Administrację, albo przez każdą osobę lub organizację należycie przez nią upoważnioną. W każdym przypadku, Administracja ponosi pełną odpowiedzialność za świadectwo.

Międzynarodowe świadectwo efektywności energetycznej

4 Międzynarodowe świadectwo efektywności energetycznej dla statku powinno być wydane po dokonaniu przeglądu, zgodnie z postanowieniami prawidła 5.4 niniejszego Załącznika, dla każdego statku o pojemności brutto 400 (GT) i większej, zanim statek ten będzie mógł rozpocząć żeglugę do portów lub terminali przybrzeżnych podlegających jurysdykcji innych Stron.

5 Świadectwo powinno być wydane lub potwierdzone albo przez Administrację, albo organizację należycie przez nią upoważnioną. W każdym przypadku Administracja ponosi pełną odpowiedzialność za świadectwo.

Deklaracja Zgodności dotycząca raportowania zużycia paliwa olejowego oraz klasyfikacji eksploatacyjnej intensywności emisji węgla

6 Po otrzymaniu danych zgłoszonych zgodnie z prawidłem 27.3 niniejszego Załącznika i wartości osiągniętego rocznego eksploatacyjnego wskaźnika CII zgodnie z prawidłem 28.2 niniejszego Załącznika, Administracja lub jakakolwiek organizacja należycie przez nią upoważniona powinna:

.1 ustalić, czy dane zostały zgłoszone zgodnie z prawidłem 27 niniejszego Załącznika;

.2 zweryfikować, czy zgłoszona osiągnięta wartość rocznego eksploatacyjnego wskaźnika CII jest oparta na danych zgłoszonych zgodnie z prawidłem 27 niniejszego Załącznika;

.3 na podstawie zweryfikowanego osiągniętego rocznego eksploatacyjnego wskaźnika CII, ustalić poziom osiągniętej rocznej eksploatacyjnej intensywności emisji węgla statku zgodnie z prawidłem 28.6 niniejszego Załącznika; oraz

.4 wydać Deklarację Zgodności dotyczącą raportowania zużycia paliwa olejowego oraz klasyfikacji eksploatacyjnej intensywności emisji węgla dla statku nie później niż pięć miesięcy od początku roku kalendarzowego, po ustaleniu i weryfikacji

zgodnie z prawidłami 6.6.1 – 6.6.3 niniejszego Załącznika. W każdym przypadku, Administracja ponosi pełną odpowiedzialność za taką Deklarację Zgodności.

7 Po otrzymaniu danych zgłoszonych zgodnie z prawidłami 27.4, 27.5 lub 27.6 niniejszego Załącznika, Administracja lub jakakolwiek organizacja należycie przez nią upoważniona powinna niezwłocznie ustalić, czy dane zostały zgłoszone zgodnie z prawidłem 27, a jeśli tak, wydać statkowi Deklarację Zgodności. W każdym przypadku, Administracja ponosi pełną odpowiedzialność za taką Deklarację Zgodności.

8 Niezależnie od ust. 6 niniejszego prawidła, statek sklasyfikowany na poziomie D przez trzy kolejne lata lub sklasyfikowany na poziomie E zgodnie z prawidłem 28 niniejszego Załącznika nie powinien otrzymać Deklaracji Zgodności, chyba że plan działań korygujących jest należycie opracowany i odzwierciedlony w SEEMP oraz zweryfikowany przez Administrację lub jakąkolwiek organizację należycie przez nią upoważnioną zgodnie z prawidłami 28.7 i 28.8 niniejszego Załącznika.

Prawidło 7
Wydanie Świadectwa przez inną Stronę

1 Strona może, na prośbę Administracji, poddać statek przeglądowi oraz jeśli uzna, że postanowienia niniejszego Załącznika są przestrzegane, to powinna ona wydać lub upoważnić do wydania statkowi Świadectwo IAPP lub Międzynarodowe świadectwo efektywności energetycznej albo tam, gdzie jest to właściwe, potwierdzić lub upoważnić do potwierdzenia tych świadectw na statku zgodnie z niniejszym Załącznikiem.

2 Kopia świadectwa oraz kopia sprawozdania z przeglądu powinny być przekazane, najszybciej jak to jest możliwe, do Administracji wnioskującej.

3 Świadectwo w ten sposób wydane powinno zawierać deklarację, że zostało wydane na wniosek Administracji i powinno ono mieć taką samą moc prawną oraz być w taki sam sposób uznawane, jak świadectwo wydane na podstawie prawidła 6 niniejszego Załącznika.

4 Nie należy wydawać Świadectwa IAPP, Międzynarodowego świadectwa efektywności energetycznej lub Świadectwa zwolnienia UNSP statkowi, który jest uprawniony do pływania pod banderą państwa niebędącego Stroną.

Prawidło 8
Forma Świadectw i Deklaracji Zgodności dotyczących raportowania zużycia paliwa olejowego oraz klasyfikacji intensywności emisji węgla

Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza

1 Świadectwo IAPP powinno być sporządzone na formularzu odpowiadającemu wzorowi podanemu w Uzupełnieniu I do niniejszego Załącznika i powinno być przynajmniej w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Jeśli stosowany jest także oficjalny język Strony wydającej, to będzie on rozstrzygający w przypadku sporów lub rozbieżności.

Międzynarodowe świadectwo efektywności energetycznej

2 Międzynarodowe świadectwo efektywności energetycznej powinno być sporządzone na formularzu odpowiadającemu wzorowi podanemu w Uzupełnieniu VIII do niniejszego Załącznika i powinno być przynajmniej w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Jeśli stosowany jest także oficjalny język Strony wydającej, to będzie on rozstrzygający w przypadku sporów lub rozbieżności.

Deklaracja Zgodności dotycząca raportowania zużycia paliwa olejowego oraz klasyfikacji eksploatacyjnej intensywności emisji węgla

3 Deklaracja Zgodności zgodnie z prawidłem 6.6 i 6.7 niniejszego Załącznika powinna być sporządzona na formularzu odpowiadającemu wzorowi podanemu w Uzupełnieniu X do niniejszego Załącznika i powinna być przynajmniej w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Jeśli stosowany jest także oficjalny język Strony wydającej, to będzie on rozstrzygający w przypadku sporów lub rozbieżności.

Międzynarodowe świadectwo zwolnienia z wymogu zapobiegania zanieczyszczeniu powietrza dla bezzałogowych barek bez własnego napędu

4 Zgodnie z prawidłem 3.4 niniejszego Załącznika, Międzynarodowe świadectwo zwolnienia z wymagań w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu powietrza dla bezzałogowych barek bez własnego napędu powinno być sporządzone na formularzu odpowiadającemu wzorowi podanemu w Uzupełnieniu XI do niniejszego Załącznika i powinno być przynajmniej w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Jeśli stosowany jest także oficjalny język Strony wydającej, to będzie on rozstrzygający w przypadku sporów lub rozbieżności.

Prawidło 9
Okres ważności Świadectw i Deklaracji Zgodności dotyczących raportowania zużycia paliwa olejowego oraz klasyfikacji eksploatacyjnej intensywności emisji węgla

Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza

1 Świadectwo IAPP powinno być wydawane na ustalony przez Administrację okres, który nie powinien przekraczać pięciu lat.

2 Niezależnie od postanowień ust. 1 niniejszego prawidła:

.1 jeżeli przegląd odnowieniowy został zakończony w okresie trzech miesięcy przed upływem daty ważności istniejącego świadectwa, nowe świadectwo powinno mieć ważność od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty nieprzekraczającej pięciu lat od upływu daty ważności istniejącego świadectwa;

.2 jeżeli przegląd odnowieniowy został zakończony po upływie daty ważności istniejącego świadectwa, nowe świadectwo powinno mieć ważność od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty nieprzekraczającej pięciu lat od upływu daty ważności istniejącego świadectwa; oraz

.3 jeżeli przegląd odnowieniowy został zakończony więcej niż trzy miesiące przed upływem daty ważności istniejącego świadectwa, nowe świadectwo powinno mieć ważność od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego.

3 Jeżeli świadectwo zostało wydane na okres krótszy niż pięć lat, to Administracja może przedłużyć ważność świadectwa poza datę upływu jego ważności do maksymalnego okresu ustalonego w ust. 1 niniejszego prawidła, pod warunkiem, że zostaną przeprowadzone przeglądy określone w prawidłach 5.1.3 i 5.1.4 niniejszego Załącznika, które powinny być wykonane w przypadku, gdy świadectwo jest wydane na okres pięciu lat.

4 Jeżeli przegląd odnowieniowy został zakończony, a nowe świadectwo nie może być wydane lub przekazane na statek przed upływem daty ważności istniejącego świadectwa, to upoważniona przez Administrację osoba lub organizacja może potwierdzić istniejące świadectwo i takie świadectwo powinno być uznawane jako ważne na dalszy okres, lecz nie dłuższy niż pięć miesięcy od daty upływu jego ważności.

5 Jeżeli w czasie, gdy upływa ważność świadectwa statek nie znajduje się w porcie, w którym ma być poddany przeglądowi, to Administracja może przedłużyć okres ważności świadectwa, lecz przedłużenie to powinno być udzielone tylko w tym celu, aby umożliwić statkowi zakończenie jego podróży do portu, w którym ma być poddany przeglądowi i to tylko w tych przypadkach, kiedy wydaje się to właściwe i uzasadnione. Żadne świadectwo nie powinno być przedłużone na okres dłuższy niż trzy miesiące a statek, któremu udzielono przedłużenia, po przybyciu do portu, w którym ma być poddany przeglądowi, nie powinien być uprawniony na mocy tego przedłużenia do opuszczenia portu bez otrzymania nowego świadectwa. Po zakończeniu przeglądu odnowieniowego, nowe świadectwo powinno mieć ważność do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty upływu ważności istniejącego świadectwa przed udzieleniem przedłużenia.

6 Ważność świadectwa wydanego dla statku odbywającego krótkie podróże, nieprzedłużona na podstawie powyższych postanowień niniejszego prawidła, może być przedłużona przez Administrację na okres zwłoki do jednego miesiąca od określonej w świadectwie daty upływu ważności. Po zakończeniu przeglądu odnowieniowego, nowe świadectwo powinno mieć ważność do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty upływu ważności istniejącego świadectwa przed udzieleniem przedłużenia.

7 W szczególnych okolicznościach określonych przez Administrację, data rozpoczęcia ważności nowego świadectwa może nie pokrywać się z datą upływu ważności istniejącego świadectwa, jak jest to wymagane w ust. 2.1, 5 lub 6 niniejszego prawidła. W tych szczególnych okolicznościach, nowe świadectwo powinno mieć ważność do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego.

8 Jeżeli przegląd roczny lub pośredni został zakończony przed okresem określonym w prawidle 5 niniejszego Załącznika, to wówczas:

.1 data rocznicowa wskazana na świadectwie powinna być zmieniona przy potwierdzaniu świadectwa na datę, która nie powinna być późniejsza o więcej niż trzy miesiące od daty zakończenia przeglądu;

.2 kolejny przegląd roczny lub pośredni, wymagany zgodnie z prawidłem 5 niniejszego Załącznika, powinien być zakończony w przedziale czasowym określonym w tym prawidle, lecz przy zastosowaniu nowej daty rocznicowej; oraz

.3 data upływu ważności świadectwa może pozostać niezmieniona pod warunkiem, że przeprowadza się jeden lub więcej przeglądów rocznych lub pośrednich, w zależności od potrzeb, w taki sposób, że nie zostaną przekroczone maksymalne przedziały czasowe między przeglądami określonymi w prawidle 5 niniejszego Załącznika.

9 Świadectwo wydane zgodnie z prawidłem 6 lub 7 niniejszego Załącznika traci ważność w każdym z następujących przypadków:

.1 jeżeli odpowiednie przeglądy nie zostały zakończone w okresach ustalonych zgodnie z prawidłem 5.1 niniejszego Załącznika;

.2 jeżeli świadectwo nie zostało potwierdzone zgodnie z prawidłem 5.1.3 lub 5.1.4 niniejszego Załącznika; oraz

.3 po przejściu statku pod banderę innego państwa. Nowe świadectwo powinno być wydane tylko wówczas, gdy rząd wydający nowe świadectwo jest całkowicie pewien, że statek spełnia wymagania prawidła 5.4 niniejszego Załącznika. W przypadku, gdy przekazanie statku ma miejsce pomiędzy Stronami, na wniosek złożony w ciągu trzech miesięcy po tym fakcie, rząd Strony, którego banderę statek poprzednio miał prawo podnosić, powinien tak szybko jak to możliwe, przekazać Administracji kopię świadectwa posiadanego przez statek przed przejściem pod inną banderę oraz, jeśli są dostępne, kopie odpowiednich sprawozdań z przeglądów.

Międzynarodowe świadectwo efektywności energetycznej

10 Międzynarodowe świadectwo efektywności energetycznej jest ważne przez cały okres eksploatacji statku, z zastrzeżeniem postanowień poniższego ust. 11.

11 Międzynarodowe świadectwo efektywności energetycznej wydane zgodnie z niniejszym Załącznikiem traci ważność w każdym z następujących przypadków:

.1 jeśli statek zostaje wycofany z eksploatacji lub jeśli zostaje wydane nowe świadectwo w następstwie znacznej przebudowy statku, lub

.2 po przejściu statku pod banderę innego państwa. Nowe świadectwo powinno być wydane tylko wówczas, gdy rząd wydający nowe świadectwo jest całkowicie pewien, że statek spełnia wymagania rozdziału 4 niniejszego Załącznika. W przypadku, gdy przekazanie statku ma miejsce pomiędzy Stronami, na wniosek złożony w ciągu trzech miesięcy po tym fakcie, rząd Strony, którego banderę statek poprzednio miał prawo podnosić, powinien tak szybko jak to możliwe, przekazać Administracji kopię świadectwa posiadanego przez statek przed przejściem pod inną banderę oraz, jeśli są dostępne, kopie odpowiednich sprawozdań z przeglądów; lub

.3 jeśli wyposażenie, systemy, urządzenia, instalacje lub materiały statku objęte przeglądem zostały zmienione bez wyraźnej zgody Administracji, jak przewidziano w prawidle 5.5 niniejszego Załącznika, chyba że zastosowanie ma prawidło 3 niniejszego Załącznika.

Deklaracja Zgodności dotycząca raportowania zużycia paliwa olejowego oraz klasyfikacji eksploatacyjnej intensywności emisji węgla

12 Deklaracja Zgodności wydana zgodnie z prawidłem 6.6 niniejszego Załącznika jest ważna przez rok kalendarzowy, w którym została wydana, oraz przez pierwsze pięć miesięcy następnego roku kalendarzowego. Deklaracja Zgodności wydana zgodnie z prawidłem 6.7 niniejszego Załącznika jest ważna w roku kalendarzowym, w którym została wydana, oraz przez pierwsze pięć miesięcy następnego roku kalendarzowego. Wszystkie Deklaracje Zgodności powinny być przechowywane na pokładzie przez co najmniej pięć lat.

Prawidło 10

Kontrola państwa portu spełniania przez statek wymagań eksploatacyjnych

1 Statek znajdujący się w porcie lub terminalu przybrzeżnym podlegającym jurysdykcji innej Strony, podlega inspekcji oficerów należycie upoważnionych przez tę Stronę w zakresie wymagań eksploatacyjnych zgodnie z niniejszym Załącznikiem, jeżeli istnieją wyraźne podstawy do przypuszczenia, że kapitan lub załoga nie są zaznajomieni z podstawowymi procedurami pokładowymi dotyczącymi zapobiegania zanieczyszczaniu powietrza przez statki.

2 W okolicznościach wskazanych w ust. 1 niniejszego prawidła, Strona powinna podjąć odpowiednie działania, aby wypłynięcie statku w morze nie nastąpiło do czasu, gdy sytuacja będzie zgodna z wymaganiami niniejszego Załącznika.

3 Do niniejszego prawidła mają zastosowanie procedury dotyczące kontroli państwa portu, zapisane w art. 5 niniejszej Konwencji.

4 Żadne z postanowień niniejszego prawidła nie może być rozumiane jako ograniczające prawa i obowiązki Strony przeprowadzającej kontrolę spełnienia wymagań eksploatacyjnych zawartych w niniejszej Konwencji.

5 W odniesieniu do rozdziału 4 niniejszego Załącznika, każda inspekcja przeprowadzana przez państwo portu może zweryfikować, w stosownych przypadkach, czy na statku znajduje się ważna Deklaracja Zgodności dotycząca raportowania zużycia paliwa olejowego oraz klasyfikacji eksploatacyjnej intensywności emisji węgla, Międzynarodowe Świadectwo Efektywności Energetycznej oraz Plan Zarządzania Efektywnością Energetyczną Statku, zgodnie z art. 5 niniejszej Konwencji.

6 Niezależnie od wymagań określonych w ust. 5 niniejszego prawidła, każda inspekcja państwa portu może przeprowadzić inspekcję czy Plan Zarządzania Efektywnością Energetyczną Statku jest należycie realizowany na statku zgodnie z prawidłem 28 niniejszego Załącznika.

Prawidło 11
Wykrywanie naruszeń i egzekwowanie wymagań

1 Strony powinny współpracować w wykrywaniu naruszeń i egzekwowaniu wymagań niniejszego Załącznika, przy użyciu wszelkich właściwych i dostępnych środków wykrywania i kontroli środowiska oraz odpowiednich sposobów przekazywania informacji i gromadzenia dowodów.

2 Statek, do którego stosuje się niniejszy Załącznik, może w jakimkolwiek porcie lub terminalu przybrzeżnym Strony zostać poddany inspekcji przez inspektorów wyznaczonych lub upoważnionych przez Stronę w celu ustalenia, czy statek nie wyemitował jakichkolwiek substancji ujętych w niniejszym Załączniku z naruszeniem jego postanowień. Jeżeli inspekcja wykaże naruszenie niniejszego Załącznika, sprawozdanie z takiej inspekcji powinno zostać przekazane do Administracji w celu podjęcia odpowiedniego działania.

3 Każda Strona powinna dostarczyć Administracji dowód, jeżeli taki istnieje, na to, że statek wyemitował jakiekolwiek substancje ujęte w niniejszym Załączniku z naruszeniem jego postanowień. Jeżeli jest to wykonalne, właściwe organy tej Strony powinny powiadomić kapitana statku o domniemanym naruszeniu.

4 Po otrzymaniu takiego dowodu, Administracja powinna zbadać sprawę i może zażądać, aby druga Strona dostarczyła kolejny lub bardziej przekonywujący dowód domniemanego naruszenia. Jeżeli Administracja uzna, że istnieje wystarczający dowód do wszczęcia postępowania w sprawie domniemanego naruszenia, to powinna wszcząć takie postępowania zgodnie z jej prawem tak szybko,

jak jest to możliwe. Administracja powinna bezzwłocznie poinformować o podjętych działaniach Stronę, która udzieliła informacji o domniemanym naruszeniu oraz Organizację.

5 Strona może także poddać inspekcji statek, do którego niniejszy Załącznik ma zastosowanie, gdy wejdzie on do portów lub terminali przybrzeżnych podlegających jej jurysdykcji, jeżeli otrzyma od jakiejkolwiek Strony prośbę o przeprowadzenie dochodzenia wraz z dostarczonymi dowodami na to, że statek wyemitował jakiekolwiek substancje, ujęte w niniejszym Załączniku, w jakimkolwiek miejscu z naruszeniem jego postanowień. Sprawozdanie z takiego dochodzenia powinno zostać przekazane Stronie, która zgłosiła prośbę, oraz Administracji, tak aby odpowiednie działanie mogło być podjęte zgodnie z niniejszą Konwencją.

6 Prawo międzynarodowe dotyczące zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczania środowiska morskiego przez statki, włączając w to prawo związane z zapewnieniem przestrzegania konwencji i jej egzekwowania, obowiązujące podczas stosowania lub interpretacji niniejszego Załącznika, stosuje się, z uwzględnieniem istotnych różnic, do przepisów i norm podanych w niniejszym Załączniku.

ROZDZIAŁ 3 - Wymagania dotyczące kontroli emisji ze statków

Prawidło 12
Substancje zubożające warstwę ozonową

1 Tego prawidła nie stosuje się do trwale uszczelnionego wyposażenia, które nie posiada podłączeń do uzupełniania czynnika chłodniczego lub potencjalnie wymiennych części zawierających substancje zubożające warstwę ozonową.

2 Z zastrzeżeniem postanowień prawidła 3.1 zabroniona jest wszelka umyślna emisja substancji zubożających warstwę ozonową. Umyślne emisje obejmują emisje występujące w trakcie konserwacji, obsługi, napraw lub usuwania instalacji lub wyposażenia, z wyjątkiem takich umyślnych emisji, które nie obejmują minimalnych wycieków związanych z odzyskiwaniem lub przetwarzaniem substancji zubożających warstwę ozonową. Emisje wynikające z przecieków substancji zubożających warstwę ozonową, niezależnie od tego, czy są to przecieki umyślne, czy nie, mogą być uregulowane przez Strony.

3.1 Instalacje zawierające substancje zubożające warstwę ozonową, inne niż hydro-chlorofluorowęglowodory, powinny być zabronione:

.1 na statkach zbudowanych w dniu 19 maja 2005 r. lub po tej dacie; lub

.2 w przypadku statków zbudowanych przed dniem 19 maja 2005 r., dla których określono umowną datę dostawy wyposażenia na statek na dzień 19 maja 2005 r. lub po tej dacie, lub w przypadku braku umownej daty dostawy, faktyczną datą dostawy wyposażenia na statek na dzień 19 maja 2005 r. lub po tej dacie.

3.2 Instalacje zawierające hydro-chlorofluorowęglowodory powinny być zabronione:

.1 na statkach zbudowanych w dniu 1 stycznia 2020 r. lub po tej dacie; lub

.2 w przypadku statków zbudowanych przed dniem 1 stycznia 2020 r., dla których określono umowną datę dostawy wyposażenia na statek na dzień 1 stycznia 2020 r. lub po tej dacie, lub w przypadku braku umownej daty dostawy, faktyczną datą dostawy wyposażenia na statek na dzień 1 stycznia 2020 r. lub po tej dacie.

4 Substancje, o których mowa w tym prawidle oraz wyposażenie zawierające takie substancje powinny być dostarczone do odpowiednich urządzeń odbiorczych, gdy będą usuwane ze statku.

5 Każdy statek objęty wymaganiami prawidła 6.1 powinien prowadzić wykaz wyposażenia zawierającego substancje zubożające warstwę ozonową.

6 Każdy statek objęty wymaganiami prawidła 6.1, posiadający systemy z możliwością doładowania zawierające substancje zubożające warstwę ozonową, powinien prowadzić Książkę zapisów o substancjach zubożających warstwę ozonową. Taka Książka zapisów może być częścią istniejącego dziennika okrętowego lub książki zapisu elektronicznego, zatwierdzonego przez Administrację. System zapisu elektronicznego, o który mowa w prawidle 12.6, przyjęty rezolucją MEPC.176(58), powinien być uważany za książkę zapisu elektronicznego, pod warunkiem, że system zapisu elektronicznego zostanie zatwierdzony przez Administrację w dniu lub przed pierwszym przeglądem odnowieniowym Świadectwa IAPP przeprowadzonym w dniu 1 października 2020 r. lub po tej dacie, ale nie później niż do dnia 1 października 2025 r., z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.

7 Wpisy do Książki zapisów o substancjach zubożających warstwę ozonową powinny być zapisywane w jednostkach masy substancji (kilogramy) i dokonywane niezwłocznie w każdym przypadku, w odniesieniu do następujących czynności:

.1 pełnego lub częściowego doładowania wyposażenia zawierającego substancje zubożające warstwę ozonową;

.2 naprawy lub obsługi wyposażenia zawierającego substancje zubożające warstwę ozonową;

.3 zrzutu substancji zubożających warstwę ozonową do atmosfery:

.3.1 umyślnego; oraz

.3.2 nieumyślnego;

.4 zrzutu substancji zubożających warstwę ozonową do lądowych urządzeń odbiorczych; oraz

.5 dostawy na statek substancji zubożających warstwę ozonową.

Prawidło 13
Tlenki azotu (NO_x)

Zastosowanie

1.1 Niniejsze prawidło ma zastosowanie do:

.1 każdego okrętowego silnika wysokoprężnego o mocy znamionowej większej niż 130 kW, zainstalowanego na statku; oraz

.2 każdego okrętowego silnika wysokoprężnego o mocy znamionowej większej niż 130 kW, poddanego znacznej przebudowie w dniu 1 stycznia 2000 r. lub po tej dacie, z wyjątkiem sytuacji, gdy zostanie wykazane zgodnie z wymogami

Administracji, że silnik ten jest identycznym duplikatem silnika, który zastępuje i nie podlega w inny sposób wymaganiom ust. 1.1.1 niniejszego prawidła.

1.2 Niniejsze prawidło nie ma zastosowania do:

.1 okrętowego silnika wysokoprężnego przeznaczonego do użycia wyłącznie w stanach awaryjnych lub wyłącznie do napędu wszelkich urządzeń lub wyposażenia przeznaczonego do użycia wyłącznie w stanach awaryjnych na statku, na którym zostało zainstalowane, lub okrętowego silnika wysokoprężnego zainstalowanego na łodziach ratunkowych przeznaczonych do użycia wyłącznie w stanach awaryjnych; oraz

.2 okrętowego silnika wysokoprężnego zainstalowanego na statku odbywającym podróże wyłącznie na wodach będących we władaniu lub pod jurysdykcją Państwa, którego banderę statek jest upoważniony podnosić pod warunkiem, że taki silnik jest poddany alternatywnym, ustalonym przez Administrację środkom kontroli NO_x.

1.3 Niezależnie od postanowień ust. 1.1 niniejszego prawidła, Administracja może przewidzieć wyłączenie ze stosowania niniejszego prawidła do każdego okrętowego silnika wysokoprężnego zainstalowanego na statku zbudowanym lub dla silnika poddanego znacznej przebudowie, przed dniem 19 maja 2005 r., pod warunkiem, że statek, na którym zainstalowano ten silnik, odbywa podróże wyłącznie do portów lub terminali przybrzeżnych w granicach państwa, którego banderę statek jest upoważniony podnosić.

Znaczna przebudowa

2.1 Dla celów niniejszego prawidła *znaczna przebudowa* oznacza przeprowadzoną w dniu 1 stycznia 2000 r. lub po tej dacie, modyfikację okrętowego silnika wysokoprężnego, który nie był do tej pory certyfikowany na zgodność z wymaganiami określonymi w ust. 3, 4 lub 5.1.1 niniejszego prawidła, gdy:

.1 silnik jest zastąpiony nowym okrętowym silnikiem wysokoprężnym lub został zainstalowany dodatkowy okrętowy silnik wysokoprężny, lub

.2 silnik jest poddany znacznej modyfikacji w zakresie podanym w zmienionym Kodeksie technicznym NO_x 2008 lub

.3 maksymalna moc ciągła silnika została zwiększona o więcej niż o 10% w porównaniu z maksymalną mocą ciągłą silnika określoną podczas pierwotnej certyfikacji silnika.

2.2 W przypadku znacznej przebudowy związanej z wymianą okrętowego silnika wysokoprężnego na nieidentyczny okrętowy silnik wysokoprężny lub z instalacją dodatkowego okrętowego silnika wysokoprężnego, powinny mieć zastosowanie wymagania tego prawidła, obowiązujące w momencie wymiany lub instalacji dodatkowego silnika. Jedynie w przypadku wymiany silników, jeżeli silnik zamienny nie może spełnić wymagań określonych w ust. 5.1.1 niniejszego prawidła (stosowne wymagania III poziomu emisji), to taki silnik zamienny powinien spełniać wymagania określone w ust. 4 niniejszego prawidła (II poziom emisji), biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.

2.3 Okrętowy silnik wysokoprężny, o którym mowa w ust. 2.1.2 lub 2.1.3 niniejszego prawidła powinien spełniać następujące normy:

.1 dla statków zbudowanych przed dniem 1 stycznia 2000 r. należy stosować normy określone w ust. 3 niniejszego prawidła; oraz

.2 dla statków zbudowanych w dniu 1 stycznia 2000 r. lub po tej dacie należy stosować normy obowiązujące w momencie budowy statku.

I poziom emisji

3 Z zastrzeżeniem prawidła 3 niniejszego Załącznika, praca okrętowego silnika wysokoprężnego zainstalowanego na statku zbudowanym w dniu 1 stycznia 2000 r. lub po tej dacie, oraz przed dniem 1 stycznia 2011 r. jest zabroniona z wyjątkiem, gdy emisja tlenków azotu z silnika (obliczona jako całkowita ważona emisja NO_2) zawiera się w poniżej podanych granicach, gdzie *n* jest nominalną prędkością obrotową silnika (obroty wału korbowego na minutę):

.1 17,0 g/kWh, gdy *n* jest mniejsze niż 130 obr./min;

.2 $45,0 \times n^{(-0,2)}$ g/kWh, gdy *n* wynosi 130 lub więcej, lecz mniej niż 2000 obr./min; oraz

.3 9,8 g/kWh, gdy *n* wynosi 2000 obr./min lub więcej.

II poziom emisji

4 Z zastrzeżeniem prawidła 3 niniejszego Załącznika, praca okrętowego silnika wysokoprężnego zainstalowanego na statku zbudowanym w dniu 1 stycznia 2011 r. lub po tej dacie jest zabroniona, z wyjątkiem, gdy emisja tlenków azotu z silnika (obliczona jako całkowita ważona emisja NO_2) zawiera się w poniżej podanych granicach, gdzie *n* jest nominalną prędkością obrotową silnika (obroty wału korbowego na minutę):

.1 14,4 g/kWh, gdy *n* jest mniejsze niż 130 obr./min;

.2 $44,0 \times n^{(-0,23)}$ g/kWh, gdy *n* wynosi 130 lub więcej, lecz mniej niż 2000 obr./min;

.3 7,7 g/kWh, gdy *n* wynosi 2000 obr./min lub więcej.

III poziom emisji

5.1 Z zastrzeżeniem prawidła 3 niniejszego Załącznika, w obszarze kontroli emisji wyznaczonym dla III poziomu emisji NO_x zgodnie z ust. 6 niniejszego prawidła, praca okrętowego silnika wysokoprężnego zainstalowanego na statku jest zabroniona:

.1 z wyjątkiem, gdy emisja tlenków azotu z silnika (obliczona jako całkowita ważona emisja NO_2) zawiera się w niżej podanych granicach, gdzie *n* jest nominalną prędkością silnika (obroty wału korbowego na minutę):

.1 3,4 g/kWh, gdy *n* jest mniejsze niż 130 obr./min;

.2 $9,0 \times n^{(-0,2)}$ g/kWh, gdy *n* wynosi 130 lub więcej, lecz mniej niż 2000 obr./min;

.3 2,0 g/kWh, gdy *n* wynosi 2000 obr./min lub więcej,

gdy:

.2 taki statek został zbudowany:

.1 w dniu 1 stycznia 2016 r. lub po tej dacie i uprawia żeglugę w Północnoamerykańskim obszarze kontroli emisji lub w obszarze kontroli emisji Morza Karaibskiego Stanów Zjednoczonych;

.2 w dniu 1 stycznia 2021 r. lub po tej dacie i uprawia żeglugę na terenie obszaru kontroli emisji Morza Bałtyckiego lub na obszarze kontroli emisji Morza Północnego;

.3 taki statek uprawia żeglugę w obszarze kontroli emisji wyznaczonym dla III poziomu emisji NO_x innym niż obszar kontroli emisji opisany w ust. 5.1.2 niniejszego prawidła oraz został zbudowany w dniu ustanowienia takiego obszaru kontroli emisji lub po tej dacie, lub w okresie późniejszym, który może być określony przez poprawki wyznaczające obszar kontroli emisji III poziomu, w zależności od tego, która data jest późniejsza.

5.2 Wymagania określone w ust. 5.1.1 niniejszego prawidła nie mają zastosowania do:

.1 okrętowego silnika wysokoprężnego zainstalowanego na statku o długości (L), określonej w prawidle 1.19 Załącznika I do niniejszej Konwencji, mniejszą niż 24 metry, jeżeli został on specjalnie zaprojektowany i jest używany wyłącznie do celów rekreacyjnych; lub

.2 zainstalowanego na statku okrętowego silnika wysokoprężnego z łączną mocą napędową na tabliczce znamionowej mniejszą niż 750 kW, jeżeli zostanie wykazane zgodnie z wymogami Administracji, że statek nie może spełnić wymagań określonych w ust. 5.1.1 niniejszego prawidła ze względu na ograniczenia projektowe lub konstrukcyjne statku; lub

.3 okrętowego silnika wysokoprężnego zainstalowanego na statku zbudowanym przed dniem 1 stycznia 2021 r. o pojemności brutto mniejszej niż 500 (GT), o długości (L), określonej w prawidle 1.19 Załącznika I do niniejszej Konwencji, wynoszącej 24 metry lub więcej, jeżeli został on specjalnie zaprojektowany i jest używany wyłącznie do celów rekreacyjnych.

5.3 Poziom emisji oraz status włączenia/wyłączenia okrętowych silników wysokoprężnych zainstalowanych na statku, do których stosuje się ust. 5.1 niniejszego prawidła i które są certyfikowane zarówno dla poziomu II jak i poziomu III lub, które są certyfikowane jedynie dla poziomu II, powinny być zapisane w takim dzienniku pokładowym lub książce zapisu elektronicznego, jaki został określony przez Administrację, przy wejściu i wyjściu z obszaru kontroli poziomu III emisji NO_x lub w przypadku zmiany statusu włączenia/wyłączenia w obrębie takiego obszaru, wraz z datą, czasem i pozycją statku.

5.4 Emisje tlenków azotu z okrętowego silnika wysokoprężnego, podlegające postanowieniom ust. 5.1 niniejszego prawidła, które następują bezpośrednio po zakończeniu budowy i prób morskich nowo zbudowanego statku, lub przed i po przebudowie, naprawie i/lub konserwacji statku, lub konserwacji lub naprawie silnika spełniającego normę poziomu II emisji lub silnika dwupaliwowego, gdy statek nie może posiadać paliwa gazowego lub ładunku gazu na pokładzie ze względu na wymagania bezpieczeństwa, dla których działania odbywają się w stoczni lub innym zakładzie naprawczym znajdującym się na obszarze kontroli III poziomu emisji NO_x są tymczasowo zwolnione pod warunkiem, że spełnione są następujące warunki:

.1 silnik spełnia limity NO_x określone dla poziomu II emisji; oraz

.2 statek płynąc bezpośrednio do lub ze stoczni lub innego zakładu remontowego, nie dokonuje załadunku lub rozładunku ładunku w okresie obowiązywania zwolnienia oraz przestrzega wszelkich dodatkowych szczególnych wymagań dotyczących trasy, wskazanych przez Państwo portu, w którym znajduje się stocznia lub inny zakład remontowy, jeśli ma to zastosowanie.

5.5 Zwolnienie opisane w ust. 5.4 niniejszego prawidła ma zastosowanie tylko w następującym okresie:

.1 dla nowo zbudowanego statku, okres rozpoczynający się w momencie przekazania statku ze stoczni, łącznie z próbami morskimi, a kończący się w momencie bezpośredniego opuszczenia przez statek obszaru(-ów) kontroli poziomu III emisji NO_x lub, w odniesieniu do statku wyposażonego w silnik dwupaliwowy, bezpośredniego opuszczenia przez statek obszaru(-ów) kontroli poziomu III emisji NO_x lub kieruje się bezpośrednio do najbliższej stacji bunkrowania paliwa gazowego, właściwej dla danego statku, znajdującej się na obszarze(-ach) kontroli poziomu III emisji NO_x;

.2 dla statku z silnikiem poziomu II emisji poddawanemu przebudowie, konserwacji lub naprawie, okres rozpoczynający się w momencie wejścia statku na obszar(-y) kontroli poziomu III emisji NO_x i kieruje się bezpośrednio do stoczni lub innego zakładu naprawczego, a kończący się w chwili, gdy statek zostaje zwolniony ze stoczni lub innego zakładu naprawczego i bezpośrednio opuszcza obszar(-y) kontroli III poziomu emisji NO_x po przeprowadzeniu prób morskich, jeśli ma to zastosowanie; lub

.3 dla statku z silnikiem dwupaliwowym, poddawanemu przebudowie, konserwacji lub naprawie, w przypadku gdy ze względu na wymagania bezpieczeństwa wymaga się, aby na statku nie było paliwa gazowego ani ładunku gazu, okres rozpoczynający się w momencie wejścia statku na obszar(-y) kontroli III poziomu emisji NO_x lub gdy statek jest odgazowywany na obszarze(-ach) kontroli poziomu III emisji NO_x i kieruje się bezpośrednio do stoczni lub innego obiektu remontowego, a kończący się w momencie gdy statek zostaje zwolniony ze stoczni lub innego zakładu naprawczego i bezpośrednio opuszcza obszar(-y) kontroli III poziomu emisji NO_x lub kieruje się bezpośrednio do najbliższej stacji bunkrowania paliwa gazowego właściwej dla danego statku, znajdującej się na obszarze(-ach) kontroli poziomu III emisji NO_x.

Obszar kontroli emisji

6 Dla celów niniejszego prawidła, obszarem kontroli III poziomu emisji NO_x jest każdy obszar morski, w tym obszar portowy, wyznaczony przez Organizację zgodnie z kryteriami i procedurami określonymi w Uzupełnieniu III do niniejszego Załącznika. Obszarami kontroli III poziomu emisji NO są:

.1 Północnoamerykański obszar kontroli emisji, który oznacza obszar wyznaczony współrzędnymi określonymi w Uzupełnieniu VII do niniejszego Załącznika;

.2 obszar kontroli emisji Morza Karaibskiego Stanów Zjednoczonych, który oznacza obszar wyznaczony współrzędnymi określonymi w Uzupełnieniu VII do niniejszego Załącznika;

.3 obszar Morza Bałtyckiego określony w prawidle 1.11.2 Załącznika I do niniejszej Konwencji; oraz

.4 obszar Morza Północnego określony w prawidle 1.14.6 Załącznika V do niniejszej Konwencji.

Okrętowy silnik wysokoprężny zainstalowany na statku zbudowanym przed dniem 1 stycznia 2000 r.

7.1 Niezależnie od postanowień ust. 1.1.1 niniejszego prawidła, okrętowy silnik wysokoprężny o mocy na wale większej niż 5000 kW i pojemności cylindra 90 litrów lub większej, zainstalowany na statku zbudowanym w dniu 1 stycznia 1990 r. lub po tej dacie, ale przed dniem 1 stycznia 2000 r., powinien spełniać limity emisji określone w ust. 7.4 niniejszego prawidła pod warunkiem, że Uznana Metoda dla tego silnika została certyfikowana przez Administrację Strony i powiadomienie o takiej certyfikacji zostało przedłożone Organizacji przez certyfikującą Administrację. Zgodność z przepisami niniejszego ustępu należy wykazać wykonując jedną z następujących czynności:

.1 zainstalowania certyfikowanej Uznanej Metody, potwierdzonej przeglądem przy wykorzystaniu procedury weryfikacji określonej w Kartotece Uznanej Metody, wraz z odpowiednim zapisem w Świadectwie IAPP o używaniu Uznanej Metody; lub

.2 certyfikacji potwierdzającej, że silnik pracuje w granicach limitów określonych w ust. 3, 4, lub 5.1.1 niniejszego prawidła, wraz z odpowiednim zapisem o certyfikacji silnika w Świadectwie IAPP.

7.2 Wymagania ust. 7.1 należy zastosować nie później niż przy pierwszym przeglądzie odnowieniowym, który ma miejsce 12 lub więcej miesięcy po złożeniu zawiadomienia, o którym mowa w ust. 7.1. Jeżeli armator statku, na którym musi zostać zainstalowana Uznana Metoda, może wykazać Administracji, że mimo jego starań, aby spełnić wymagania, Uznana Metoda nie była dostępna na rynku, wówczas Uznana Metoda powinna być zainstalowana na statku nie później niż do następnego przeglądu rocznego tego statku, który przypadnie po czasie, gdy Uznana Metoda będzie dostępna na rynku.

7.3 W odniesieniu do okrętowego silnika wysokoprężnego o mocy na wale większej niż 5000 kW i pojemności cylindra wynoszącej 90 litrów lub większej, zainstalowanego na statku zbudowanym w dniu 1 stycznia 1990 r. lub po tej dacie, ale przed dniem 1 stycznia 2000 r., Świadectwo IAPP wydane dla okrętowego silnika wysokoprężnego, którego dotyczy ust. 7.1 niniejszego prawidła, powinno wskazywać jeden z następujących elementów:

.1 została zastosowana Uznana Metoda na mocy ust. 7.1.1 niniejszego prawidła;

.2 silnik został certyfikowany na mocy ust. 7.1.2 niniejszego prawidła;

.3 Uznana Metoda nie jest jeszcze dostępna na rynku, jak opisano w ust. 7.2 niniejszego prawidła; lub

.4 Uznana Metoda nie ma zastosowania.

7.4 Z zastrzeżeniem prawidła 3 niniejszego Załącznika praca okrętowego silnika wysokoprężnego, określonego w ust. 7.1 niniejszego prawidła jest zabroniona, z wyjątkiem, gdy emisja tlenków azotu z silnika (obliczona jako całkowita ważona emisja NO_2) zawiera się w poniżej podanych granicach, gdzie *n* jest nominalną prędkością obrotową silnika (obroty wału korbowego na minutę):

.1 17,0 g/kWh, gdy *n* jest mniejsze niż 130 obr./min;

.2 $45,0 \times n^{(-0,2)}$ g/kWh, gdy *n* wynosi 130 lub więcej, lecz mniej niż 2000 obr./min;

.3 9,8 g/kWh, gdy *n* wynosi 2000 obr./min lub więcej.

7.5 Certyfikacja Uznanej Metody powinna być przeprowadzona zgodnie z rozdziałem 7 zmienionego Kodeksu technicznego NO_x 2008 i powinna obejmować weryfikację:

.1 przez projektanta bazowego okrętowego silnika wysokoprężnego, do którego stosuje się Uznaną Metodę, która wykaże, że obliczony efekt Uznanej Metody nie spowoduje zmniejszenia mocy silnika o więcej niż 1,0%, wzrostu zużycia paliwa o ponad 2,0%, mierzonego zgodnie z odpowiednim cyklem prób, określonym w zmienionym Kodeksie technicznym NO_x 2008 lub nie wpłynie niekorzystnie na trwałość lub niezawodność silnika; oraz

.2 czy koszt Uznanej Metody nie jest nadmierny, co można określić przez porównanie zmniejszenia ilości NO_x przy użyciu Uznanej Metody w celu osiągnięcia wymogów określonych w ust. 7.4 niniejszego prawidła oraz kosztu zakupu i instalacji tej Uznanej Metody.

Certyfikacja

8 Zmieniony Kodeks techniczny NO_x 2008 należy stosować w procedurach certyfikacji, prób oraz pomiarów dla wymagań określonych w niniejszym prawidle.

9 Procedury określania emisji NO_x zawarte w zmienionym Kodeksie technicznym NO_x 2008 mają być reprezentatywne dla normalnej pracy silnika. Urządzenia zakłócające i nieracjonalne strategie kontroli emisji nie pozwalają na to i nie powinny być dozwolone. Niniejsze prawidło nie powinno wykluczać stosowania dodatkowych urządzeń sterujących, które są wykorzystywane do ochrony silnika, ani jego urządzeń pomocniczych przed warunkami pracy, które mogłyby spowodować uszkodzenie lub awarię, lub które są wykorzystywane do ułatwienia rozruchu silnika.

Prawidło 14
Tlenki siarki (SO_x) i zanieczyszczenia stałe

Wymagania ogólne

1 Zawartość siarki w paliwie używanym na statku lub przewożonym do użytku na statku nie powinna przekraczać 0,50% m/m.

2 Światową średnią zawartość siarki w paliwie pozostałościowym dostarczanym do użycia na statkach powinno się monitorować, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.

Wymagania w granicach obszarów kontroli emisji

3 Dla celów niniejszego prawidła, obszarem kontroli emisji jest każdy obszar morski, w tym obszar portowy, wyznaczony przez Organizację zgodnie z kryteriami i procedurami określonymi w Uzupełnieniu III do niniejszego Załącznika. Obszarami kontroli emisji zgodnie z niniejszym prawidłem są:

.1 obszar Morza Bałtyckiego określony w prawidle 1.11.2 Załącznika I do niniejszej Konwencji;

.2 obszar Morza Północnego określony w prawidle 1.14.6 Załącznika V do niniejszej Konwencji;

.3 Północnoamerykański obszar kontroli emisji, który oznacza obszar wyznaczony współrzędnymi określonymi w Uzupełnieniu VII do niniejszego Załącznika; oraz

.4 obszar kontroli emisji Morza Karaibskiego Stanów Zjednoczonych, który oznacza obszar wyznaczony współrzędnymi określonymi w Uzupełnieniu VII do niniejszego Załącznika.

4 Podczas przebywania statku w obszarach kontroli emisji, zawartość siarki w paliwie używanym na statku nie powinna przekraczać 0,10% m/m.

5 Zawartość siarki w paliwie, o której mowa w ust. 1 oraz ust. 4 niniejszego prawidła powinna być udokumentowana przez jego dostawcę zgodnie z wymaganiami prawidła 18 niniejszego Załącznika.

6 Te statki, które używają odrębnych paliw w celu spełnienia wymagań ust. 4 niniejszego prawidła i wpływające lub opuszczające obszar kontroli emisji, określony w ust. 3 niniejszego prawidła, powinny posiadać pisemną procedurę określającą, w jaki sposób, przed wpłynięciem na obszar kontroli emisji, musi być dokonane przejście na inny rodzaj paliwa, uwzględniając wystarczający czas dla pełnego przepłukania systemu paliwowego ze wszystkich paliw przekraczających wymienioną w ust. 4 niniejszego prawidła, odpowiednią zawartość siarki. Zapisy uwzględniające objętość paliwa o niskiej zawartości siarki w każdym ze zbiorników, datę, godzinę i pozycję statku po zakończeniu operacji przejścia na inny rodzaj paliwa przed wpłynięciem na obszar kontroli emisji, należy prowadzić w dzienniku zalecanym przez Administrację lub książce zapisu elektronicznego.

7 W okresie pierwszych 12 miesięcy następujących bezpośrednio po wejściu w życie zmiany wyznaczającej konkretny obszar kontroli emisji, określony zgodnie z ust. 3 niniejszego prawidła, statki eksploatowane w tym obszarze kontroli emisji są zwolnione z wymagań zawartych w ust. 4 i 6 niniejszego prawidła oraz z wymagań ust. 5 niniejszego prawidła w takim stopniu, w jakim odnosi się do nich ust. 4 niniejszego prawidła.

Pobieranie i analiza próbek paliwa używanego na statku oraz paliwa przewożonego na statku

8 Jeżeli właściwy organ Strony wymaga poddania analizie próbki paliwa używanego na statku lub próbki paliwa przewożonego na statku, powinno to zostać dokonane zgodnie z procedurą weryfikacji określoną w Uzupełnieniu VI do niniejszego Załącznika, celem ustalenia czy paliwo używane na statku lub paliwo przewożone na statku spełnia wymagania określone w ust. 1 lub ust. 4 niniejszego prawidła. Próbka paliwa używanego na statku powinna zostać pobrana z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację. Próbka paliwa przewożonego na statku powinna zostać pobrana z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.

9 Próbka powinna być opieczętowana przez przedstawiciela organu właściwego za pomocą unikalnego środka indentyfikacyjnego w obecności przedstawiciela statku. Załoga statku powinna mieć możliwość zachowania duplikatu próbki.

Punkt poboru próbki paliwa używanego na statku

10 Dla każdego statku podlegającego prawidłom 5 i 6 niniejszego Załącznika należy zainstalować lub wyznaczyć punkt(-y) pobierania reprezentatywnych próbek paliwa olejowego używanego na statku, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.

11 Dla statku zbudowanego przed dniem 1 kwietnia 2022 r., punkt(-y) poboru próbek, o którym(-ych) mowa w ust. 10 powinny być zainstalowane lub wyznaczone nie później niż podczas pierwszego przeglądu odnowieniowego określonego w prawidle 5.1.2 niniejszego Załącznika, przeprowadzonym w dniu 1 kwietnia 2023 r. lub po tej dacie.

12 Wymagania określone w ust. 10 i 11 powyżej nie mają zastosowania do systemu paliwa olejowego dla paliwa o niskiej temperaturze zapłonu przeznaczonego do spalania w celach napędowych lub wykorzystania na statku.

13 Właściwy organ Strony powinien, w stosownych przypadkach, wykorzystać punkt(-y) poboru próbek wyposażony(-e) lub wyznaczony(-e) do poboru reprezentatywnej próbki (próbek) z paliwa olejowego używanego na pokładzie w celu weryfikacji, czy paliwo olejowe spełnia wymagania niniejszego prawidła. Pobranie próbek paliwa olejowego przez właściwy organ Strony powinno odbywać się tak szybko jak to możliwe, bez powodowania nadmiernego opóźnienia statku.

Prawidło 15
Lotne związki organiczne

1 Jeżeli emisje lotnych związków organicznych (VOCs) ze zbiornikowców będą regulowane albo w porcie lub portach albo terminalu lub terminalach będących pod jurysdykcją Strony, to należy je regulować zgodnie z postanowieniami niniejszego prawidła.

2 Strona, która ogranicza emisję lotnych związków organicznych ze zbiornikowców powinna powiadomić o tym Organizację. Takie powiadomienie powinno zawierać dane o wielkości zbiornikowców, które będą kontrolowane, o ładunkach wymagających systemów kontroli emisji oparów i o dacie rozpoczęcia takiej kontroli. Powiadomienie to należy złożyć co najmniej sześć miesięcy przed datą wejścia w życie kontroli.

3 Strona, która wyznacza porty lub terminale, w których ograniczana będzie emisja lotnych związków organicznych ze zbiornikowców powinna zapewnić, że w wyznaczonych portach i terminalach są zastosowane, zatwierdzone przez Stronę z uwzględnieniem norm bezpieczeństwa opracowanych przez Organizację, systemy kontroli emisji oparów oraz, że pracują w sposób bezpieczny i taki, aby nie powodować nadmiernego opóźnienia statku.

4 Organizacja powinna rozpowszechniać wykaz takich portów oraz terminali wyznaczonych przez Strony, w celu poinformowania innych Stron i państw członkowskich Organizacji.

5 Zbiornikowiec, do którego mają zastosowanie wymagania ust. 1 niniejszego prawidła, powinien być wyposażony w system gromadzenia oparów zatwierdzony przez Administrację, z uwzględnieniem norm bezpieczeństwa opracowanych przez Organizację, i powinien używać tego systemu podczas załadunku tego typu ładunków. Port lub terminal, które posiadają zainstalowane systemy kontroli emisji oparów, zgodne z niniejszym prawidłem mogą przyjmować zbiornikowce, które nie są wyposażone w system gromadzenia oparów, w ciągu trzech lat po dacie wejścia w życie wymienionej w ust. 2 niniejszego prawidła.

6 Zbiornikowiec przewożący surową ropę naftową powinien posiadać na pokładzie i wdrożyć zatwierdzony przez Administrację Plan postępowania z lotnymi związkami organicznymi. Taki plan powinien być przygotowany z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację. Plan powinien być dostosowany do konkretnego statku oraz powinien co najmniej:

.1 zawierać pisemne procedury zmniejszania emisji lotnych związków organicznych podczas załadunku, rejsu morzem i wyładunku ropy;

.2 uwzględniać powstające przy myciu surową ropą naftową dodatkowe lotne związki organiczne;

.3 wskazywać osobę odpowiedzialną za wdrożenie planu; oraz

.4 dla statków odbywających podróże międzynarodowe, być sporządzony w języku roboczym kapitana i oficerów, a jeżeli język roboczy kapitana i oficerów nie jest językiem angielskim, francuskim lub hiszpańskim, zawierać tłumaczenie na jeden z tych języków.

7 Niniejsze prawidło powinno mieć zastosowanie również do gazowców tylko wtedy, gdy systemy załadunkowe i uszczelnień ładunku umożliwiają bezpieczne zatrzymywanie na statku lub bezpieczne zdawanie na ląd niemetanowych lotnych związków organicznych.

Prawidło 16
Spalanie na statku

1 Z wyjątkiem postanowień ust. 4 niniejszego prawidła, spalanie na statku może być dopuszczalne tylko w spalarkach okrętowych.

2 Na statku powinno być zakazane spalanie następujących substancji:

.1 pozostałości ładunków objętych postanowieniami Załącznika I, II i III lub związanych z nimi zanieczyszczonych opakowań;

.2 polichlorowanych bifenylów (PCBs);

.3 śmieci zdefiniowanych w Załączniku V, zawierających więcej niż śladowe ilości metali ciężkich;

.4 produktów rafinacji ropy naftowej zawierających związki chlorowcowe;

.5 szlamu ściekowego i szlamu olejowego, które nie powstały na statku; oraz

.6 pozostałości z systemów oczyszczania gazów spalinowych.

3 Spalanie na statku polichlorku winylu (PVCs) jest zabronione, z wyjątkiem spalania w spalarce okrętowej posiadającej Świadectwa uznania typu zgodne z wymaganiami Organizacji.

4 Spalanie na statku szlamu ściekowego i szlamu olejowego, pochodzącego z normalnej pracy statku, może się także odbywać albo w siłowni głównej albo pomocniczej lub w kotłach, lecz w tych przypadkach nie powinno się to odbywać wewnątrz portów, przystani i w ujściach rzek.

5 Prawidło to w żaden sposób:

.1 nie powoduje naruszenia postanowień Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji z 1972 r. z poprawkami i Protokołu z nią związanego z 1996 r. lub innych jej wymogów, lub

.2 nie stanowi przeszkody dla rozwoju, instalacji oraz eksploatacji alternatywnie skonstruowanych okrętowych urządzeń do obróbki cieplnej odpadów, które spełniałyby lub przewyższałyby wymagania niniejszego prawidła.

6.1 Z wyjątkiem ustaleń w ust. 6.2 niniejszego prawidła, każda spalarka na statku zbudowanym w dniu 1 stycznia 2000 r. lub po tej dacie, lub spalarka zainstalowana na statku w dniu 1 stycznia 2000 r. lub po tej dacie, powinna spełniać wymagania zawarte w Uzupełnieniu IV do niniejszego Załącznika. Każda spalarka, o której mowa w niniejszym ustępie, powinna być zatwierdzona przez Administrację, biorąc pod uwagę standardowe wymagania techniczne dla spalarek okrętowych opracowane przez Organizację.

6.2 Administracja może zezwolić na odstąpienie od zastosowania wymagania określonego w ust. 6.1, w stosunku do każdej spalarki zainstalowanej na statku przed dniem 19 maja 2005 r. pod warunkiem, że statek jest zaangażowany wyłącznie w podróże po wodach będących we władaniu lub pod jurysdykcją państwa, którego banderę statek jest upoważniony podnosić.

7 Spalarki zainstalowane zgodnie z wymaganiami określonymi w ust. 6.1 niniejszego prawidła powinny posiadać instrukcję obsługi opracowaną przez producenta, która powinna być zachowana przy urządzeniu oraz powinna określać, w jaki sposób eksploatować spalarkę w granicach parametrów określonych w ust. 2 Uzupełnienia IV do niniejszego Załącznika.

8 Personel odpowiedzialny za obsługę spalarki zainstalowanej zgodnie z wymaganiami określonymi w ust. 6.1 niniejszego prawidła, powinien być przeszkolony do wdrażania wymagań zawartych w instrukcji obsługi dostarczonej przez jej producenta zgodnie z wymaganiami ust. 7 niniejszego prawidła.

9 Dla spalarek zainstalowanych zgodnie z wymaganiami określonymi w ust. 6.1 niniejszego prawidła, podczas pracy urządzenia wymagana jest ciągła kontrola temperatury wylotowej gazu z komory spalania. Jeżeli spalarka jest spalarką z zasilaniem ciągłym, to odpady nie powinny być wprowadzane do niej, gdy temperatura wylotowa gazu z komory spalania wynosi poniżej 850°C. W przypadku spalarki okrętowej ładowanej partiami, urządzenie powinno być skonstruowane w taki sposób, aby temperatura wylotowa z komory spalania osiągała 600°C w ciągu pięciu minut po uruchomieniu i stabilizowała się następnie przy temperaturze nie niższej niż 850°C.

Prawidło 17
Urządzenia odbiorcze

1 Każda Strona zobowiązuje się do zapewnienia infrastruktury odpowiadającej potrzebom:

.1 statków korzystających z jego portów, w których są przeprowadzane naprawy, na urządzenia do odbioru substancji zubożających warstwę ozonową i wyposażenie zawierające takie substancje, gdy będą one usuwane ze statków;

.2 statków korzystających z jego portów, terminali lub portów, w których są przeprowadzane naprawy, na urządzenia do odbioru pozostałości z oczyszczania spalin z systemu oczyszczania spalin,

bez powodowania nadmiernego opóźnienia statków oraz

.3 w przypadku złomowania statku, na odbiór substancji zubożających warstwę ozonową i wyposażenia zawierającego takie substancje, gdy będą one usuwane ze statków.

2 Małe rozwijające się państwa wyspiarskie mogą spełniać wymagania ust. 1 niniejszego prawidła poprzez porozumienia regionalne, gdy z powodu wyjątkowej sytuacji tych państw, takie porozumienia są jedynym praktycznym sposobem spełnienia tych wymagań. Strony uczestniczące w porozumieniu regionalnym powinny opracować Regionalny Plan Urządzeń Odbiorczych, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.

Rząd każdej ze Stron uczestniczących w porozumieniu regionalnym powinien skonsultować z Organizacją w celu przekazania Stronom niniejszej Konwencji:

.1 w jaki sposób Regionalny Plan Urządzeń Odbiorczych uwzględnia wytyczne;

.2 szczegółowe dane określonych Regionalnych Centrów Odbioru Odpadów ze Statków;

.3 szczegółowe dane dotyczące portów posiadających jedynie urządzenia z ograniczeniami.

3 Jeżeli dany port lub terminal Strony jest, biorąc pod uwagę wytyczne, które muszą być opracowane przez Organizację, położony daleko, lub brak jest w nim infrastruktury przemysłowej niezbędnej do zarządzania i przetwarzania tych substancji, o których mowa w ust. 1 niniejszego prawidła, a zatem nie może przyjmować tych substancji, wówczas Strona powinna poinformować Organizację o takim porcie lub terminalu, tak aby informacje te mogły być przekazywane wszystkim Stronom i państwom członkowskim Organizacji w celach informacyjnych oraz wszelkich odpowiednich działań. Każda Strona, która przekazała Organizacji takie informacje, powinna powiadomić Organizację również o swoich portach i terminalach, w których dostępne są urządzenia odbiorcze umożliwiające zarządzanie i przetwarzanie takich substancji.

4 Każda Strona powinna powiadomić Organizację w celu przekazania jej członkom informacji o wszystkich przypadkach, gdy urządzenia wymagane przez niniejsze prawidło są niedostępne lub uważane za niewystarczające.

Prawidło 18
Dostępność i jakość paliwa olejowego

Dostępność paliwa olejowego

1 Każda Strona powinna przedsięwziąć wszelkie możliwe kroki w celu promowania dostępności paliw olejowych spełniających wymagania niniejszego Załącznika i poinformowania Organizacji o dostępności, spełniających wymagania paliw olejowych w swoich portach i terminalach.

2.1 Jeżeli Strona wykryje, że statek nie spełnia wymagań norm dla paliw olejowych określonych w niniejszym Załączniku, właściwy organ Strony może wymagać, aby załoga statku:

.1 przedstawiła zestawienie działań podjętych w celu próby spełnienia zgodności; oraz

.2 udowodniła, że nastąpiły próby zakupu paliwa olejowego spełniającego wymagania, biorąc pod uwagę plan jego podróży, a jeżeli nie zostało to wykonane jak planowano,

żeby zlokalizować alternatywne źródła paliwa olejowego spełniające wymagania oraz, że mimo najlepszych chęci, aby uzyskać paliwo olejowe spełniające wymagania, nie był możliwy jego zakup.

2.2 Nie należy wymagać od statku, aby zbaczał z zamierzonej podróży lub w nieuzasadniony sposób ją opóźniał w celu osiągnięcia zgodności.

2.3 Jeśli statek przekazuje informacje określone w ust. 2.1 niniejszego prawidła, Strona powinna wziąć pod uwagę wszystkie okoliczności sprawy i przedstawione dowody w celu ustalenia możliwości podjęcia odpowiednich działań, w tym niepodejmowania środków kontroli.

2.4 Statek powinien powiadomić swoją Administrację oraz właściwy organ danego portu miejsca przeznaczenia, gdy nie może zakupić paliwa olejowego spełniającego wymagania.

2.5 Strona powinna powiadomić Organizację, gdy statek przedstawi dowody niedostępności paliwa olejowego spełniającego wymagania.

Jakość paliwa olejowego

3 Paliwo olejowe przeznaczone do spalania, dostarczane i używane na statkach, do których ma zastosowanie niniejszy Załącznik, powinno spełniać następujące wymagania:

.1 z wyjątkiem postanowień ust. 3.2 niniejszego prawidła:

.1.1 paliwo olejowe powinno być mieszaniną węglowodorów uzyskaną z rafinacji ropy naftowej. Nie wyklucza to stosowania małej ilości dodatków, których celem jest poprawienie niektórych parametrów paliwa;

.1.2 paliwo olejowe nie powinno zawierać żadnego kwasu nieorganicznego; oraz

.1.3 paliwo olejowe nie powinno zawierać żadnej dodatkowej substancji lub odpadów chemicznych, które:

.1. zagrażają bezpieczeństwu statku lub oddziałują niekorzystnie na pracę mechanizmów, lub

.2 są szkodliwe dla załogi, lub

.3 ogólnie przyczyniają się do dodatkowego zanieczyszczenia powietrza.

.2 paliwo olejowe przeznaczone do spalania, uzyskane metodami innymi niż rafinacja ropy naftowej, nie powinno:

.2.1 przekraczać mających zastosowanie limitów zawartości siarki, określonych w prawidle 14 niniejszego Załącznika;

.2.2 powodować przekroczenia przez silnik granicznych wartości emisji NO_x, określonych w ust. 3, 4, 5.1.1 oraz 7.4 prawidła 13;

.2.3 zawierać kwasu nieorganicznego; lub

.2.4.1 zagrażać bezpieczeństwu statku lub oddziaływać niekorzystnie na pracę mechanizmów, lub

.2.4.2 być szkodliwe dla personelu lub

.2.4.3 ogólnie przyczyniać się do dodatkowego zanieczyszczenia powietrza.

4 Niniejsze prawidło nie ma zastosowania do węgla w jego stałej postaci lub paliw jądrowych. Ust. 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3 i 9.4 niniejszego prawidła nie mają zastosowania do paliw gazowych, takich jak płynny gaz ropopochodny, sprężony gaz ziemny lub skroplony gaz ziemny. Zawartość siarki w paliwach gazowych dostarczanych na statek specjalnie do celów spalania na tym statku powinna być udokumentowana przez dostawcę.

5 Dla każdego statku, którego dotyczą postanowienia prawideł 5 i 6 niniejszego Załącznika, szczegóły dotyczące paliwa olejowego dla celów spalania, dostarczanego i używanego na statku, powinny być odnotowane w dokumencie dostawy paliwa, który powinien zawierać co najmniej informacje podane w Uzupełnieniu V do niniejszego Załącznika.

6 Dokument dostawy paliwa powinien znajdować się na statku w miejscu łatwo dostępnym dla inspekcji we wszystkich uzasadnionych przypadkach. Dokument ten należy przechowywać na statku przez okres trzech lat po dostarczeniu paliwa na statek.

7.1 Właściwy organ Strony może sprawdzić dokumenty dostawy paliwa na każdym statku, do którego ma zastosowanie niniejszy Załącznik, podczas postoju statku w porcie lub terminalu przybrzeżnym, może wykonać kopię z każdego dokumentu dostawy oraz może wymagać od kapitana lub osoby pełniącej jego obowiązki potwierdzenia autentyczności każdej kopii takiego dokumentu dostawy paliwa. Właściwy organ może ponadto zweryfikować zawartość każdego dokumentu poprzez konsultacje z portem, w którym dokument został wydany.

7.2 Sprawdzenie dokumentów dostawy paliwa i odbiór przez właściwy organ potwierdzonej kopii, zgodnie z ust. 7.1 niniejszego prawidła, powinno odbyć się możliwie szybko, nie powodując nadmiernego opóźnienia statku.

8.1 Dokument dostawy paliwa powinien być przechowywany na statku wraz z reprezentatywną próbką dostarczonego paliwa, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację. Próbka powinna być zapieczętowana i podpisana przez przedstawiciela dostawcy i kapitana lub oficera odpowiedzialnego za operację dostarczania paliwa i powinna być przechowywana na statku, dopóki paliwo nie zostanie prawie całkowicie zużyte, lecz w żadnym przypadku nie krócej niż przez okres 12 miesięcy od daty dostawy paliwa.

8.2 Jeżeli Strona wymaga przeprowadzenia analizy próbki reprezentatywnej, powinno to być dokonane zgodnie z procedurą weryfikacji określoną w Uzupełnieniu VI do niniejszego Załącznika, w celu ustalenia czy paliwo olejowe spełnia wymagania określone niniejszego Załącznika.

9 Strony zobowiązują się do zapewnienia, że właściwe organy przez nie wyznaczone będą:

.1 prowadziły wykaz lokalnych dostawców paliwa;

.2 wymagały od lokalnych dostawców dostarczenia dokumentu dostawy paliwa i jego próbki zgodnie z wymogami niniejszego prawidła, którymi dostawca paliwa olejowego poświadcza, że paliwo olejowe spełnia wymagania prawidła 14 i 18 niniejszego Załącznika;

.3 wymagały, aby lokalni dostawcy przechowywali kopię dokumentu dostawy paliwa przez okres nie krótszy niż trzy lata dla celów inspekcji i weryfikacji przez państwo portu, gdy zajdzie taka konieczność;

.4 podejmować odpowiednie działania przeciw dostawcom paliwa, jeżeli stwierdzono, że dostarczają paliwo niespełniające wymogów zapisanych w dokumencie dostawy paliwa;

.5 informowały Administrację o każdym statku otrzymującym paliwo niespełniające wymagań prawideł 14 lub 18 niniejszego Załącznika; oraz

.6 informowały Organizację w celu przekazania Stronom i państwom członkowskim Organizacji wszystkich przypadków, w których dostawcy paliwa nie spełnili wymagań wymienionych w prawidłach 14 lub 18 niniejszego Załącznika.

10 W związku z inspekcjami państwa portu przeprowadzanymi przez Strony, Strony te podejmują się ponadto:

.1 informować Strony lub państwa, które nie są Stronami, pod których jurysdykcją został wydany dokument dostawy paliwa, o przypadkach dostawy nieodpowiedniego paliwa, podając wszystkie odpowiednie informacje; oraz

.2 zapewnić, że zostało podjęte odpowiednie działanie zaradcze w celu doprowadzenia paliwa wykrytego jako niespełniającego wymagań do ich spełnienia.

11 Na każdym statku o pojemności brutto 400 (GT) i większej pływającym na regularnych liniach, z częstymi i stałymi zawinięciami do portów, Administracja może, po zgłoszeniu się i konsultacji z poszkodowanym państwem, podjąć decyzję o tym, aby zgodność z ust. 6 niniejszego prawidła mogła być udokumentowana w inny sposób, dający podobne zapewnienie zgodności z prawidłami 14 i 18 niniejszego Załącznika.

ROZDZIAŁ 4 - WYMAGANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI ENERGETYCZNEJ STATKÓW

Prawidło 19
Zastosowanie

1 Niniejszy rozdział dotyczy statków o pojemności brutto 400 (GT) i większej.

2 Wymagania niniejszego rozdziału nie dotyczą:

.1 statków odbywających wyłącznie podróże po wodach będących we władaniu lub pod jurysdykcją państwa, którego banderę statek jest upoważniony podnosić. Jednakże, każda Strona powinna zapewnić, poprzez przyjęcie odpowiednich środków, że statki są zbudowane i działają w sposób zgodny z wymaganiami rozdziału 4 niniejszego Załącznika w zakresie, w jakim jest to uzasadnione i wykonalne;

.2 statków nieposiadających napędu mechanicznego oraz platform, łącznie z FPSO, FSU i platformami wiertniczymi, niezależnie od ich napędu.

3 Prawidła 22, 23, 24 i 25 niniejszego Załącznika nie mają zastosowania do statków posiadających napęd niekonwencjonalny, z tym, że prawidła 22 i 24 mają zastosowanie do wycieczkowych statków pasażerskich posiadających napęd niekonwencjonalny oraz do zbiornikowców LNG z napędem

konwencjonalnym lub niekonwencjonalnym, przekazanych w dniu 1 września 2019 r. lub po tej dacie, jak określono w prawidle 2.2.1, oraz prawidła 23 i 25 mają zastosowanie do wycieczkowych statków pasażerskich posiadających napęd niekonwencjonalny oraz do zbiornikowców LNG z napędem konwencjonalnym lub niekonwencjonalnym. Prawidła 22, 23, 24, 25 oraz 28 nie mają zastosowania do statków kategorii A zdefiniowanych w Kodeksie polarnym.

4 Niezależnie od postanowień ust. 1 niniejszego prawidła, Administracja może odstąpić od wymogu spełnienia wymagań prawidła 22 i prawidła 24 niniejszego Załącznika dla statków o pojemności brutto 400 (GT) i większej.

5 Postanowienia ust. 4 niniejszego prawidła nie dotyczą statków o pojemności brutto 400 (GT) i większej:

.1 na budowę których kontrakt podpisany został w dniu 1 stycznia 2017 r. lub po tej dacie; lub

.2 w przypadku braku kontraktu na budowę, którego stępka została położona, lub który znajdował się w podobnym stadium budowy w dniu 1 lipca 2017 r. lub po tej dacie; lub

.3 który został przekazany do eksploatacji w dniu 1 lipca 2019 r. lub po tej dacie; lub

.4 w przypadku znacznej przebudowy statku nowego lub istniejącego, określonego w prawidle 2.2.17 niniejszego Załącznika, w dniu 1 stycznia 2017 r. lub po tej dacie, oraz do której mają zastosowanie prawidła 5.4.2 i 5.4.3 niniejszego Załącznika.

6 Administracja Strony niniejszej Konwencji, która zezwala na zastosowanie ust. 4 lub zawiesza, unieważnia czy odmawia zastosowania tego ustępu w stosunku do statku upoważnionego do podnoszenia bandery tego państwa, powinna niezwłocznie powiadomić o tym fakcie Organizację w celu przekazania szczegółów tej decyzji Stronom niniejszego Protokołu dla ich informacji.

Prawidło 20
Cel

Celem niniejszego rozdziału jest zmniejszenie intensywności emisji dwutlenku węgla przez żeglugę międzynarodową, poprzez dążenie do osiągnięcia poziomów ambicji określonych we *Wstępnej Strategii IMO dotyczącej redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków*.

Prawidło 21
Wymagania funkcjonalne

Aby osiągnąć cel określony w prawidle 20 niniejszego Załącznika, statek, do którego ma zastosowanie niniejszy rozdział powinien spełniać, w zależności od przypadku, następujące wymagania funkcjonalne w celu zmniejszenia jego intensywności zużycia węgla:

.1 wymogi techniczne dotyczące intensywności zużycia węgla zgodnie z prawidłami 22, 23, 24 i 25 niniejszego Załącznika; oraz

.2 wymogi dotyczące eksploatacyjnej intensywności zużycia węgla zgodnie z prawidłami 26, 27 i 28 niniejszego Załącznika.

Prawidło 22
Osiągnięty Projektowy Wskaźnik Efektywności Energetycznej (osiągnięty wskaźnik EEDI)

1 Osiągnięty wskaźnik EEDI należy obliczać dla:

.1 każdego statku nowego;

.2 każdego statku nowego, który został poddany znacznej przebudowie; oraz

.3 każdego statku nowego lub istniejącego, który został poddany tak znacznej przebudowie, że Administracja uznaje dany statek jako statek nowo zbudowany,

który należy do jednej lub więcej kategorii wymienionych w prawidłach 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 – 2.2.16, 2.2.20, 2.2.22, oraz 2.2.26 – 2.2.29 niniejszego Załącznika. Wartość osiągniętego wskaźnika EEDI powinna być określana dla każdego statku i wskazywać szacunkową zdolność statku pod względem efektywności energetycznej, a jej uzupełnieniem powinna być Kartoteka techniczna EEDI zawierająca informacje niezbędne do obliczenia wartości osiągniętego wskaźnika EEDI oraz przedstawiająca ciąg obliczeń. Wartość osiągniętego wskaźnika EEDI powinna zostać zweryfikowana w oparciu o Kartotekę techniczną EEDI przez Administrację albo przez należycie przez nią upoważnioną organizację.

2 Wartość osiągniętego wskaźnika EEDI należy obliczać zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację.

3 Dla każdego statku podlegającego prawidłu 24 niniejszego Załącznika, Administracja lub każda organizacja należycie przez nią upoważniona, powinna zgłosić Organizacji wymagane i osiągnięte wartości wskaźnika EEDI oraz odpowiednie informacje, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację, za pośrednictwem komunikacji elektronicznej:

.1 w ciągu siedmiu miesięcy od zakończenia przeglądu wymaganego zgodnie z prawidłem 5.4 niniejszego Załącznika; lub

.2 w ciągu siedmiu miesięcy od dnia 1 kwietnia 2022 r. dla statku dostarczonego przed dniem 1 kwietnia 2022 r.

Prawidło 23
Osiągnięty Wskaźnik Efektywności Energetycznej Istniejącego Statku (osiągnięty wskaźnik EEXI)

1 Osiągnięty wskaźnik EEXI należy obliczać dla:

.1 każdego statku; oraz

.2 każdego statku, który został poddany znacznej przebudowie,

który należy do jednej lub więcej kategorii wymienionych w prawidłach 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 – 2.2.16, 2.2.22, oraz 2.2.26 – 2.2.29 niniejszego Załącznika. Wartość osiągniętego wskaźnika EEXI powinna być określana dla każdego statku i wskazywać szacunkową zdolność statku pod względem efektywności energetycznej, a jej uzupełnieniem powinna być Kartoteka techniczna EEXI zawierająca informacje niezbędne do obliczenia wartości osiągniętego wskaźnika EEXI oraz przedstawiająca ciąg obliczeń. Wartość osiągniętego wskaźnika EEXI powinna zostać zweryfikowana w oparciu o Kartotekę techniczną EEXI albo przez Administrację albo przez należycie przez nią upoważnioną organizację.

2 Wartość osiągniętego wskaźnika EEXI należy obliczać zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację.

3 Niezależnie od ust. 1 niniejszego prawidła, dla każdego statku, do którego ma zastosowanie prawidło 22 niniejszego Załącznika, osiągnięty wskaźnik EEDI zweryfikowany przez Administrację lub jakąkolwiek organizację należycie przez nią upoważnioną, zgodnie z prawidłem 22.1 niniejszego Załącznika, może zostać uznany za osiągnięty wskaźnik EEXI, jeżeli wartość osiągniętego wskaźnika EEDI jest równa lub mniejsza od wartości wymaganego wskaźnika EEXI wymaganej zgodnie z prawidłem 25 niniejszego Załącznika. W takim przypadku, wartość osiągniętego wskaźnika EEXI podlega weryfikacji w oparciu o Kartotekę techniczną EEDI.

Prawidło 24
Wymagany wskaźnik EEDI

1 Dla każdego:

.1 statku nowego,

.2 statku nowego, który został poddany znacznej przebudowie, oraz

.3 statku nowego lub istniejącego, który został poddany tak znacznej przebudowie, że Administracja uznaje dany statek jako statek nowo zbudowany,

który należy do jednej z kategorii wymienionych w prawidłach 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 – 2.2.16, 2.2.22, oraz 2.2.26 – 2.2.29 i do którego ma zastosowanie niniejszy rozdział, wartość osiągniętego wskaźnika EEDI powinna być określana w następujący sposób:

Osiągnięty wskaźnik EEDI ≤ Wymagany wskaźnik EEDI = (1 – X/100) × Wartość linii odniesienia

gdzie X oznacza współczynnik redukcji określony w tabeli 1 dla wymaganego wskaźnika EEDI względem linii odniesienia EEDI.

2 Dla każdego statku nowego oraz istniejącego, który został poddany tak znacznej przebudowie, że Administracja uznaje statek jako statek nowo zbudowany, należy obliczyć wartość osiągniętego wskaźnika EEDI, który powinien spełniać wymagania ust. 1 niniejszego prawidła z mającym zastosowanie współczynnikiem redukcji odpowiadającym danemu typowi i wielkości statku przebudowanego w dniu zawarcia kontraktu na jego przebudowę, lub w przypadku braku takiego kontraktu, w dniu rozpoczęcia jego przebudowy.

Tabela 1 – *Współczynniki redukcji (wyrażone w procentach) wskaźnika EEDI względem linii odniesienia EEDI*

Typ statku	Wielkość statku	Etap 0 01.01.2013 – 31.12.2014	Etap 1 01.01.2015 – 31.12.2019	Etap 2 01.01.2020 – 31.03.2022	Etap 2 01.01.2020 – 31.12.2024	Etap 3 01.04.2022 i po tej dacie	Etap 3 01.01.2025 i po tej dacie
Masowiec	20 000 DWT i powyżej	0	10		20		30
	10 000 ÷ 20 000 DWT	nie dotyczy	0 - 10*		0 - 20*		0 - 30*

Gazowiec	15 000 DWT i powyżej	0	10	20		30	
	10 000 ÷ 15 000 DWT	0	10		20		30
	2 000 ÷ 10 000 DWT	nie dotyczy	0 - 10*		0 - 20*		0 - 30*
Zbiornikowiec	20 000 DWT i powyżej	0	10		20		30
	4 000 ÷ 20 000 DWT	nie dotyczy	0 - 10*		0 - 20*		0 - 30*
Kontenerowiec	200 000 DWT I powyżej	0	10	20		50	
	120 000 ÷ 200 000 DWT	0	10	20		45	
	80 000 ÷ 120 000 DWT	0	10	20		40	
	40 000 ÷ 80 000 DWT	0	10	20		35	
	15 000 ÷ 40 000 DWT	0	10	20		30	
	10 000 ÷ 15 000 DWT	nie dotyczy	0 - 10*	0 - 20*		15 - 30*	
Drobnicowiec	15 000 DWT i powyżej	0	10	15		30	
	3 000 ÷ 15 000 DWT	nie dotyczy	0 - 10*	0 - 15*		0 - 30*	
Chłodniowiec	5 000 DWT i powyżej	0	10		15		30
	3 000 ÷ 5 000 DWT	nie dotyczy	0 - 10*		0 - 15*		0 - 30*
Statek kombinowany	20 000 DWT i powyżej	0	10		20		30
	4 000 ÷ 20 000 DWT	nie dotyczy	0 - 10*		0 - 20*		0 - 30*
Zbiornikowiec LNG***	10 000 DWT i powyżej	nie dotyczy	10**	20		30	
Statek towarowy ro-ro (do przewozu pojazdów) ***	10 000 DWT i powyżej	nie dotyczy	5**		15		30
Statek towarowy ro-ro***	2 000 DWT i powyżej	nie dotyczy	5**		20		30

	1 000 ÷ 2 000 DWT	nie dotyczy	0 - 5*,**		0 - 20*		0 - 30*
Statek pasażerski ro-ro***	1 000 DWT i powyżej	nie dotyczy	5**		20		30
	250 ÷ 1 000 DWT	nie dotyczy	0 - 5*,**		0 - 20*		0 - 30*
Statek pasażerski wycieczkowy*** z napędem niekonwencjonalnym	85 000 GT i powyżej	nie dotyczy	5**	20		30	
	25 000 ÷ 85 000 GT	nie dotyczy	0 - 5*,**	0 - 20*		0 - 30*	

* Współczynnik redukcyjny należy interpolować liniowo między dwoma wartościami w zależności od wielkości statku. Dla mniejszych statków należy przyjmować wartości niższe współczynnika redukcyjnego.

** Etap 1 rozpoczyna się dla tych statków w dniu 1 września 2015 r.

*** Współczynnik redukcyjny ma zastosowanie do statków przekazanych do eksploatacji w dniu 1 września 2019 r. lub po tej dacie, jak określono w ust. 2.1 prawidła 2.

UWAGA: „nie dotyczy" oznacza, że nie stosuje się wartości wymaganego wskaźnika EEDI.

3 Wartości linii odniesienia należy obliczać w następujący sposób:

Wartości linii odniesienia = $a \times b^{-c}$

gdzie *a*, *b* oraz *c* są parametrami określonymi w tabeli 2.

Tabela 2 - *Parametry do wyznaczenia wartości linii odniesienia dla różnych typów statków*

Typ statku określony w prawidle 2	a	b	c
2.2.5 Masowiec	961,79	DWT statku, gdy DWT ≤ 279 000 279 000, gdy DWT > 279 000	0,477
2.2.7 Statek kombinowany	1 219,00	DWT statku	0,488
2.2.9 Kontenerowiec	174,22	DWT statku	0,201
2.2.11 Wycieczkowy statek pasażerski z napędem niekonwencjonalnym	170,84	GT statku	0,214
2.2.14 Gazowiec	1 120,00	DWT statku	0,456
2.2.15 Drobnicowiec	107,48	DWT statku	0,216
2.2.16 Zbiornikowiec LNG	2 253,7	DWT statku	0,474
2.2.22 Chłodniowiec	227,01	DWT statku	0,244
2.2.26 Statek towarowy ro-ro	1 405,15	DWT statku	0,498
	1 686,17*	DWT statku, gdy DWT ≤ 17 000* 17 000, gdy DWT > 17,000*	

2.2.27 Statek towarowy ro-ro (pojazdowiec)	$(DWT/GT)^{-0,7}$ x 780,36 gdy DWT/GT < 0,3 1 812,63, gdy DWT/GT ≥ 0,3	DWT statku	0,471
2.2.28 Statek pasażerski ro-ro	752,16	DWT statku	0,381
	902,59*	DWT statku, gdy DWT ≤ 10 000* 10 000, gdy DWT > 10 000*	
2.2.29 Zbiornikowiec	1 218,80	DWT statku	0,488

*do stosowania od etapu 2 i później.

4 Jeżeli statek, z uwagi na jego konstrukcję, będzie można zakwalifikować do więcej niż jednego typu określonego w tabeli 2, wartość wymaganego wskaźnika EEDI dla statku powinna być najbardziej rygorystyczna (najniższa).

5 Na każdym statku, którego dotyczy niniejsze prawidło, moc zainstalowanego systemu napędowego nie powinna być mniejsza od mocy napędu niezbędnej do utrzymania zdolności manewrowej statku w niekorzystnych warunkach, określonych w wytycznych, które zostaną opracowane przez Organizację.

6 W początkowym okresie etapu 1 i w połowie etapu 2, Organizacja dokona przeglądu stanu rozwoju technologicznego i, jeśli okaże się to koniecznym, dokona zmian tych okresów, parametrów linii odniesienia EEDI dla odpowiednich typów statków oraz współczynników redukcji, określonych w niniejszym prawidle.

Prawidło 25
Wymagany wskaźnik EEXI

1 Dla:

.1 każdego statku; oraz

.2 każdego statku, który został poddany znacznej przebudowie,

który należy do jednej lub więcej kategorii wymienionych w prawidłach 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 – 2.2.16, 2.2.22 oraz 2.2.26 – 2.2.29 i do którego ma zastosowanie niniejszy rozdział, osiągnięty wskaźnik EEXI powinien być określany w następujący sposób:

$$\text{Osiągnięty wskaźnik EEXI} \leq \text{Wymagany wskaźnik EEXI} = (1 - Y/100) \times \text{Wartość linii odniesienia EEDI}$$

gdzie Y oznacza współczynnik redukcji, określony w tabeli 3 dla wymaganego wskaźnika EEXI względem linii odniesienia EEDI.

Tabela 3 - *Współczynniki redukcji (wyrażone w procentach) wskaźnika EEXI względem linii odniesienia EEDI*

Typ statku	Wielkość statku	Współczynnik redukcji
Masowiec	200 000 DWT i powyżej	15
	20 000 ÷200 000 DWT	20

	10 000 ÷20 000 DWT	0 - 20*
Gazowiec	15 000 DWT i powyżej	30
	10 000 ÷ 15 000 DWT	20
	2,000 ÷ 10,000 DWT	0 - 20*
Zbiornikowiec	200 000 DWT i powyżej	15
	20 000 ÷ 200 000 DWT	20
	4 000 ÷ 20 000 DWT	0 - 20*
Kontenerowiec	200 000 DWT i powyżej	50
	120 000 ÷ 200 000 DWT	45
	80 000 ÷ 120 000 DWT	35
	40 000 ÷ 80 000 DWT	30
	15 000 ÷ 40 000 DWT	20
	10 000 ÷ 15 000 DWT	0 - 20*
Drobnicowiec	15 000 DWT i powyżej	30
	3 000 DWT ÷ 15 000 DWT	0 - 30*
Chłodnicowiec	5 000 DWT i powyżej	15
	3 000 ÷ 5 000 DWT	0 - 15*
Statek kombinowany	20 000 DWT i powyżej	20
	4 000 ÷ 20 000 DWT	0 - 20*
Zbiornikowiec LNG	10 000 DWT i powyżej	30
Statek towarowy ro-ro (pojazdowiec)	10 000 DWT i powyżej	15
Statek towarowy ro-ro	2 000 DWT i powyżej	5
	1 000 ÷ 2 000 DWT	0 - 5*
Statek pasażerski ro-ro	1 000 DWT i powyżej	5
	250 ÷ 1,000 DWT	0 - 5*
Statek pasażerski wycieczkowy z napędem niekonwencjonalnym	85 000 GT i powyżej	30
	25 000 ÷ 85 000 GT	0 - 30*

* Współczynnik redukcyjny należy interpolować liniowo między dwoma wartościami w zależności od wielkości statku. Dla mniejszych statków należy przyjmować niższe wartości współczynnika redukcyjnego.

2 Wartości linii odniesienia EEDI należy obliczać zgodnie z prawidłami 24.3 i 24.4 niniejszego Załącznika. Dla statków towarowych typu ro-ro i statków pasażerskich typu ro-ro wartość linii odniesienia, która ma być stosowana od etapu 2 i później oblicza się zgodnie z prawidłem 24.3 niniejszego Załącznika.

3 Do dnia 1 stycznia 2026 r. Organizacja przeprowadzi przegląd w celu oceny skuteczności niniejszego prawidła z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację. Jeżeli na podstawie przeglądu, Strony postanowią przyjąć zmiany do niniejszego prawidła, takie zmiany zostaną przyjęte i wejdą w życie zgodnie z postanowieniami art. 16 niniejszej Konwencji.

Prawidło 26

Plan Zarządzania Efektywnością Energetyczną Statku (SEEMP)

1 Na każdym statku powinien znajdować się Plan Zarządzania Efektywnością Energetyczną Statku (SEEMP). Może on stanowić część Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS). SEEMP powinien być opracowywany i poddawany przeglądowi z uwzględnieniem wytycznych przyjętych przez Organizację.

2 W przypadku statków o pojemności brutto 5000 (GT) i większej, SEEMP powinien zawierać opis metodologii, która będzie stosowana w celu gromadzenia danych wymaganych prawidłem 27.1 niniejszego Załącznika oraz procesów, które będą stosowane do raportowania danych do Administracji statku.

3 W przypadku statku o pojemności brutto 5000 (GT) i większej, który należy do jednej lub więcej kategorii określonych w prawidłach 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 – 2.2.16, 2.2.22, oraz 2.2.26 – 2.2.29 niniejszego Załącznika:

.1 Dnia 1 stycznia 2023 r. lub przed tą datą SEEMP powinien zawierać:

.1 opis metodologii, która będzie stosowana do obliczania osiągniętego przez statek rocznego eksploatacyjnego wskaźnika CII, wymaganego prawidłem 28 niniejszego Załącznika oraz procesów, które będą stosowane do zgłaszania tej wartości do Administracji statku;

.2 wymagany roczny eksploatacyjny wskaźnik CII, jak określono w prawidle 28 niniejszego Załącznika, na następne trzy lata;

.3 plan wdrożenia dokumentujący sposób osiągnięcia wymaganego rocznego eksploatacyjnego wskaźnika CII w ciągu najbliższych trzech lat; oraz

.4 procedurę samooceny i doskonalenia.

.2 Dla statku, który przez trzy kolejne lata był sklasyfikowany na poziomie D lub na poziomie E zgodnie z prawidłem 28 niniejszego Załącznika, SEEMP powinien zostać poddany przeglądowi zgodnie z prawidłem 28.8 niniejszego Załącznika, w celu uwzględnienia planu działań korygujących w celu osiągnięcia wymaganego rocznego eksploatacyjnego wskaźnika CII.

.3 SEEMP powinien zostać poddany weryfikacji i audytom armatora z uwzględnieniem wytycznych, które zostaną opracowane przez Organizację.

Prawidło 27
Gromadzenie i raportowanie danych dotyczących zużycia paliwa olejowego przez statki

1 Od roku kalendarzowego 2019 każdy statek o pojemności brutto 5000 (GT) i większej powinien gromadzić dane określone w Uzupełnieniu IX do niniejszego Załącznika, za bieżący i każdy następny rok kalendarzowy lub odpowiednio jego część, zgodnie z metodologią zawartą w SEEMP.

2 Z wyjątkiem przypadków przewidzianych w ust. 4, 5 i 6 niniejszego prawidła, na koniec każdego roku kalendarzowego, statek powinien dokonywać gromadzenia danych zebranych w tym roku kalendarzowym lub jego części, odpowiednio do sytuacji.

3 Z wyjątkiem przypadków przewidzianych w ust. 4, 5 i 6 niniejszego prawidła, w ciągu trzech miesięcy po zakończeniu każdego roku kalendarzowego, statek powinien zaraportować swojej Administracji lub jakiejkolwiek organizacji należycie przez nią upoważnionej, dane sumaryczne dla każdego punktu odniesienia wymienionego w Uzupełnieniu IX do niniejszego Załącznika, za pomocą środków łączności elektronicznej i przy zastosowaniu znormalizowanego formatu opracowanego przez Organizację.

4 W przypadku przeniesienia statku z jednej Administracji do innej, statek powinien w dniu zakończenia przeniesienia lub w najbliższym możliwym terminie przekazać Administracji opuszczanej lub jakiejkolwiek organizacji należycie przez nią upoważnionej, dane sumaryczne za okres roku kalendarzowego odpowiadający okresowi podporządkowania tej Administracji zgodnie z Uzupełnieniem IX do niniejszego Załącznika oraz na uprzedni wniosek tej Administracji, dane szczegółowe.

5 W przypadku przejścia statku od jednego armatora do innego, statek powinien w dniu zakończenia przejścia lub w najbliższym możliwym terminie przekazać swojej Administracji lub jakiejkolwiek organizacji należycie przez nią upoważnionej, dane sumaryczne dla części roku kalendarzowego za okres roku kalendarzowego odpowiadający okresowi pozostawania pod zarządem armatora, zgodnie z Uzupełnieniem IX do niniejszego Załącznika oraz na żądanie Administracji, dane szczegółowe.

6 W przypadku jednoczesnej zmiany Administracji oraz armatora, mają zastosowanie postanowienia ust. 4 niniejszego prawidła.

7 Dane powinny być weryfikowane zgodnie z procedurami ustalonymi przez Administrację, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.

8 Z wyjątkiem przypadków, o których mowa w ust. 4, 5 i 6 niniejszego prawidła, dane szczegółowe wymienione w Uzupełnieniu IX do niniejszego Załącznika, na których opierają się sumaryczne dane raportowane za poprzedni rok kalendarzowy, powinny być łatwo dostępne przez okres nie krótszy niż 12 miesięcy od końca tego roku kalendarzowego i być udostępniane Administracji na jej żądanie.

9 Administracja powinna zapewnić, aby dane określone w Uzupełnieniu IX do niniejszego Załącznika przez swoje zarejestrowane statki o pojemności brutto 5000 (GT) i większej były przekazywane do Bazy danych IMO o zużyciu paliwa przez statki, drogą elektroniczną i przy użyciu znormalizowanego formatu, który zostanie opracowany przez Organizację, nie później niż w terminie jednego miesiąca od wydania Deklaracji Zgodności tych statków.

10 Na podstawie danych zaraportowanych do Bazy danych IMO o zużyciu paliwa przez statki, Sekretarz Generalny Organizacji powinien sporządzić roczne sprawozdanie do Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego podsumowujące zgromadzone dane, status brakujących danych oraz inne istotne informacje, których może zażądać Komitet.

11 Sekretarz Generalny Organizacji powinien przyznać Administracji statku, do którego ma zastosowanie prawidło 28 niniejszego Załącznika, dostęp do wszystkich danych zaraportowanych za cały poprzedni rok kalendarzowy do Bazy danych IMO o zużyciu paliwa przez statki, dla tego statku.

12 Sekretarz Generalny Organizacji powinien prowadzić anonimową bazę danych w taki sposób, aby identyfikacja konkretnego statku nie była możliwa. Strony powinny posiadać dostęp do zanonimizowanych danych wyłącznie w celu ich analizy i rozpatrzenia.

13 Baza danych IMO o zużyciu paliwa przez statki powinna być tworzona i zarządzana przez Sekretarza Generalnego Organizacji, zgodnie z wytycznymi, które zostaną opracowane przez Organizację.

Prawidło 28
Eksploatacyjna intensywność emisji węgla

Osiągnięty roczny eksploatacyjny wskaźnik intensywności emisji węgla (osiągnięty roczny eksploatacyjny wskaźnik CII)

1 Po zakończeniu roku kalendarzowego 2023 i po zakończeniu każdego następnego roku kalendarzowego, każdy statek o pojemności brutto 5000 (GT) i większej, który należy do jednej lub więcej kategorii statków określonych w prawidłach 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 – 2.2.16,

2.2.22, oraz 2.2.26 – 2.2.29 niniejszego Załącznika, powinien obliczyć osiągnięty roczny eksploatacyjny wskaźnik CII w okresie 12 miesięcy od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia za poprzedni rok kalendarzowy, wykorzystując dane zgromadzone zgodnie z prawidłem 27 niniejszego Załącznika, biorąc pod uwagę wytyczne, które zostaną opracowane przez Organizację.

2 W ciągu trzech miesięcy po zakończeniu każdego roku kalendarzowego statek powinien zaraportować swojej Administracji lub innej organizacji odpowiednio przez nią upoważnionej, osiągnięty roczny eksploatacyjny wskaźnik CII za pomocą środków komunikacji elektronicznej i przy użyciu znormalizowanego formatu, który zostanie opracowany przez Organizację.

3 Niezależnie od postanowień ust. 1 i 2 niniejszego prawidła, w przypadku jakiegokolwiek przejścia statku, o którym mowa w prawidłach 27.4, 27.5 lub 27.6, dokonanego po dniu 1 stycznia 2023 r., statek powinien, po zakończeniu roku kalendarzowego, w którym nastąpiło przejście, obliczyć i zaraportować osiągnięty roczny eksploatacyjny wskaźnik CII za pełny okres 12 miesięcy od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia w roku kalendarzowym, w którym nastąpiło przejście zgodnie z prawidłami 28.1 i 28.2, w celu weryfikacji zgodnie z prawidłem 6.6 niniejszego Załącznika, biorąc pod uwagę wytyczne, które zostaną opracowane przez Organizację. Żadne z postanowień niniejszego prawidła nie zwalnia żadnego statku z obowiązków raportowania zgodnie z prawidłem 27 lub tym prawidłem niniejszego Załącznika.

Wymagany roczny eksploatacyjny wskaźnik intensywności emisji węgla (wymagany roczny eksploatacyjny wskaźnik CII)

4 Dla każdego statku o pojemności brutto 5000 (GT) i większej, który należy do jednej lub więcej z następujących kategorii określonych w prawidłach 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 – 2.2.16, 2.2.22, oraz 2.2.26 – 2.2.29 niniejszego Załącznika, wymagany roczny eksploatacyjny wskaźnik CII określa się w następujący sposób:

$$\text{Wymagany roczny eksploatacyjny wskaźnik CII} = (1 - Z/100) \times CII_R$$

gdzie,

Z to roczny współczynnik redukcji, zapewniający ciągłą poprawę eksploatacyjnej intensywności emisji węgla na statku w ramach określonego poziomu klasyfikacji; oraz

CII_R to wartość referencyjna.

5 Roczny współczynnik redukcji Z i wartość referencyjna CII_R powinny być wartościami określonymi przy uwzględnieniu wytycznych, które zostaną opracowane przez Organizację.

Klasyfikacja eksploatacyjnej intensywności emisji węgla

6 Osiągnięty roczny eksploatacyjny wskaźnik CII powinien być udokumentowany i zweryfikowany w stosunku do wymaganego rocznego eksploatacyjnego wskaźnika CII w celu klasyfikacji eksploatacyjnej intensywności emisji węgla na poziomie A, B, C, D lub E, wskazującej na najwyższy, niewiele wyższy, umiarkowany, niewiele niższy lub najniższy poziom efektywności przez Administrację lub dowolną organizację należycie przez nią upoważnioną, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację. Punkt środkowy klasyfikacji poziomu C powinien być wartością równoważną wartości wymaganego rocznego eksploatacyjnego wskaźnika CII, określonego w ust. 4 niniejszego prawidła.

Działania korygujące i zachęty

7 Statek sklasyfikowany na poziomie D przez trzy kolejne lata lub sklasyfikowany na poziomie E powinien opracować plan działań korygujących w celu osiągnięcia wymaganego rocznego eksploatacyjnego wskaźnika CII.

8 SEEMP powinien podlegać przeglądowi w celu uwzględnienia w nim planu działań korygujących, z uwzględnieniem wytycznych, które zostaną opracowane przez Organizację. Zmieniony SEEMP powinien być przedłożony Administracji lub innej organizacji należycie przez nią upoważnionej do weryfikacji, najlepiej wraz z raportem, ale w żadnym wypadku nie później niż 1 miesiąc po zaraportowaniu osiągniętego rocznego eksploatacyjnego wskaźnika CII zgodnie z ust. 2 niniejszego prawidła.

9 Statek sklasyfikowany na poziomie D przez trzy kolejne lata lub sklasyfikowany na poziomie E powinien podjąć należycie zaplanowane działania korygujące zgodnie ze zmienionym SEEMP.

10 Administracje, władze portowe oraz inne zainteresowane strony, stosownie do potrzeb, zachęca się do stosowania zachęt dla statków, które zostały sklasyfikowane na poziomie A lub B.

Przegląd

11 Do dnia 1 stycznia 2026 r. Organizacja powinna zakończyć przegląd w celu oceny:

.1 skuteczności niniejszego prawidła w zmniejszaniu intensywności emisji węgla w żegludze międzynarodowej;

.2 konieczności podjęcia wzmocnionych działań korygujących lub innych środków zapobiegawczych, w tym ewentualnych dodatkowych wymagań w zakresie EEXI;

.3 konieczności usprawnienia mechanizmu egzekwowania prawa;

.4 potrzeby usprawnienia systemu gromadzenia danych; oraz

.5 aktualizacji wartości współczynnika Z oraz CII_R.

Jeżeli na podstawie przeglądu, Strony zdecydują o przyjęciu poprawek do niniejszego prawidła, poprawki takie powinny zostać przyjęte i wejść w życie zgodnie z postanowieniami art. 16 niniejszej Konwencji.

Prawidło 29
Promocja współpracy technicznej i transferu technologii związanych z poprawą efektywności energetycznej statków

1 Administracje powinny, wspólnie z Organizacją oraz innymi organizacjami międzynarodowymi promować i zapewnić, w zależności od potrzeb, bezpośrednie lub poprzez Organizację wsparcie państwom, które zwrócą się o pomoc techniczną, w szczególności państwom rozwijającym się.

2 Administracja Strony powinna aktywnie współpracować z innymi Stronami, zgodnie z prawem krajowym, przepisami i polityką, w promocji rozwoju i transferu technologii oraz wymiany informacji z państwami, które zwrócą się o pomoc techniczną, w szczególności państwami rozwijającymi się, w zakresie wdrożenia środków mających na celu spełnienie wymagań rozdziału 4 niniejszego Załącznika, szczególnie ust. 19.4 –19.6.

ROZDZIAŁ 5 - Weryfikacja zgodności z wymaganiami niniejszego Załącznika

Prawidło 30
Zastosowanie

Strony powinny stosować przepisy Kodeksu wdrażania przy wykonywaniu swoich zadań i obowiązków określonych w niniejszym Załączniku.

Prawidło 31
Weryfikacja zgodności

1 Każda Strona powinna podlegać okresowym audytom przeprowadzanym przez Organizację zgodnie ze standardem audytu w celu weryfikacji zgodności z wymaganiami niniejszego Załącznika oraz jego wdrażania.

2 Sekretarz Generalny Organizacji powinien ponosić odpowiedzialność za zarządzanie Systemem audytu zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację.

3 Każda Strona powinna ponosić odpowiedzialność za ułatwianie przeprowadzanie audytu oraz wdrożenie programu działań w oparciu o jego wyniki zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację.

4 Audyt państw członkowskich powinien być przeprowadzony:

.1 w oparciu o ogólny harmonogram opracowany przez Sekretarza Generalnego Organizacji, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację; oraz

.2 w regularnych odstępach czasu, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.

UZUPEŁNIENIE I

WZÓR MIĘDZYNARODOWEGO ŚWIADECTWA O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU POWIETRZA (IAPP) (PRAWIDŁO 8)

MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU POWIETRZA

Wydane na podstawie postanowień Protokołu z 1997 r., z późniejszymi zmianami, zmieniającego Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowanej odnoszącym się do niej Protokołem z 1978 r. (zwanej dalej „Konwencją") z upoważnienia rządu:

.....

(*pełna nazwa państwa*)

przez .....

(*pełne określenie kompetentnej osoby lub organizacji upoważnionej na podstawie postanowień Konwencji*)

Dane statku

Nazwa statku .....

Numer lub sygnał rozpoznawczy .....

Numer IMO .....

Port macierzysty .....

Pojemność brutto .....

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

1 Statek został poddany przeglądowi zgodnie z prawidłem 5 Załącznika VI do Konwencji; oraz

2 Przegląd wykazał, że wyposażenie, instalacje, armatura, urządzenia i materiały w pełni spełniają mające do nich zastosowanie wymagania Załącznika VI do Konwencji.

Niniejsze Świadectwo jest ważne do (dd/mm/rrrr) ....., pod warunkiem przeprowadzenia przeglądów zgodnie z prawidłem 5 Załącznika VI do Konwencji.

Data zakończenia przeglądu, na podstawie którego Świadectwo zostało wydane.....(dd/mm/rrrr)

Wydano w .....

(*miejsce wydania Świadectwa*)

Data (dd/mm/rrrr): .....
(Data wydania)

.....
(podpis osoby należycie upoważnionej wydającej Świadectwo)

(*odpowiednio pieczęć lub stempel organu*)

POTWIERDZENIA PRZEGLĄDÓW ROCZNYCH I POŚREDNICH

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że podczas przeglądu wymaganego w prawidle 5 Załącznika VI do Konwencji stwierdzono, iż statek spełnia odpowiednie postanowienia tego Załącznika:

Przegląd roczny

Podpis .....
(*podpis osoby upoważnionej*)

Miejscowość .....

Data (dd/mm/rrrr) .....

(*odpowiednio pieczęć lub stempel organu*)

Przegląd roczny/pośredni

Podpis .....
(*podpis osoby upoważnionej*)

Miejscowość .....

Data (dd/mm/rrrr) .....

(*odpowiednio pieczęć lub stempel organu*)

Przegląd roczny/pośredni

Podpis .....
(*podpis osoby upoważnionej*)

Miejscowość .....

Data (dd/mm/rrrr) .....

(*odpowiednio pieczęć lub stempel organu*)

Przegląd roczny

Podpis .....
(*podpis osoby upoważnionej*)

Miejscowość .....

Data (dd/mm/rrrr) .....

(*odpowiednio pieczęć lub stempel organu*)

PRZEGLĄD ROCZNY/POŚREDNI ZGODNIE Z PRAWIDŁEM 9.8.3

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że podczas przeglądu rocznego/pośredniego przeprowadzonego zgodnie z prawidłem 9.8.3 Załącznika VI do Konwencji stwierdzono, iż statek spełnia odpowiednie postanowienia tego Załącznika:

Podpis .....
(*podpis osoby upoważnionej*)

Miejscowość .....

Data (dd/mm/rrrr) .....

(*odpowiednio pieczęć lub stempel organu*)

POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI ŚWIADECTWA WYDANEGO NA OKRES KRÓTSZY NIŻ 5 LAT, GDY MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO 9.3

Statek spełnia odpowiednie postanowienia Załącznika i zgodnie z prawidłem 9.3 Załącznika VI do Konwencji, niniejsze Świadectwo należy uznawać jako ważne do (dd/mm/rrrr) .....

Podpis .....
(*podpis osoby upoważnionej*)

Miejscowość .....

Data (dd/mm/rrrr) .....

(*odpowiednio pieczęć lub stempel organu*)

POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI ŚWIADECTWA, GDY PRZEPROWADZONO PRZEGLĄD ODNOWIENIOWY I MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO 9.4

Statek spełnia odpowiednie postanowienia Załącznika i zgodnie z prawidłem 9.4 Załącznika VI do Konwencji, niniejsze Świadectwo należy uznawać jako ważne do (dd/mm/rrrr) .....

Podpis .....
(*podpis osoby upoważnionej*)

Miejscowość .....

Data (dd/mm/rrrr) .....

(*odpowiednio pieczęć lub stempel organu*)

POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI ŚWIADECTWA W CELU DOPŁYNIĘCIA DO PORTU, GDZIE ZOSTANIE PRZEPROWADZONY PRZEGLĄD LUB NA OKRES ZWŁOKI, GDY MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO 9.5 LUB 9.6

Zgodnie z prawidłem 9.5 lub 9.6 Załącznika VI do Konwencji, niniejsze Świadectwo należy uznawać jako ważne do (dd/mm/rrrr) .....

Podpis .....
(*podpis osoby upoważnionej*)

Miejscowość .....

Data (dd/mm/rrrr) .....

(*odpowiednio pieczęć lub stempel organu*)

POTWIERDZENIE PRZESUNIĘCIA DATY ROCZNICOWEJ, GDY MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO 9.8

Zgodnie z prawidłem 9.8 Załącznika VI do Konwencji nową datę rocznicową ustala się na (dd/mm/rrrr) .....

Podpis .....
(*podpis osoby upoważnionej*)

Miejscowość .....

Data (dd/mm/rrrr) .....

(*odpowiednio pieczęć lub stempel organu*)

Zgodnie z prawidłem 9.8 Załącznika VI do Konwencji nową datę rocznicową ustala się na (dd/mm/rrrr) .....

Podpis .....
(*podpis osoby upoważnionej*)

Miejscowość .....

Data (dd/mm/rrrr) .....

(*odpowiednio pieczęć lub stempel organu*)

ZAŁĄCZNIK DO
MIĘDZYNARODOWEGO ŚWIADECTWA O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU POWIETRZA
(ŚWIADECTWO IAPP)

OPIS KONSTRUKCJI I WYPOSAŻENIA

Uwagi

1 Niniejszy opis powinien być stale załączony do Świadectwa IAPP. Świadectwo powinno być zawsze dostępne na statku.

2 Opis powinien być co najmniej w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Jeśli stosowany jest także oficjalny język państwa, które go wydało, to on będzie decydował w przypadku sporów lub rozbieżności.

3 W kratkach należy wpisywać odpowiednio: krzyżyk (x) dla odpowiedzi „tak" i „ma zastosowanie" lub kreskę (–) dla odpowiedzi „nie" i „nie ma zastosowania".

4 Jeżeli nie określono inaczej, to przywołane w niniejszym opisie prawidła odnoszą się do Załącznika VI do Konwencji, a przywołane rezolucje lub okólniki odnoszą się do tych, które uchwaliła Międzynarodowa Organizacja Morska.

1 Dane statku

1.1 Nazwa statku .....

1.2 Numer IMO .....

1.3 Dzień, w którym położono stępkę lub statek był na podobnym etapie budowy (dd/mm/rrrr) .....

1.4 Długość *(L)* w metrach .....

2 Kontrola emisji ze statków

2.1 *Substancje zubożające warstwę ozonową* (prawidło 12)

2.1.1 Następujące instalacje gaśnicze, inne instalacje oraz wyposażenie zawierające substancje zubożające warstwę ozonową, inne niż hydro-chlorofluorowęglowodory (HCFCs), zainstalowane przed dniem 19 maja 2005 r. mogą być dalej eksploatowane:

Instalacja lub wyposażenie	Umiejscowienie na statku	Substancja

2.1.2 Następujące instalacje zawierające hydro-chlorofluorowęglowodory (HCFCs) zainstalowane przed dniem 1 stycznia 2020 r. mogą być dalej eksploatowane:

Instalacja lub wyposażenie	Umiejscowienie na statku	Substancja

2.2 *Tlenki azotu (NO_x) (prawidło 13)*

2.2.1 Następujące wysokoprężne silniki okrętowe zainstalowane na statku są zgodne z wymaganiami prawidła 13, jak wskazano:

Mające zastosowanie prawidło Załącznika VI do Konwencji MARPOL (NTC = Kod techniczny NO_x 2008) (AM = zatwierdzona metoda)			Silnik Nr 1	Silnik Nr 2	Silnik Nr 3	Silnik Nr 4	Silnik Nr 5
1	Producent i model						
2	Numer seryjny						
3	Zastosowanie (mający(-e) zastosowanie cykl(e) użytkowy (-e) – NTC 3.2)						
4	Moc znamionowa (kW) (NTC 1.3.11)						
5	Prędkość znamionowa (rpm) (NTC 1.3.12)						
6	Zainstalowany identyczny silnik ≥ 1/1/2000 zwolniony przez 13.1.1.2		□	□	□	□	□
7	Data instalacji identycznego silnika (dd/mm/rrrr) z uwzględnieniem 13.1.1.2						
8a	Znaczna przebudowa (dd/mm/rrrr)	13.2.1.1 i 13.2.2					
8b		13.2.1.2 i 13.2.3					
8c		13.2.1.3 i 13.2.3					
9a	Poziom I	13.3	□	□	□	□	□
9b		13.2.2	□	□	□	□	□
9c		13.2.3.1	□	□	□	□	□
9d		13.2.3.2	□	□	□	□	□
9e		13.7.1.2	□	□	□	□	□
10a	Poziom II	13.4	□	□	□	□	□
10b		13.2.2	□	□	□	□	□
10c		13.2.2 (Poziom III niemożliwy)	□	□	□	□	□
10d		13.2.3.2	□	□	□	□	□
10e		13.5.2 (Zwolnienia)	□	□	□	□	□
10f		13.7.1.2	□	□	□	□	□
11a	Poziom III obszarów kontroli emisji NO_x	13.5.1.1	□	□	□	□	□
11b		13.2.2	□	□	□	□	□
11c		13.2.3.2	□	□	□	□	□

11d		13.7.1.2	☐	☐	☐	☐	☐
12	AM	zainstalowany	☐	☐	☐	☐	☐
13		niedostępny komercyjnie w momencie wypełniania	☐	☐	☐	☐	☐
14		nie dotyczy	☐	☐	☐	☐	☐

2.3 *Tlenki siarki (SO_x) i zanieczyszczenia stałe* (prawidło 14)

2.3.1 Podczas eksploatacji statku poza obszarem kontroli emisji, wymienionym w prawidle 14.3, na statku stosuje się:

.1 paliwo olejowe o zawartości siarki wykazanej w dokumentach dostawy paliwa, nieprzekraczającej limitowanej wartości 0,50% m/m, oraz/lub ..... ☐

.2 wymienione w ust. 2.6 urządzenia równoważne, zatwierdzone zgodnie z wymaganiami prawidła 4.1, które redukują emisję SO_x co najmniej tak skutecznie, jak przy używaniu paliwa olejowego o zawartości siarki nieprzekraczającej limitowanej wartości 0,50% m/m ..... ☐

2.3.2 Podczas eksploatacji statku w obszarze kontroli emisji, wymienionym w prawidle 14.3, na statku stosuje się:

.1 paliwo olejowe o zawartości siarki wykazanej w dokumentach dostawy paliwa, nieprzekraczającej limitowanej wartości 0,10% m/m, oraz/lub ..... ☐

.2 wymienione w ust. 2.6 urządzenia równoważne, zatwierdzone zgodnie z wymaganiami prawidła 4.1, które redukują emisję SO_x co najmniej tak skutecznie, jak przy używaniu paliwa olejowego o zawartości siarki nieprzekraczającej limitowanej wartości 0,10%m/m..... ☐

2.3.3 Dla statku bez urządzenia równoważnego wymienionego w ust. 2.6, zatwierdzonego zgodnie z prawidłem 4.1, zawartość siarki w paliwie olejowym przewożonym do użytku na statku nie powinna przekraczać 0,50% m/m, co jest udokumentowane w dokumentach dostawy paliwa..... ☐

2.3.4 Statek jest wyposażony w wyznaczony(-e) punkt(-y) pobierania próbek zgodnie z prawidłem 14.10 lub 14.11 ..... ☐

2.3.5 Zgodnie z prawidłem 14.12, wymagania dotyczące wyposażenia lub wyznaczenia punktu(-ów) pobierania próbek zgodnie z prawidłem 14.10 lub 14.11 nie mają zastosowania do systemów paliwa olejowego o niskiej temperaturze zapłonu do celów spalania do celów napędowych lub eksploatacji na statku..... ☐

2.4 *Lotne związki organiczne (VOCs)* (prawidło 15)

2.4.1 Zbiornikowiec posiada system gromadzenia oparów zainstalowany i zatwierdzony zgodnie z cyrkularzem MSC/Circ.585 ..... ☐

2.4.2.1 Zbiornikowiec do przewozu surowej ropy naftowej posiada zatwierdzony Plan postępowania z lotnymi związkami organicznymi ..... ☐

2.4.2.2 Numer zatwierdzonego Planu postępowania z lotnymi związkami organicznymi .....☐

2.5 *Spalanie na statku* (prawidło 16)

Statek posiada spalarkę:

.1 zainstalowaną w dniu 1 stycznia 2000 r. lub po tej dacie, zgodną z:

.1 rezolucją MEPC.76(40), z późn. zm. .....☐

.2 rezolucją MEPC.244(66) .....☐

.2 zainstalowaną przed dniem 1 stycznia 2000 r., zgodną z:

.1 rezolucją MEPC.59(33), z późn. zm. .....☐

.2 rezolucją MEPC.76(40), z późn. zm. .....☐

2.6 *Urządzenia równoważne* (prawidło 4)

Dopuszcza się zastosowanie na statku następującego osprzętu, materiałów, urządzeń lub aparatury albo innych procedur, alternatywnych paliw olejowych czy metod osiągnięcia zgodności, które będą stosowane zamiast wymaganych w niniejszym Załączniku:

Instalacja/ Wyposażenie	Zastosowane urządzenie równoważne	Numer zatwierdzenia

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że opis ten jest prawidłowy pod każdym względem.

Wydano w .....
(*miejsce wydania opisu*)

Data (dd/mm/rrrr): ....
(*data wydania*) (*podpis osoby należycie upoważnionej wydającej opis*)

(*odpowiednio pieczęć lub stempel organu*)

UZUPEŁNIENIE II

CYKLE PRÓB I WSPÓŁCZYNNIKI WAGOWE (PRAWIDŁO 13)

Następujące cykle prób i współczynniki wagowe powinny być zastosowane w celu weryfikacji zgodności okrętowych silników wysokoprężnych z obowiązującymi limitami emisji NO_x według prawidła 13 niniejszego Załącznika, przy użyciu procedury próby i metody obliczania określonej w zmienionym Kodeksie technicznym NO_x 2008.

.1 Dla silników okrętowych pracujących ze stałą prędkością obrotową, przeznaczonych do napędu głównego, włącznie z silnikami o napędzie spalinowo-elektrycznym, należy stosować cykl prób E2.

.2 Dla układów ze śrubą nastawną należy stosować cykl prób E2.

.3 Dla silników głównych i pomocniczych pracujących według krzywej śrubowej należy stosować cykl prób E3.

.4 Dla silników pomocniczych pracujących ze stałą prędkością obrotową należy stosować cykl prób D2.

.5 Dla silników pomocniczych pracujących ze zmienną prędkością obrotową i obciążeniem, których nie wymieniono wyżej, należy stosować cykl prób C1.

Cykl próby dla *silnika napędu głównego pracującego ze stałą prędkością obrotową* (włącznie z napędem spalinowo-elektrycznym lub układami ze śrubą nastawną)

Cykl prób E2	Prędkość	100%	100%	100%	100%
	Moc	100%	75%	50%	25%
	Współczynnik wagowy	0,2	0,5	0,15	0,15

Cykl prób dla *silnika napędu głównego oraz silnika napędu pomocniczego, pracujących według krzywej śrubowej*

Cykl prób E3	Prędkość	100%	91%	80%	63%
	Moc	100%	75%	50%	25%
	Współczynnik wagowy	0,2	0,5	0,15	0,15

Cykl prób dla *silnika pomocniczego pracującego ze stałą prędkością obrotową*

Cykl prób D2	Prędkość	100%	100%	100%	100%	100%
	Moc	100%	75%	50%	25%	10%
	Współczynnik wagowy	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

Cykl prób dla *silnika pomocniczego pracującego ze zmienną prędkością obrotową i zmiennym obciążeniem*

Cykl prób C1	Prędkość	Znamionowa				Pośrednia			Bieg jałowy
	Moment	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	Współczynnik wagowy	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

W przypadku silnika, który będzie certyfikowany zgodnie z ust. 5.1.1 prawidła 13, charakterystyczna emisja w każdym indywidualnym punkcie trybu nie powinna przekraczać mającej zastosowanie wartości dopuszczalnej emisji NO_x o więcej niż 50% z następującymi wyjątkami:

.1 10% punktu trybu w cyklu próby D2.

.2 10% punktu trybu w cyklu próby C1.

.3 W punkcie trybu jałowego w cyklu próby C1.

UZUPEŁNIENIE III

KRYTERIA ORAZ PROCEDURY WYZNACZANIA OBSZARÓW KONTROLI EMISJI (PRAWIDŁA 13.6 i 14.3)

1 Cele

1.1 Celem niniejszego Uzupełnienia jest zapewnienie Stronom kryteriów i procedur do opracowywania i przedkładania propozycji wyznaczania obszarów kontroli emisji oraz do określania czynników, które muszą być rozpatrywane podczas oceny tych propozycji przez Organizację.

1.2 Emisje NO_x, SO_x oraz zanieczyszczenia stałe ze statków uprawiających żeglugę morską przyczyniają się do wzrostu stężenia zanieczyszczeń powietrza w miastach i obszarach przybrzeżnych na całym świecie. Niekorzystny wpływ na zdrowie publiczne i środowisko, związany z zanieczyszczeniami powietrza, obejmuje przedwczesną śmiertelność, choroby krążenia, raka płuc, przewlekłe schorzenia dróg oddechowych, zakwaszanie i eutrofizację.

1.3 Organizacja powinna rozważyć przyjęcie obszaru kontroli emisji, jeżeli podyktowane jest to wyraźną potrzebą zapobiegania, zmniejszania i kontroli emisji NO_x lub SO_x oraz zanieczyszczeń stałych albo wszystkich trzech rodzajów emisji (zwanych dalej emisjami) ze statków.

2 Proces wyznaczania obszarów kontroli emisji

2.1 Propozycja wyznaczenia obszaru kontroli emisji NO_x lub SO_x oraz zanieczyszczeń stałych lub wszystkich trzech rodzajów emisji może zostać przedłożona do Organizacji tylko przez Strony. Gdy dwie lub więcej Stron jest wspólnie zainteresowane konkretnym obszarem, powinny one opracować uzgodnioną propozycję.

2.2 Propozycja wyznaczenia konkretnego obszaru kontroli emisji powinna być przedłożona Organizacji zgodnie z przepisami i procedurami ustanowionymi przez Organizację.

3 Kryteria dla ustalania obszarów kontroli emisji

3.1 Propozycja powinna zawierać:

.1 wyraźnie wyznaczony proponowany zasięg obszaru wraz z odpowiednią mapą, na której ten obszar jest zaznaczony;

.2 typ lub typy emisji, które są proponowane do kontroli (tzn. NO_x lub SO_x oraz zanieczyszczenia stałe lub wszystkie trzy rodzaje emisji);

.3 opis populacji ludzkich oraz obszarów środowiskowych narażonych na ryzyko oddziaływania emisji ze statków;

.4 ocenę, z której wynika, że emisje ze statków eksploatowanych na proponowanym obszarze stosowania kontroli emisji przyczyniają się do wyższego miejscowego zanieczyszczenia powietrza lub do niekorzystnych oddziaływań środowiskowych. Taka ocena powinna zawierać opis oddziaływań emisji na ludzkie zdrowie oraz na środowisko, takich jak niekorzystny wpływ na ekosystemy lądowe i wodne, obszary produkcji naturalnej, szczególnie wrażliwe środowiska naturalne, jakość wody, zdrowie ludzkie oraz na obszary ważne ze względów kulturalnych i naukowych, jeśli takie występują

na proponowanym obszarze. Należy podać źródła powyższych informacji, łącznie z opisem zastosowanej metodologii;

.5 odpowiednie informacje dotyczące warunków meteorologicznych na proponowanym obszarze stosowania kontroli emisji dla populacji ludzkich i obszarów środowiskowych narażonych na ryzyko, a w szczególności charakterystyki przeważających wiatrów lub warunków topograficznych, geologicznych, oceanograficznych, morfologicznych lub innych, mogących prowadzić do zwiększenia miejscowego zanieczyszczenia powietrza lub niekorzystnych wpływów środowiskowych;

.6 informacje dotyczące rodzaju żeglugi na proponowanym obszarze kontroli emisji, włączając charakter i natężenie ruchu statków;

.7 opis sposobów kontroli podjętych przez wnioskującą Stronę lub Strony ze wskazaniem lądowych źródeł emisji NO_x, SO_x oraz zanieczyszczeń stałych, mających wpływ na populacje ludzkie i obszary środowiskowe narażone na ryzyko, działających zbieżnie ze środkami, które będą przyjęte w myśl postanowień prawidła 13 i 14 Załącznika VI; oraz

.8 informacje dotyczące kosztów związanych ze zmniejszaniem emisji ze statków w porównaniu z kosztami ponoszonymi przy zmniejszeniu zanieczyszczeń pochodzących z lądu oraz czynników ekonomicznych wpływających na transport morski związany z handlem międzynarodowym.

3.2 Geograficzne granice obszaru kontroli emisji będą wyznaczone w oparciu o odpowiednie kryteria podane powyżej, włączając emisje i osady ze statków eksploatowanych na proponowanym obszarze, charakter i natężenie ich ruchu oraz warunki pogodowe.

4 **Procedury oceny i uchwalania obszarów kontroli emisji przez Organizację**

4.1 Organizacja powinna rozpatrzyć każdą propozycję przedłożoną przez Stronę lub Strony.

4.2 Przy ocenie propozycji Organizacja powinna wziąć pod uwagę kryteria, które powinny być zawarte w każdej propozycji zgłaszanej do przyjęcia, tak jak podano w części 3 powyżej.

4.3 Obszar kontroli emisji powinien być wyznaczony jako poprawka do niniejszego Załącznika, rozpatrzona, uchwalona i wprowadzona w życie zgodnie z art. 16 niniejszej Konwencji.

5 **Funkcjonowanie obszarów kontroli emisji**

5.1 Organizacja zachęca Strony eksploatujące statki na wyznaczonym obszarze do przekazywania swoich uwag i zastrzeżeń odnoszących się do żeglugi na tym obszarze.

UZUPEŁNIENIE IV

UZNANIE TYPU I GRANICZNE PARAMETRY PRACY SPALAREK OKRĘTOWYCH (PRAWIDŁO 16)

1 Spalarki okrętowe opisane w prawidle 16.6.1 powinny posiadać zgodne z wymaganiami Organizacji, Świadectwo uznania typu dla każdej spalarki. W celu uzyskania takiego świadectwa, spalarka powinna być zaprojektowana i zbudowana zgodnie z normami technicznymi opisanymi w prawidle 16.6.1. Administracja jest odpowiedzialna za to, aby poddać każdy model spalarki określonemu programowi próby typu w wytwórni lub na uznanym stanowisku próbnym przy użyciu określonej, poniżej znormalizowanej, mieszaniny paliwa/odpadów w celu określenia, czy działa ona w granicach podanych w ust. 2 niniejszego Uzupełnienia:

Szlam olejowy składający się z:	75% szlamu z paliwa ciężkiego (HFO); 5% odpadowego oleju smarowego; oraz 20% wody zemulgowanej.
Odpady stałe składające się z:	50% odpadów żywnościowych; 50% odpadów zawierających: – około 30% papieru, – około 40% kartonu, – około 10% szmat, – około 20% tworzyw sztucznych. Mieszanka może mieć do 50% wilgotności oraz 7% niepalnych ciał stałych.

2 Spalarki opisane w prawidle 16.6.1 powinny pracować w niżej podanych granicach:

Zawartość O_2 w komorze spalania:	6 –12%
Maksymalna zawartość CO w spalinach:	200 mg/MJ
Maksymalna zawartość sadzy:	3 w skali Bacharacha lub 1 w skali Ringelmana (20% zaczerniania) (Wyższa zawartość sadzy jest dopuszczalna tylko podczas bardzo krótkich procesów, takich jak rozruch).
Niespalone składniki w popiołach:	Maksimum 10% wagowo
Zakres temperatury spalin na wylocie z komory spalania:	850–1200 °C

UZUPEŁNIENIE V

INFORMACJE, KTÓRE POWINNY BYĆ ZAWARTE W DOKUMENCIE DOSTAWY PALIWA (PRAWIDŁO 18.5)

1 Nazwa i numer IMO przyjmującego statku

2 Port

3 Data rozpoczęcia dostawy

4 Nazwa, adres i numer telefonu dostawcy paliwa olejowego

5 Nazwa(-y) produktu(-ów)

6 Ilość (tony metryczne)

7 Gęstość w 15°C (kg/m^3)

8 Zawartość siarki (% m/m)

9 Podpisana i poświadczona przez przedstawiciela dostawcy paliwa olejowego deklaracja stwierdzająca, że dostarczone paliwo jest zgodne z wymaganiami prawidła 18.3 niniejszego Załącznika oraz, że zawartość siarki w dostarczonym paliwie olejowym nie przekracza:

□ wartości granicznej podanej w prawidle 14.1 niniejszego Załącznika;

□ wartości granicznej podanej w prawidle 14.4 niniejszego Załącznika; lub

□ określonej przez nabywcę wartości granicznej dla _____ (% m/m), wypełnionej przez przedstawiciela dostawcy paliwa olejowego i na podstawie zgłoszenia nabywcy, że paliwo olejowe:

.1 jest przeznaczone do stosowania w połączeniu z równoważnym środkiem zgodności zgodnie z prawidłem 4 niniejszego Załącznika; lub

.2 podlega odpowiedniemu wyłączeniu dla statku w celu przeprowadzenia prób w zakresie badań technologii redukcji i kontroli emisji tlenków siarki zgodnie z prawidłem 3.2 niniejszego Załącznika.

Deklaracja powinna zostać wypełniona przez przedstawiciela dostawcy paliwa olejowego, poprzez zakreślenie krzyżykiem (x) w odpowiedniej rubryce (rubrykach).

UZUPEŁNIENIE VI

PROCEDURA WERYFIKACJI PRÓBEK PALIWA OLEJOWEGO NA ZGODNOŚĆ Z WYMAGANIAMI ZAŁĄCZNIKA VI DO KONWNECJI MARPOL (PRAWIDŁO 18.8.2 LUB 14.8)

Następującą odpowiednią procedurę weryfikacji należy zastosować w celu ustalenia czy paliwo olejowe dostarczane, używane lub przewożone na statku jest zgodne z limitami zawartości siarki wymaganymi prawidłem 14 niniejszego Załącznika.

Niniejsze Uzupełnienie odnosi się do następujących reprezentatywnych próbek paliwa olejowego określonych w Załączniku VI do Konwencji MARPOL:

Część 1 - próbka paliwa olejowego dostarczona zgodnie z prawidłem 18.8.1, zwana dalej „Próbką paliwa olejowego dostarczoną zgodnie z wymaganiami Konwencji MARPOL", jak określono w prawidle 2.1.22.

Część 2 - próbka paliwa olejowego używanego, przeznaczonego do wykorzystania lub przewożonego w celu wykorzystania na statku zgodnie z prawidłem 14.8, zwana dalej „próbką paliwa używanego", jak określono w prawidle 2.1.16 i „próbka pokładowa", jak określono w prawidle 2.1.24.

Część 1 – Próbka paliwa olejowego dostarczona zgodnie z Konwencją MARPOL

1 Wymagania ogólne

1.1 Reprezentatywna próbka paliwa olejowego, która jest wymagana zgodnie z prawidłem 18.8.1 (próbka paliwa olejowego dostarczona zgodnie z Konwencją MARPOL), powinna być użyta do weryfikacji zawartości siarki w paliwie olejowym dostarczonym na statek.

1.2 Strona, za pośrednictwem właściwego organu powinna zarządzać procedurą weryfikacji.

1.3 Laboratorium przeprowadzające procedurę badania siarki podaną w niniejszym Uzupełnieniu, powinno posiadać ważną akredytację w odniesieniu do stosowanej metody badania.

2 Pierwszy etap procedury weryfikacji

2.1 Próbka paliwa olejowego dostarczona zgodnie z Konwencją MARPOL powinna być dostarczona do laboratorium przez właściwy organ.

2.2 Laboratorium powinno:

.1 zapisać w rejestrze badań szczegóły numeru plomby i etykiety na próbce;

.2 zapisać w rejestrze badań stan plomby próbki w chwili otrzymania; oraz

.3 odrzucić każdą próbkę, w przypadku, gdy plomba została naruszona przed odbiorem i zapisać to odrzucenie w rejestrze badania.

2.3 Jeżeli plomba na otrzymanej próbce nie została naruszona, laboratorium powinno przystąpić do procedury weryfikacji oraz powinno:

.1 odpieczętować próbkę;

.2 upewnić się, że próbka jest całkowicie jednorodna;

.3 pobrać dwie podpróbki z próbki; oraz

.4 ponownie zaplombować próbkę i zapisać nowe szczegóły ponownego plombowania w rejestrze badań.

2.4 Dwie podpróbki należy zbadać w kolejności zgodnej z określoną metodą badań, o której mowa w prawidle 2.1.30 niniejszego Załącznika. Dla celów niniejszego etapu pierwszego procedury weryfikacji, wyniki analizy badań należy określić jako „1A" i „1B":

.1 wyniki 1A i 1B powinny być zapisane w rejestrze badań zgodnie z wymaganiami metody badawczej; oraz

.2 jeżeli wyniki 1A i 1B mieszczą się w granicach powtarzalności (*r*) metody badania, to należy uznać je za ważne; lub

.3 jeżeli wyniki 1A i 1B nie mieszczą się w granicach powtarzalności (*r*) metody badania, obydwa wyniki należy odrzucić, a laboratorium powinno pobrać dwie nowe podpróbki i poddać badaniu. Po pobraniu nowych podpróbek, pojemnik z próbką należy ponownie zaplombować zgodnie z ust. 2.3.4 powyżej.

.4 w przypadku dwóch niepowodzeń w celu osiągnięcia powtarzalności między 1A i 1B, przyczyna tego niepowodzenia powinna zostać zbadana przez laboratorium i rozwiązana przed podjęciem dalszych badań próbki. Po rozwiązaniu problemu powtarzalności, powinny zostać pobrane dwie nowe podpróbki zgodnie z ust. 2.3. Po pobraniu nowych podpróbek, próbkę należy ponownie zaplombować zgodnie z ust. 2.3.4.

2.5 Jeżeli wyniki badania 1A i 1B są ważne, należy obliczyć średnią z tych dwóch wyników. Wartość średnią określa się jako „X" i powinna być zapisana w rejestrze badań:

.1 jeżeli wynik X jest równy lub przypada poniżej obowiązujących wartości granicznych wymaganych w prawidle 14, paliwo olejowe powinno zostać uznane za spełniające wymagania; lub

.2 jeżeli wynik X jest większy od obowiązujących wartości granicznych wymaganych w prawidle 14, paliwo olejowe powinno zostać uznane za niespełniające wymagania.

Tabela 1: Podsumowanie procedury weryfikacji dotyczącej części 1 próbki paliwa olejowego dostarczonego zgodnie z wymaganiami Konwencji MARPOL

Na podstawie metody badawczej określonej w prawidle 2.1.30 niniejszego Załącznika		
Mająca zastosowanie wartość graniczna zawartości siarki % m/m: V	Wynik: X ≤ V zgodnie z 2.5.1	Wynik: X > V zgodnie z 2.5.2
0,10	Wymóg spełniony	Wymóg niespełniony
0,50		
	Wynik X podany z dokładnością do 2 miejsc po przecinku	

2.6 Ostateczne wyniki uzyskane w wyniku tej procedury weryfikacji powinny zostać ocenione przez właściwy organ.

2.7 Laboratorium powinno dostarczyć kopię rejestru badań do właściwego organu zarządzającego procedurą weryfikacji.

Część 2 – Próbki paliwa używanego i próbka pokładowa

3. Wymagania ogólne

3.1 Próbka paliwa używanego lub próbka pokładowa zależności od przypadku, powinna być wykorzystana do weryfikacji zawartości siarki w paliwie olejowym reprezentowanej przez tę próbkę paliwa olejowego w punkcie pobierania próbek.

3.2 Strona, poprzez swój właściwy organ, powinna zarządzać procedurą weryfikacji.

3.3 Laboratorium przeprowadzające procedurę badania siarki określoną w niniejszym Uzupełnieniu, powinno posiadać ważną akredytację w odniesieniu do stosowanej metody badania.

4 Etap drugi procedury weryfikacji

4.1 Próbka paliwa używanego lub próbka pokładowa, powinna zostać przekazana do laboratorium przez właściwy organ.

4.2 Laboratorium powinno:

.1 zapisać w rejestrze badań szczegóły numeru plomby i etykiety na próbce;

.2 zapisać w rejestrze badań stan plomby próbki w chwili otrzymania; oraz

.3 odrzucić każdą próbkę, w przypadku, gdy plomba została naruszona przed odbiorem, i zapisać to odrzucenie w rejestrze badania.

4.3 Jeżeli plomba próbki nie została naruszona, laboratorium powinno przystąpić do procedury weryfikacji oraz powinno:

.1 odpieczętować próbkę;

.2 upewnić się, że próbka jest całkowicie jednorodna;

.3 pobrać dwie podpróbki z próbki; oraz

.4 ponownie zaplombować próbkę i zapisać nowe szczegóły ponownego plombowania w rejestrze badań.

4.4 Dwie podpróbki należy zbadać w kolejności zgodnej z metodą badań, o której mowa w prawidle 2.1.30 niniejszego Załącznika. Dla celów niniejszego drugiego etapu procedury weryfikacji, wyniki analizy badań należy określić jako „2A" i „2B":

.1 wyniki 2A i 2B powinny być zapisane w rejestrze badań zgodnie z wymaganiami metody badawczej; oraz

.2 jeżeli wyniki 2A i 2B mieszczą się w granicach powtarzalności (*r*) metody badania, to należy uznać je za ważne; lub

.3 jeżeli wyniki 2A i 2B nie mieszczą się w granicach powtarzalności (*r*) metody badania, obydwa wyniki należy odrzucić, a laboratorium powinno pobrać dwie nowe podpróbki i poddać analizie. Po pobraniu nowych podpróbek pojemnik z próbką należy ponownie zaplombować zgodnie z ust. 4.3.4 powyżej; oraz

.4 w przypadku dwóch niepowodzeń w celu osiągnięcia powtarzalności między 2A i 2B, przyczyna tego niepowodzenia powinna zostać zbadana przez laboratorium i rozwiązana przed podjęciem dalszych badań próbki. Po rozwiązaniu problemu powtarzalności, powinno pobrać się dwie nowe podpróbki zgodnie z ust. 4.3. Po pobraniu nowych podpróbek próbkę należy ponownie zaplombować zgodnie z ust. 4.3.4.

4.5 Jeżeli wyniki badania 2A i 2B są ważne, należy obliczyć średnią z tych dwóch wyników. Wartość średnia powinna być określona jako „Z" i powinna być zapisana w rejestrze badań:

.1 jeżeli wynik Z jest równy lub przypada poniżej obowiązującej wartości granicznej wymaganej zgodnie z prawidłem 14, zawartość siarki paliwa olejowego reprezentowana przez badaną próbkę należy uznać za spełniające wymagania;

.2 jeżeli wynik Z jest większy niż obowiązująca wartość graniczna wymagana zgodnie z prawidłem 14, ale mniejszy lub równy tej obowiązującej wartości granicznej + 0,59R (gdzie R jest powtarzalnością metody badania), uznaje się, że zawartość siarki w paliwie olejowym reprezentowana przez badaną próbkę spełnia wymóg; lub

.3 jeżeli wynik Z jest większy niż stosowany limit wymagany w prawidle 14 + 0,59R, uznaje się, że zawartość siarki w paliwie olejowym reprezentowana przez badaną próbkę należy uznać za niespełniającą wymagań.

Tabela 2: Podsumowanie procedury badania próbki paliwa używanego i próbki pokładowej

Na podstawie metody badawczej określonej w prawidle 2.1.30 niniejszego Załącznika				
Mająca zastosowanie wartość graniczna zawartości siarki % m/m: V	Wartość marginesu błędu badania: W	Wynik: Z ≤ V zgodnie z 4.5.1	Wynik: V < Z ≤ W zgodnie z 4.5.2	Wynik: Z > W zgodnie z 4.5.3
0,10	0,11	Wymóg spełniony	Wymóg spełniony	Wymóg niespełniony
0,50	0,53			
		Wynik Z podany z dokładnością do 2 miejsc po przecinku		

4.6 Ostateczne wyniki uzyskane w wyniku tej procedury weryfikacji powinny zostać ocenione przez właściwy organ.

4.7 Laboratorium powinno dostarczyć kopię rejestru badań do właściwego organu zarządzającego procedurą weryfikacji.

UZUPEŁNIENIE VII

OBSZARY KONTROLI EMISJI (PRAWIDŁA 13.6 I 14.3)

1 Granice obszarów kontroli emisji, wyznaczonych na mocy prawideł 13.6 i 14.3, innych niż Morze Bałtyckie i Morze Północne, przedstawione są w niniejszym Uzupełnieniu.

2 Północnoamerykański obszar zawiera:

.1 obszar morza położony u wybrzeży Pacyfiku Stanów Zjednoczonych i Kanady, ograniczony liniami geodezyjnymi łączącymi następujące współrzędne:

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

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
41	54º 13' 45" N	139º 32' 38" W
42	54º 39' 25" N	139º 56' 19" W
43	55º 20' 18" N	140º 55' 45" W
44	56º 07' 12" N	141º 36' 18" W
45	56º 28' 32" N	142º 17' 19" W
46	56º 37' 19" N	142º 48' 57" W
47	58º 51' 04" N	153º 15' 03" W

.2 obszar morza położonego u wybrzeży Atlantyku Stanów Zjednoczonych, Kanady, Francji (Saint-Pierre-et-Miquelon) oraz wybrzeży Zatoki Meksykańskiej Stanów Zjednoczonych, ograniczony liniami geodezyjnymi łączącymi następujące współrzędne:

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

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
46	38º 05' 29" N	68º 46' 55" W
47	37º 58' 14" N	69º 34' 07" W
48	37º 57' 47" N	70º 24' 09" W
49	37º 52' 46" N	70º 37' 50" W
50	37º 18' 37" N	71º 08' 33" W
51	36º 32' 25" N	71º 33' 59" W
52	35º 34' 58" N	71º 26' 02" W
53	34º 33' 10" N	71º 37' 04" W
54	33º 54' 49" N	71º 52' 35" W
55	33º 19' 23" N	72º 17' 12" W
56	32º 45' 31" N	72º 54' 05" W
57	31º 55' 13" N	74º 12' 02" W
58	31º 27' 14" N	75º 15' 20" W
59	31º 03' 16" N	75º 51' 18" W
60	30º 45' 42" N	76º 31' 38" W
61	30º 12' 48" N	77º 18' 29" W
62	29º 25' 17" N	76º 56' 42" W
63	28º 36' 59" N	76º 48' 00" W
64	28º 17' 13" N	76º 40' 10" W
65	28º 17' 12" N	79º 11' 23" W
66	27º 52' 56" N	79º 28' 35" W
67	27º 26' 01" N	79º 31' 38" W
68	27º 16' 13" N	79º 34' 18" W
69	27º 11' 54" N	79º 34' 56" W
70	27º 05' 59" N	79º 35' 19" W
71	27º 00' 28" N	79º 35' 17" W
72	26º 55' 16" N	79º 34' 39" W
73	26º 53' 58" N	79º 34' 27" W
74	26º 45' 46" N	79º 32' 41" W
75	26º 44' 30" N	79º 32' 23" W
76	26º 43' 40" N	79º 32' 20" W
77	26º 41' 12" N	79º 32' 01" W
78	26º 38' 13" N	79º 31' 32" W
79	26º 36' 30" N	79º 31' 06" W
80	26º 35' 21" N	79º 30' 50" W
81	26º 34' 51" N	79º 30' 46" W
82	26º 34' 11" N	79º 30' 38" W
83	26º 31' 12" N	79º 30' 15" W
84	26º 29' 05" N	79º 29' 53" W
85	26º 25' 31" N	79º 29' 58" W
86	26º 23' 29" N	79º 29' 55" W
87	26º 23' 21" N	79º 29' 54" W
88	26º 18' 57" N	79º 31' 55" W
89	26º 15' 26" N	79º 33' 17" W
90	26º 15' 13" N	79º 33' 23" W
91	26º 08' 09" N	79º 35' 53" W
92	26º 07' 47" N	79º 36' 09" W
93	26º 06' 59" N	79º 36' 35" W
94	26º 02' 52" N	79º 38' 22" W
95	25º 59' 30" N	79º 40' 03" W
96	25º 59' 16" N	79º 40' 08" W
97	25º 57' 48" N	79º 40' 38" W
98	25º 56' 18" N	79º 41' 06" W
99	25º 54' 04" N	79º 41' 38" W
100	25º 53' 24" N	79º 41' 46" W
101	25º 51' 54" N	79º 41' 59" W
102	25º 49' 33" N	79º 42' 16" W
103	25º 48' 24" N	79º 42' 23" W
104	25º 48' 20" N	79º 42' 24" W
105	25º 46' 26" N	79º 42' 44" W
106	25º 46' 16" N	79º 42' 45" W
107	25º 43' 40" N	79º 42' 59" W

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
108	25º 42′ 31″ N	79º 42′ 48″ W
109	25º 40′ 37″ N	79º 42′ 27″ W
110	25º 37′ 24″ N	79º 42′ 27″ W
111	25º 37′ 08″ N	79º 42′ 27″ W
112	25º 31′ 03″ N	79º 42′ 12″ W
113	25º 27′ 59″ N	79º 42′ 11″ W
114	25º 24′ 04″ N	79º 42′ 12″ W
115	25º 22′ 21″ N	79º 42′ 20″ W
116	25º 21′ 29″ N	79º 42′ 08″ W
117	25º 16′ 52″ N	79º 41′ 24″ W
118	25º 15′ 57″ N	79º 41′ 31″ W
119	25º 10′ 39″ N	79º 41′ 31″ W
120	25º 09′ 51″ N	79º 41′ 36″ W
121	25º 09′ 03″ N	79º 41′ 45″ W
122	25º 03′ 55″ N	79º 42′ 29″ W
123	25º 03′ 00″ N	79º 42′ 56″ W
124	25º 00′ 30″ N	79º 44′ 05″ W
125	24º 59′ 03″ N	79º 44′ 48″ W
126	24º 55′ 28″ N	79º 45′ 57″ W
127	24º 44′ 18″ N	79º 49′ 24″ W
128	24º 43′ 04″ N	79º 49′ 38″ W
129	24º 42′ 36″ N	79º 50′ 50″ W
130	24º 41′ 47″ N	79º 52′ 57″ W
131	24º 38′ 32″ N	79º 59′ 58″ W
132	24º 36′ 27″ N	80º 03′ 51″ W
133	24º 33′ 18″ N	80º 12′ 43″ W
134	24º 33′ 05″ N	80º 13′ 21″ W
135	24º 32′ 13″ N	80º 15′ 16″ W
136	24º 31′ 27″ N	80º 16′ 55″ W
137	24º 30′ 57″ N	80º 17′ 47″ W
138	24º 30′ 14″ N	80º 19′ 21″ W
139	24º 30′ 06″ N	80º 19′ 44″ W
140	24º 29′ 38″ N	80º 21′ 05″ W
141	24º 28′ 18″ N	80º 24′ 35″ W
142	24º 28′ 06″ N	80º 25′ 10″ W
143	24º 27′ 23″ N	80º 27′ 20″ W
144	24º 26′ 30″ N	80º 29′ 30″ W
145	24º 25′ 07″ N	80º 32′ 22″ W
146	24º 23′ 30″ N	80º 36′ 09″ W
147	24º 22′ 33″ N	80º 38′ 56″ W
148	24º 22′ 07″ N	80º 39′ 51″ W
149	24º 19′ 31″ N	80º 45′ 21″ W
150	24º 19′ 16″ N	80º 45′ 47″ W
151	24º 18′ 38″ N	80º 46′ 49″ W
152	24º 18′ 35″ N	80º 46′ 54″ W
153	24º 09′ 51″ N	80º 59′ 47″ W
154	24º 09′ 48″ N	80º 59′ 51″ W
155	24º 08′ 58″ N	81º 01′ 07″ W
156	24º 08′ 30″ N	81º 01′ 51″ W
157	24º 08′ 26″ N	81º 01′ 57″ W
158	24º 07′ 28″ N	81º 03′ 06″ W
159	24º 02′ 20″ N	81º 09′ 05″ W
160	24º 00′ 00″ N	81º 11′ 16″ W
161	23º 55′ 32″ N	81º 12′ 55″ W
162	23º 53′ 52″ N	81º 19′ 43″ W
163	23º 50′ 52″ N	81º 29′ 59″ W
164	23º 50′ 02″ N	81º 39′ 59″ W
165	23º 49′ 05″ N	81º 49′ 59″ W
166	23º 49′ 05″ N	82º 00′ 11″ W
167	23º 49′ 42″ N	82º 09′ 59″ W
168	23º 51′ 14″ N	82º 24′ 59″ W
169	23º 51′ 14″ N	82º 39′ 59″ W

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
170	23º 49' 42" N	82º 48' 53" W
171	23º 49' 32" N	82º 51' 11" W
172	23º 49' 24" N	82º 59' 59" W
173	23º 49' 52" N	83º 14' 59" W
174	23º 51' 22" N	83º 25' 49" W
175	23º 52' 27" N	83º 33' 01" W
176	23º 54' 04" N	83º 41' 35" W
177	23º 55' 47" N	83º 48' 11" W
178	23º 58' 38" N	83º 59' 59" W
179	24º 09' 37" N	84º 29' 27" W
180	24º 13' 20" N	84º 38' 39" W
181	24º 16' 41" N	84º 46' 07" W
182	24º 23' 30" N	84º 59' 59" W
183	24º 26' 37" N	85º 06' 19" W
184	24º 38' 57" N	85º 31' 54" W
185	24º 44' 17" N	85º 43' 11" W
186	24º 53' 57" N	85º 59' 59" W
187	25º 10' 44" N	86º 30' 07" W
188	25º 43' 15" N	86º 21' 14" W
189	26º 13' 13" N	86º 06' 45" W
190	26º 27' 22" N	86º 13' 15" W
191	26º 33' 46" N	86º 37' 07" W
192	26º 01' 24" N	87º 29' 35" W
193	25º 42' 25" N	88º 33' 00" W
194	25º 46' 54" N	90º 29' 41" W
195	25º 44' 39" N	90º 47' 05" W
196	25º 51' 43" N	91º 52' 50" W
197	26º 17' 44" N	93º 03' 59" W
198	25º 59' 55" N	93º 33' 52" W
199	26º 00' 32" N	95º 39' 27" W
200	26º 00' 33" N	96º 48' 30" W
201	25º 58' 32" N	96º 55' 28" W
202	25º 58' 15" N	96º 58' 41" W
203	25º 57' 58" N	97º 01' 54" W
204	25º 57' 41" N	97º 05' 08" W
205	25º 57' 24" N	97º 08' 21" W
206	25º 57' 24" N	97º 08' 47" W

.3 obszar morza położonego u wybrzeży Wysp Hawajskich: Hawai'i, Maui, Oahu, Moloka'i, Ni'ihau, Kaua'a, Lana'i oraz Kaho'olawe, ograniczony liniami geodezyjnymi łączącymi następujące współrzędne:

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
1	22º 32' 54" N	153º 00' 33" W
2	23º 06' 05" N	153º 28' 36" W
3	23º 32' 11" N	154º 02' 12" W
4	23º 51' 47" N	154º 36' 48" W
5	24º 21' 49" N	155º 51' 13" W
6	24º 41' 47" N	156º 27' 27" W
7	24º 57' 33" N	157º 22' 17" W
8	25º 13' 41" N	157º 54' 13" W
9	25º 25' 31" N	158º 30' 36" W
10	25º 31' 19" N	159º 09' 47" W
11	25º 30' 31" N	159º 54' 21" W
12	25º 21' 53" N	160º 39' 53" W
13	25º 00' 06" N	161º 38' 33" W
14	24º 40' 49" N	162º 13' 13" W
15	24º 15' 53" N	162º 43' 08" W
16	23º 40' 50" N	163º 13' 00" W
17	23º 03' 20" N	163º 32' 58" W
18	22º 20' 09" N	163º 44' 41" W

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
19	21º 36' 45" N	163º 46' 03" W
20	20º 55' 26" N	163º 37' 44" W
21	20º 13' 34" N	163º 19' 13" W
22	19º 39' 03" N	162º 53' 48" W
23	19º 09' 43" N	162º 20' 35" W
24	18º 39' 16" N	161º 19' 14" W
25	18º 30' 31" N	160º 38' 30" W
26	18º 29' 31" N	159º 56' 17" W
27	18º 10' 41" N	159º 14' 08" W
28	17º 31' 17" N	158º 56' 55" W
29	16º 54' 06" N	158º 30' 29" W
30	16º 25' 49" N	157º 59' 25" W
31	15º 59' 57" N	157º 17' 35" W
32	15º 40' 37" N	156º 21' 06" W
33	15º 37' 36" N	155º 22' 16" W
34	15º 43' 46" N	154º 46' 37" W
35	15º 55' 32" N	154º 13' 05" W
36	16º 46' 27" N	152º 49' 11" W
37	17º 33' 42" N	152º 00' 32" W
38	18º 30' 16" N	151º 30' 24" W
39	19º 02' 47" N	151º 22' 17" W
40	19º 34' 46" N	151º 19' 47" W
41	20º 07' 42" N	151º 22' 58" W
42	20º 38' 43" N	151º 31' 36" W
43	21º 29' 09" N	151º 59' 50" W
44	22º 06' 58" N	152º 31' 25" W
45	22º 32' 54" N	153º 00' 33" W

3 Obszar Morza Karaibskiego Stanów Zjednoczonych zawiera:

.1 obszar morza położonego u wybrzeży Atlantyku i Karaibów Puerto Rico i Wysp Dziewiczych Stanów Zjednoczonych, ograniczony liniami geodezyjnymi łączącymi następujące współrzędne:

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
1	17º 18' 37" N	67º 32' 14" W
2	19º 11' 14" N	67º 26' 45" W
3	19º 30' 28" N	65º 16' 48" W
4	19º 12' 25" N	65º 06' 08" W
5	18º 45' 13" N	65º 00' 22" W
6	18º 41' 14" N	64º 59' 33" W
7	18º 29' 22" N	64º 53' 51" W
8	18º 27' 35" N	64º 53' 22" W
9	18º 25' 21" N	64º 52' 39" W
10	18º 24' 30" N	64º 52' 19" W
11	18º 23' 51" N	64º 51' 50" W
12	18º 23' 42" N	64º 51' 23" W
13	18º 23' 36" N	64º 50' 17" W
14	18º 23' 48" N	64º 49' 41" W
15	18º 24' 11" N	64º 49' 00" W
16	18º 24' 28" N	64º 47' 57" W
17	18º 24' 18" N	64º 47' 01" W
18	18º 23' 13" N	64º 46' 37" W
19	18º 22' 37" N	64º 45' 20" W
20	18º 22' 39" N	64º 44' 42" W
21	18º 22' 42" N	64º 44' 36" W
22	18º 22' 37" N	64º 44' 24" W
23	18º 22' 39" N	64º 43' 42" W
24	18º 22' 30" N	64º 43' 36" W
25	18º 22' 25" N	64º 42' 58" W

Punkt	Szerokość geograficzna	Długość geograficzna
26	18º 22′ 26″ N	64º 42′ 28″ W
27	18º 22′ 15″ N	64º 42′ 03″ W
28	18º 22′ 22″ N	64º 40′ 60″ W
29	18º 21′ 57″ N	64º 40′ 15″ W
30	18º 21′ 51″ N	64º 38′ 23″ W
31	18º 21′ 22″ N	64º 38′ 16″ W
32	18º 20′ 39″ N	64º 38′ 33″ W
33	18º 19′ 15″ N	64º 38′ 14″ W
34	18º 19′ 07″ N	64º 38′ 16″ W
35	18º 17′ 23″ N	64º 39′ 38″ W
36	18º 16′ 43″ N	64º 39′ 41″ W
37	18º 11′ 33″ N	64º 38′ 58″ W
38	18º 03′ 02″ N	64º 38′ 03″ W
39	18º 02′ 56″ N	64º 29′ 35″ W
40	18º 02′ 51″ N	64º 27′ 02″ W
41	18º 02′ 30″ N	64º 21′ 08″ W
42	18º 02′ 31″ N	64º 20′ 08″ W
43	18º 02′ 03″ N	64º 15′ 57″ W
44	18º 00′ 12″ N	64º 02′ 29″ W
45	17º 59′ 58″ N	64º 01′ 04″ W
46	17º 58′ 47″ N	63º 57′ 01″ W
47	17º 57′ 51″ N	63º 53′ 54″ W
48	17º 56′ 38″ N	63º 53′ 21″ W
49	17º 39′ 40″ N	63º 54′ 53″ W
50	17º 37′ 08″ N	63º 55′ 10″ W
51	17º 30′ 21″ N	63º 55′ 56″ W
52	17º 11′ 36″ N	63º 57′ 57″ W
53	17º 05′ 00″ N	63º 58′ 41″ W
54	16º 59′ 49″ N	63º 59′ 18″ W
55	17º 18′ 37″ N	67º 32′ 14″ W

UZUPEŁNIENIE VIII

FORMULARZ MIĘDZYNARODOWEGO ŚWIADECTWA EFEKTYWNOŚCI ENERGETYCZNEJ (IEE) (PRAWIDŁO 8.2)

MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO EFEKTYWNOŚCI ENERGETYCZNEJ

Wydane na podstawie postanowień Protokołu z 1997 r., z późniejszymi zmianami, zmieniającego Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowanej odnoszącym się do niej Protokołem z 1978 r. (zwanej dalej „Konwencją") z upoważnienia rządu:

.....

(*pełna nazwa państwa*)

przez .....

(*pełne określenie kompetentnej osoby lub organizacji upoważnionej na podstawie postanowień Konwencji*)

Dane statku

Nazwa statku .....

Numer lub sygnał rozpoznawczy .....

Port macierzysty .....

Pojemność brutto .....

Numer IMO .....

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

1 Statek został poddany przeglądowi zgodnie z prawidłem 5.4 Załącznika VI do Konwencji; oraz

2 Przegląd wykazał, że statek spełnia mające do niego zastosowanie wymagania prawideł 22, 23,24, 25 oraz 26.

Data zakończenia przeglądu, na podstawie którego Świadectwo zostało wydane .....(dd/mm/rrrr)

Wydano w .....

(*miejsce wydania świadectwa*)

(dd/mm/rrrr): .....
(*data wydania*)

.....
(*podpis osoby należycie upoważnionej wydającej Świadectwo*)

(*odpowiednio pieczęć lub stempel organu*)

DODATEK DO MIĘDZYNARODOWEGO ŚWIADECTWA EFEKTYWNOŚCI ENERGETYCZNEJ (Świadectwo IEE)

OPIS KONSTRUKCJI ZWIĄZANEJ Z EFEKTYWNOŚCIĄ ENERGETYCZNĄ

UWAGI:

1 Niniejszy opis powinien być stale załączony do Świadectwa IEE. Świadectwo IEE powinno być zawsze dostępne na statku.

2 Opis powinien być co najmniej w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Jeśli stosowany jest także oficjalny język państwa, które go wydało, to on będzie decydował w przypadku sporów lub rozbieżności.

3 W kratkach należy wpisywać odpowiednio: krzyżyk (x) dla odpowiedzi „tak" i „ma zastosowanie" lub kreskę (–) dla odpowiedzi „nie" i „nie ma zastosowania".

4 Jeżeli nie określono inaczej, to przywołane w niniejszym opisie prawidła odnoszą się do Załącznika VI do Konwencji, a przywołane rezolucje lub okólniki odnoszą się do tych, które uchwaliła Międzynarodowa Organizacja Morska.

1 Dane statku:

1.1 Nazwa statku .....

1.2 Numer IMO .....

1.3 Data kontraktu na budowę .....

1.4 Data znacznej przebudowy (jeżeli dotyczy) .....

1.5 Pojemność brutto .....

1.6 Nośność .....

1.7 Typ statku .....

2 Układ napędowy

2.1 Napęd spalinowy .....□

2.2 Napęd spalinowo elektryczny .....□

2.3 Napęd turbinowy .....□

2.4 Napęd hybrydowy .....□

2.5 Układ napędowy inny niż wymienione powyżej .....□

3 Osiągnięty Projektowy Wskaźnik Efektywności Energetycznej (EEDI)

3.1 Osiągnięta wartość wskaźnika EEDI zgodnie z prawidłem 22.1 jest obliczana na podstawie informacji zawartych w Kartotece technicznej EEDI, która przedstawia również proces obliczania osiągniętej wartości EEDI.....□

Osiągnięta wartość wskaźnika EEDI:..... gram CO_2/tonomila

3.2 Osiągnięta wartość wskaźnika EEDI nie jest obliczana, gdy:

3.2.1 statek jest wyłączony na podstawie prawidła 22.1, ponieważ nie jest to statek nowy, jak zdefiniowano w prawidle 2.2.18 .....□

3.2.2 rodzaj układu napędowego jest zwolniony zgodnie z prawidłem 19.3 .....□

3.2.3 Administracja statku odstąpiła od wymagania zawartego w prawidle 22 zgodnie z prawidłem 19.4 .....□

3.2.4 typ statku jest zwolniony zgodnie z prawidłem 22.1 .....□

4 Wymagany wskaźnik EEDI

4.1 Wymagana wartość wskaźnika EEDI:..... gram CO_2/tonomila

4.2 Wymagana wartość wskaźnika EEDI nie dotyczy sytuacji, gdy:

4.2.1 statek jest zwolniony na podstawie prawidła 24.1, ponieważ nie jest to statek nowy, jak określono w prawidle 2.2.18 .....□

4.2.2 rodzaj układu napędowego jest zwolniony zgodnie z prawidłem 19.3 .....□

4.2.3 Administracja statku odstąpiła od wymagania zawartego w prawidle 24 zgodnie z prawidłem 19.4 .....□

4.2.4 typ statku jest zwolniony zgodnie z prawidłem 24.1 .....□

4.2.5 pojemność statku jest niższa od minimalnej pojemności określonej w tabeli 1 prawidła 24.2 .....□

5 Osiągnięty wskaźnik EEXI

5.1 Osiągnięty wskaźnik EEXI zgodnie z prawidłem 23.1 jest obliczany z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację .....□

Osiągniety wskaźnik EEXI:..... gram CO_2/tonomila

5.2 Osiągnięta wartość wskaźnika EEXI nie jest obliczana, gdy:

5.2.1 rodzaj układu napędowego jest zwolniony zgodnie z prawidłem 19.3 .....□

5.2.2 typ statku jest zwolniony zgodnie z prawidłem 23.1 .....□

6 Wymagany wskaźnik EEXI

6.1 Wymagana wartość wskaxnika EEXI:..... gram CO_2/tonomila zgodnie z prawidłem 25

6.2 Wymagana wartość EEXI nie dotyczy sytuacji, gdy:

6.2.1 rodzaj układu napędowego jest zwolniony zgodnie z prawidłem 19.3 .....□

6.2.2 typ statku jest zwolniony zgodnie z prawidłem 25.1.....□

6.2.3 pojemność statku jest niższa od minimalnej pojemności określonej w tabeli 3 prawidła 25.1 .....□

7 Plan Zarządzania Efektywnością Energetyczną Statku

7.1 Na statku znajduje się Plan Zarządzania Efektywnością Energetyczną Statku (SEEMP) zgodnie z prawidłem 26 ..... □

8 Kartoteka techniczna EEDI

8.1 Świadecto IEE jest dołączone do Kartoteki technicznej EEDI zgodnie z prawidłem 22.1 .....□

8.1.1 Numer identyfikacyjny/weryfikacji Kartoteki technicznej EEDI .....

8.1.2 Data weryfikacji Kartoteki technicznej EEDI .....

9 Kartoteka techniczna EEXI

9.1 Świadectwo IEE jest dołączone do Kartoteki technicznej EEXI zgodnie z prawidłem 23.1 .....□

9.1.1 Numer identyfikacyjny/weryfikacyjny Kartoteki technicznej EEXI .....

9.1.2 Data weryfikacji Kartoteki technicznej EEXI .....

9.2 Do certyfikatu IEE nie dołącza się dokumentacji technicznej EEXI, ponieważ osiągnięty wskaźnik EEDI jest wykorzystywany jako alternatywa dla osiągniętej wartości EEXI .....□

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że opis ten jest prawidłowy pod każdym względem.

Wydano w .....
(miejsce wydania opisu)

(dd/mm/rrrr): .....
(data wydania)

.....
(podpis osoby należycie upoważnionej wydającej opis)

(odpowiednio pieczęć lub stempel organu)

UZUPEŁNIENIE IX

INFORMACJE PRZEKAZYWANE DO BAZY DANYCH IMO O ZUŻYCIU PALIWA OLEJOWEGO PRZEZ STATKI
(PRAWIDŁO 27)

Dane statku

Numer IMO .....

Okres roku kalendarzowego, za który dane są przekazywane

Data początkowa (dd/mm/rrrr) .....

Data końcowa (dd/mm/rrrr) .....

Charakterystyka techniczna statku

Typ statku, zgodnie z definicją w prawidle 2 niniejszego Załącznika lub inny (podać) .....

Pojemność brutto (GT) .....

Pojemność netto (NT) .....

Nośność (DWT) .....

Moc wyjściowa (znamionowa) głównych i pomocniczych silników spalinowych większa niż 130 kW (należy podać w kW) .....

EEDI (jeżeli dotyczy) .....

Klasa lodowa .....

Zużycie paliwa według rodzaju paliwa w tonach metrycznych oraz metody gromadzenia danych zużycia paliwa .....

Przebyta odległość .....

Godziny w drodze .....

UZUPEŁNIENIE X

FORMULARZ DEKLARACJI ZGODNOŚCI - RAPORTOWANIE ZUŻYCIA PALIWA OLEJOWEGO I KLASYFIKACJA EKSPLOATACYJNEJ INTENSYWNOŚCI EMISJI WĘGLA (PRAWIDŁO 8.3)

DEKLARACJA ZGODNOŚCI - RAPORTOWANIE ZUŻYCIA PALIWA OLEJOWEGO I KLASYFIKACJA EKSPLOATACYJNEJ INTENSYWNOŚCI EMISJI WĘGLA

Wydane na podstawie postanowień Protokołu z 1997 r., z późniejszymi zmianami, zmieniającego Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowanej odnoszącym się do niej Protokołem z 1978 r. (zwanej dalej „Konwencją") z upoważnienia rządu:

.....

(*pełna nazwa państwa*)

przez .....

(*pełne określenie kompetentnej osoby lub organizacji upoważnionej na podstawie postanowień Konwencji*)

Dane statku

Nazwa statku .....

Numer lub sygnał rozpoznawczy .....

Numer IMO .....

Port macierzysty .....

Pojemność brutto .....

Nośność .....

Typ statku .....

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

1 statek przedłożył Administracji dane wymagane postanowieniami prawidła 27 Załącznika VI do Konwencji, obejmujące operacje statku od (dd/mm/rrrr) do (dd/mm/rrrr);

2 dane zostały zgromadzone i zaraportowane zgodnie z metodologią i procesami określonymi w SEEMP dla statku, które obowiązywały w okresie od (dd/mm/rrrrrr) do (dd/mm/rrrr);

3 osiągnięty roczny eksploatacyjny wskaźnik CII statku w okresie od (dd/mm/rrrr) do (dd/mm/rrrr) wynosił: ..... zgodnie z prawidłami 28.1 i 28.2 Załącznika VI do Konwencji dla statków, do których stosuje się prawidło 28;

4 roczną eksploatacyjną intensywność emisji węgla przez statek w tym okresie klasyfikuje się na poziomie

□A □B □C □D □E

zgodnie z prawidłem 28 Załącznika VI do Konwencji dla statków, do których stosuje się prawidło 28; oraz

5 plan działań korygujących został opracowany i włączony do SEEMP (dla statków, do których stosuje się prawidło 28, sklasyfikowanych na poziomie D przez kolejne trzy lata lub sklasyfikowanych na poziomie E).

Niniejsza Deklaracja Zgodności obowiązuje do (dd/mm/rrrr) .....

Wydano .....
(*miejsce wydania Deklaracji*)

(dd/mm/rrrr): ....
(data wydania) *(podpis osoby należycie upoważnionej wydającej Deklarację)*

(odpowiednio pieczęć lub stempel organu)

UZUPEŁNIENIE XI

FORMA ŚWIADECTWA ZWOLNIENIA BAREK UNSP (PRAWIDŁO 8.4)

MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO O ZWOLNIENIU BEZZAŁOGOWYCH BAREK BEZ WŁASNEGO NAPĘDU (UNSP) Z OBOWIĄZKU ZAPOBIEGANIA ZANIECZYSZCZANIU POWIETRZA

Wydane na podstawie postanowień Protokołu z 1997 r., z późniejszymi zmianami, zmieniającego Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowanej odnoszącym się do niej Protokołem z 1978 r. (zwanej dalej „Konwencją") z upoważnienia rządu:

.....

(pełna nazwa państwa)

przez .....

(pełna nazwa osoby właściwej lub organizacji upoważnionej na mocy postanowień Konwencji)

Dane statku

Nazwa statku .....

Numer lub sygnał rozpoznawczy .....

Numer IMO .....

Port macierzysty: .....

Pojemność brutto: .....

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

1 barka UNSP została poddana przeglądowi, zgodnie z prawidłem 3.4 Załącznika VI do Konwencji:

2 przegląd wykazał, iż barka UNSP:

.1 nie jest napędzana urządzeniami mechanicznymi;

.2 nie ma systemów, wyposażenia oraz/lub zainstalowanych urządzeń, które mogą generować emisje kontrolowane przez Załącznik VI do Konwencji; oraz

.3 nie przewozi ani ludzi, ani żywych zwierząt; oraz

3 barka UNSP jest zwolniona, na mocy prawidła 3.4 Załącznika VI do Konwencji, z wymagań dotyczących certyfikacji i związanego z nią przeglądu, określonych w prawidłach 5.1 oraz 6.1 Załącznika VI do Konwencji.

Niniejsze świadectwo jest ważne do (*dd/mm/rrrr*) .....

pod warunkiem zachowania warunków zwolnienia.

Data zakończenia przeglądu, na podstawie którego sporządzono niniejsze Świadectwo (*dd/mm/rrrr*)
.....

Wydano w .....
(miejsce wydania Świadectwa)

....
(data wydania) (dd/mm/rrrr) *(podpis osoby należycie upoważnionej wydającej Świadectwo)*

(odpowiednio pieczęć lub stempel organu)

REZOLUCJA MEPC.330(76)
(przyjęta w dniu 17 czerwca 2021 r.)

POPRAWKI DO ZAŁĄCZNIKA DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZANIU MORZA PRZEZ STATKI Z 1973 R., ZMODYFIKOWANEJ PRZYNALEŻNYM DO NIEJ PROTOKOŁEM Z 1978 R.

Poprawki do Załączników I oraz IV do Konwencji MARPOL

(Zwolnienie bezzałogowych barek bez własnego napędu z niektórych wymagań dotyczących przeglądów i certyfikacji)

KOMITET OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO,

PRZYWOŁUJĄC art. 38 lit. a) Konwencji o Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie funkcji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego nadanych mu na mocy międzynarodowych konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki i kontroli tego zanieczyszczania,

PRZYWOŁUJĄC TAKŻE art. 16 Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowanej przynależnym do niej Protokołem z 1978 r. (Konwencja MARPOL), który precyzuje procedurę wprowadzania poprawek oraz powierza odpowiedniemu organowi Organizacji funkcję rozpatrywania i przyjmowania poprawek do niej,

PO ROZWAŻENIU, podczas siedemdziesiątej szóstej sesji, zaproponowanych poprawek do Załączników I oraz IV do Konwencji MARPOL dotyczących zwolnień barek bezzałogowych i bez własnego napędu (UNSP) z niektórych wymagań dotyczących przeglądów i certyfikacji, które to poprawki zostały rozpowszechnione zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. a) Konwencji MARPOL,

1 PRZYJMUJE, zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. d) Konwencji MARPOL, poprawki do Załączników I oraz IV do Konwencji MARPOL, których treść przedstawiono w załączniku do niniejszej rezolucji;

2 WSKAZUJE, zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. f) ppkt (iii) Konwencji MARPOL, że poprawki te zostaną uznane za zaakceptowane w dniu 1 maja 2022 r., chyba że przed tym dniem co najmniej jedna trzecia Stron lub Strony posiadające floty handlowe stanowiące łącznie nie mniej niż 50 procent pojemności brutto światowej floty handlowej zgłoszą Organizacji swój sprzeciw wobec tych poprawek;

3 ZAPRASZA Strony do odnotowania, że zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. g) ppkt (ii) Konwencji MARPOL wspomniane poprawki wchodzą w życie z dniem 1 listopada 2022 r. po ich akceptacji zgodnie z ust. 2 powyżej;

4 ZWRACA SIĘ do Sekretarza Generalnego, aby zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. e) Konwencji MARPOL przekazał wszystkim Stronom Konwencji MARPOL, uwierzytelnione kopie niniejszej rezolucji oraz treść poprawek zawartych w załącznikach;

5 ZWRACA SIĘ PONADTO do Sekretarza Generalnego, aby przekazał Członkom Organizacji, niebędącym Stronami Konwencji MARPOL, kopie niniejszej rezolucji oraz załączników do niej.

ZAŁĄCZNIK

POPRAWKI DO ZAŁĄCZNIKA I DO KONWENCJI MARPOL

(Zwolnienie barek UNSP z niektórych wymagań dotyczących przeglądów i certyfikacji)

Prawidło 1
Definicje

1 Dodaje się nowy ust. 40, w następującym brzmieniu:

„40 *Bezzałogowa barka bez własnego napędu (UNSP)* oznacza barkę, która:

.1 nie jest napędzana mechanicznie;

.2 nie przewozi oleju (określonego w prawidle 1.1 niniejszego Załącznika);

.3 nie ma zainstalowanych urządzeń, które mogą używać oleju lub generować pozostałości olejowe (szlam);

.4 nie posiada zbiornika na paliwo olejowe, zbiornika na olej smarny, zbiornika na zaolejone wody zęzowe i zbiornika na pozostałości olejowe (szlam); oraz

.5 nie przewozi ani ludzi, ani żywych zwierząt."

Prawidło 3
Zwolnienia i odstępstwa

2 Ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„2 Szczegóły wszelkich takich zwolnień, z wyjątkiem tych, o których mowa w ust. 7 niniejszego prawidła, wydanych przez Administrację, powinny być wskazane w Świadectwie, o którym mowa w prawidle 7 niniejszego Załącznika."

3 Dodaje się nowy ust. 7, w brzmieniu:

„7 Administracja, może zwolnić barkę UNSP z wymagań prawideł 6.1 oraz 7.1 niniejszego Załącznika, na mocy Międzynarodowego Świadectwa o zwolnieniu bezzałogowych barek bez własnego napędu (UNSP) z obowiązku zapobiegania zanieczyszczaniu olejami, na okres nieprzekraczający pięciu lat, pod warunkiem, że barka UNSP przeszła przegląd, w celu potwierdzenia, że warunki, o których mowa w prawidłach 1.40.1 – 1.40.5 niniejszego Załącznika, zostały spełnione."

Prawidło 8
Wydawanie lub potwierdzanie Świadectwa przez inny rząd

4 Ust. 4 otrzymuje następujące brzmienie:

„4 Statkowi uprawnionemu do podnoszenia bandery państwa niebędącego Stroną, nie wydaje się Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami ani Świadectwa zwolnienia UNSP."

Prawidło 9
Forma Świadectwa

5 Istniejący ustęp jest oznaczony jako ust. 1 i dodaje się nowy ust. 2, w następującym brzmieniu:

„2 Międzynarodowe świadectwo o zwolnieniu bezzałogowych barek bez własnego napędu z obowiązku zapobiegania zanieczyszczaniu olejami powinno być sporządzone na formularzu odpowiadającemu wzorowi podanemu w Uzupełnieniu IV do niniejszego Załącznika oraz powinno być przynajmniej w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Jeżeli stosowany jest także oficjalny język kraju wydającego, to będzie on rozstrzygający w przypadku sporów lub rozbieżności."

6 Dodaje się nowe Uzupełnienie IV w następującym brzmieniu:

„UZUPEŁNIENIE IV

Formularz Świadectwa zwolnienia barek UNSP

MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO O ZWOLNIENIU BEZZAŁOGOWYCH BAREK BEZ WŁASNEGO NAPĘDU (UNSP) Z OBOWIĄZKU ZAPOBIEGANIA ZANIECZYSZCZANIU OLEJAMI

Wydane na podstawie postanowień Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowanej przynależnym do niej Protokołem z 1978 r. z późniejszymi zmianami, (zwana dalej „Konwencją") z upoważnienia rządu:

.....

(pełna nazwa państwa)

przez .....

(pełne określenie kompetentnej osoby lub organizacji upoważnionej na podstawie postanowień Konwencji)

Dane statku

Nazwa statku .....

Numer lub sygnał rozpoznawczy .....

Port macierzysty .....

Pojemność brutto .....

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

1 Barka UNSP została poddana przeglądowi, zgodnie z prawidłem 3.7 Załącznika I do Konwencji:

2 Przegląd wykazał, iż barka UNSP:

.1 nie jest napędzana urządzeniami mechanicznymi;

.2 nie przewozi oleju (jak określono w prawidle 1.1 Załącznika I do Konwencji);

.3 nie ma zainstalowanych urządzeń, które mogą używać oleju lub generować pozostałości olejowe (szlam);

.4 nie posiada zbiornika na paliwo olejowe, zbiornika na olej smarny, zbiornika na zaolejone wody zęzowe i zbiornika na pozostałości olejowe (szlam); oraz

.5 nie przewozi ani ludzi, ani żywych zwierząt; oraz

3 Barka UNSP jest zwolniona, na mocy prawidła 3.7 Załącznika I do Konwencji, z wymagań dotyczących certyfikacji i związanego z nią przeglądu, określonych w prawidłach 6.1 oraz 7.1 Załącznika I do Konwencji.

Niniejsze świadectwo jest ważne do (*dd/mm/rrrr*) .....

pod warunkiem zachowania warunków zwolnienia.

Data zakończenia przeglądu, na podstawie którego sporządzono niniejsze świadectwo (*dd/mm/rrrr*)
……

Wydano w ……
(*miejsce wydania świadectwa*)

…… ……
(data wydania) (dd/mm/rrrr) *(podpis osoby należycie upoważnionej wydającej świadectwo)*

(odpowiednio pieczęć lub stempel organu)"

POPRAWKI DO ZAŁĄCZNIKA IV DO KONWENCJI MARPOL

(Zwolnienie barek UNSP z niektórych wymagań dotyczących przeglądów i certyfikacji)

Prawidło 1
Definicje

1 Dodaje się nowy ust. 16 w następującym brzmieniu:

„16 *Bezzałogowa barka bez własnego napędu (UNSP)* oznacza barkę, która:

.1 nie jest napędzana urządzeniami mechanicznymi;

.2 nie przewozi ani ludzi, ani żywych zwierząt;

.3 nie służy do przechowywania ścieków podczas transportu; oraz

.4 nie posiada urządzeń, które mogłyby generować ścieki określone w prawidle 1.3 niniejszego Załącznika."

Prawidło 3
Wyjątki

2 Tytuł prawidła otrzymuje następujące brzmienie:

„Wyjątki i zwolnienia"

3 Dodaje się nowy ust. 2, w następującym brzmieniu:

„2 Administracja może zwolnić bezzałogową barkę bez własnego napędu (UNSP) z wymagań prawideł 4.1 oraz 5.1 niniejszego Załącznika na mocy Międzynarodowego świadectwa o zwolnieniu bezzałogowych barek bez własnego napędu (UNSP) z obowiązku zapobiegania zanieczyszczaniu ściekami, na okres nieprzekraczający pięciu lat, pod warunkiem, że barka przeszła przegląd w celu potwierdzenia, że warunki, o których mowa w prawidłach 1.16.1 – 1.16.4 niniejszego Załącznika zostały spełnione."

Prawidło 6
Wydawanie lub potwierdzanie Świadectwa przez inny rząd

4 Ust. 4 otrzymuje następujące brzmienie:

„4 Statkowi uprawnionemu do podnoszenia bandery państwa niebędącego Stroną, nie wydaje się Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu ściekami ani Świadectwa zwolnienia UNSP."

Prawidło 7
Forma Świadectwa

5 Istniejący ustęp jest oznaczony jako ust. 1, a odniesienie do „uzupełnienia" otrzymuje brzmienie „uzupełnienia I".

6 Dodaje się nowy ust. 2, w następującym brzmieniu:

„2 Międzynarodowe świadectwo o zwolnieniu bezzałogowych barek bez własnego napędu (UNSP) z obowiązku zapobiegania zanieczyszczaniu ściekami powinno być sporządzone na formularzu odpowiadającemu wzorowi podanemu w uzupełnieniu

II do niniejszego Załącznika i powinno być przynajmniej w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Jeżeli stosowany jest także oficjalny język kraju wydającego, to będzie on rozstrzygający w przypadku sporów lub rozbieżności."

Uzupełnienia

7 Istniejące uzupełnienie oznacza się jako Uzupełnienie I oraz dodaje się nowe Uzupełnienie II w następującym brzmieniu:

„UZUPEŁNIENIE II

Formularz Świadectwa o zwolnieniu barek UNSP

MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO O ZWOLNIENIU BEZZAŁOGOWYCH BAREK BEZ WŁASNEGO NAPĘDU (UNSP) Z OBOWIĄZKU ZAPOBIEGANIA ZANIECZYSZCZANIU ŚCIEKAMI

Wydane na podstawie postanowień Międzynarodowej Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowanej przynależnym do niej Protokołem z 1978 r., z późniejszymi zmianami (zwana dalej „Konwencją") z upoważnienia rządu:

.....

(pełna nazwa państwa)

przez.....

(pełne określenie kompetentnej osoby lub organizacji upoważnionej na mocy postanowień Konwencji)

Dane statku

Nazwa statku .....

Numer lub sygnał rozpoznawczy .....

Port macierzysty .....

Pojemność brutto .....

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

1 Bezzałogowa barka bez własnego napędu (UNSP) została poddana przeglądowi, zgodnie z prawidłem 3.2 Załącznika IV do Konwencji:

2 Przegląd wykazał, iż bezzałogowa barka bez własnego napędu (UNSP):

.1 nie jest napędzana urządzeniami mechanicznymi;

.2 nie przewozi ani ludzi, ani żywych zwierząt;

.3 nie służy do przechowywania ścieków podczas transportu; oraz

.4 nie posiada urządzeń, które mogłyby wytwarzać ścieki określone w prawidle 1.3 Załącznika IV do Konwencji; oraz

3 Barka UNSP jest zwolniona, na mocy prawidła 3.2 Załącznika IV do Konwencji, z wymagań dotyczących certyfikacji i związanego z nią przeglądu, określonych w prawidłach 4.1 oraz 5.1 Załącznika IV do Konwencji.

Niniejsze świadectwo jest ważne do (*dd/mm/rrrr*) .....

pod warunkiem zachowania warunków zwolnienia.

Data zakończenia przeglądu, na podstawie którego sporządzono niniejsze świadectwo (*dd/mm/rrrr*) .....

Wydano w .....

(miejsce wydania świadectwa)

…… ……

(data wydania) (dd/mm/rrrr) *(podpis osoby należycie upoważnionej wydającej świadectwo)*

(odpowiednio pieczęć lub stempel organu)"

RESOLUTION MEPC.328(76)

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

2021 Revised MARPOL Annex VI

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocols of 1978 and 1997 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering amendments thereto for adoption by the Parties,

RECALLING FURTHER that the Committee, at its seventy-second session, adopted resolution MEPC.304(72) on the *Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships*,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-sixth session, proposed amendments to MARPOL Annex VI concerning mandatory goal-based technical and operational measures to reduce carbon intensity of international shipping and exemption of unmanned non-self-propelled (UNSP) barges from certain survey and certification requirements, which were circulated in accordance with article 16(2)(a) of MARPOL,

HAVING ALSO CONSIDERED, at its seventy-sixth session, the comprehensive assessment of the impacts of the proposed amendments to MARPOL Annex VI on States, including on developing countries, especially on least developed countries (LDCs) and small island developing States (SIDS),

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, the amendments to MARPOL Annex VI, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments to MARPOL Annex VI shall be deemed to have been accepted on 1 May 2022 unless prior to that date not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the amendments to MARPOL Annex VI shall enter into force on 1 November 2022 upon its acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 INVITES ALSO the Parties to consider and initiate as soon as possible the development of a Carbon Intensity Code;

5 INVITES the Organization, mindful of the review clauses provided for in regulations 25.3 and 28.11 of the amendments to MARPOL Annex VI, to initiate the respective reviews as early as possible;

6 INVITES ALSO the Organization to keep under review the impacts on States of the aforesaid amendments to MARPOL Annex VI, paying particular attention to the needs of developing countries, especially LDCs and SIDS, so that any necessary adjustments can be made;

7 AGREES to undertake a lessons-learned exercise from the comprehensive impact assessment of the amendments to MARPOL Annex VI, with a view to improving the procedure for conducting future impact assessments taking into account the *Procedure for assessing impacts on States of candidate measures* (MEPC.1/Circ.885) and the terms of reference for the impact assessment of the short-term measure;

8 ENCOURAGES the Parties to consider early application of the aforesaid amendments;

9 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments to MARPOL Annex VI contained in the annex to all Parties to MARPOL;

10 REQUESTS ALSO the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

ANNEX

MARPOL ANNEX VI

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS

Chapter 1 – General

Regulation 1
Application

The provisions of this Annex shall apply to all ships, except where expressly provided otherwise.

Regulation 2
Definitions

1 For the purpose of this Annex:

.1 *Annex* means Annex VI to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL), as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as modified by the Protocol of 1997, as amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention.

.2 *A similar stage of construction* means the stage at which:

.1 construction identifiable with a specific ship begins; and

.2 assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

.3 *Anniversary date* means the day and the month of each year that will correspond to the date of expiry of the International Air Pollution Prevention Certificate.

.4 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

.5 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

.6 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

.7 *Auxiliary control device* means a system, function or control strategy installed on a marine diesel engine that is used to protect the engine and/or its ancillary equipment against operating conditions that could result in damage or failure, or that is used to facilitate the starting of the engine. An auxiliary control device may also be a strategy or measure that has been satisfactorily demonstrated not to be a defeat device.

.8 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

.9 *Continuous feeding* is defined as the process whereby waste is fed into a combustion chamber without human assistance while the incinerator is in normal operating conditions with the combustion chamber operative temperature between 850°C and 1,200°C.

.10 *Defeat device* means a device that measures, senses or responds to operating variables (e.g. engine speed, temperature, intake pressure or any other parameter) for the purpose of activating, modulating, delaying or deactivating the operation of any component or the function of the emission control system such that the effectiveness of the emission control system is reduced under conditions encountered during normal operation, unless the use of such a device is substantially included in the applied emission certification test procedures.

.11 *Electronic Record Book* means a device or system, approved by the Administration, used to electronically record the required entries for discharges, transfers and other operations as required under this Annex in lieu of a hard copy record book.

.12 *Emission* means any release of substances, subject to control by this Annex, from ships into the atmosphere or sea.

.13 *Emission control area* means an area where the adoption of special mandatory measures for emissions from ships is required to prevent, reduce and control air pollution from NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions and their attendant adverse impacts on human health and the environment. Emission control areas shall include those listed in, or designated under, regulations 13 and 14 of this Annex.

.14 *Fuel oil* means any fuel delivered to and intended for combustion purposes for propulsion or operation on board a ship, including gas, distillate and residual fuels.

.15 *Gross tonnage* means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurements of Ships, 1969, or any successor Convention.

.16 *In-use sample* means a sample of fuel oil in use on a ship.

.17 *Installations* in relation to regulation 12 of this Annex means the installation of systems, equipment, including portable fire-extinguishing units, insulation, or other material on a ship, but excludes the repair or recharge of previously installed systems, equipment, insulation or other material, or the recharge of portable fire-extinguishing units.

.18 *Installed* means a marine diesel engine that is or is intended to be fitted on a ship, including a portable auxiliary marine diesel engine, only if its fuelling, cooling or exhaust system is an integral part of the ship. A fuelling system is considered integral to the ship only if it is permanently affixed to the ship. This definition includes a marine diesel engine that is used to supplement or augment the installed power capacity of the ship and is intended to be an integral part of the ship.

.19 *Irrational emission control strategy* means any strategy or measure that, when the ship is operated under normal conditions of use, reduces the effectiveness of an emission control system to a level below that expected on the applicable emission test procedures.

.20 *Low-flashpoint fuel* means gaseous or liquid fuel oil having a flashpoint lower than otherwise permitted under paragraph 2.1.1 of regulation 4 of chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended.

.21 *Marine diesel engine* means any reciprocating internal combustion engine operating on liquid or dual fuel, to which regulation 13 of this Annex applies, including booster/compound systems if applied. In addition, a gas-fuelled engine installed on a ship constructed on or after 1 March 2016 or a gas-fuelled additional or non-identical replacement engine installed on or after that date is also considered as a marine diesel engine.

.22 *MARPOL delivered sample* means the sample of fuel oil delivered in accordance with regulation 18.8.1 of this Annex.

.23 *NO_x Technical Code* means the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines adopted by resolution 2 of the 1997 MARPOL Conference, as amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention.

.24 *Onboard sample* means a sample of fuel oil intended to be used or carried for use on board that ship.

.25 *Ozone-depleting substances means controlled substances defined in paragraph* (4) of article 1 of the Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer, 1987, listed in Annexes A, B, C or E to the said Protocol in force at the time of application or interpretation of this Annex.

Ozone-depleting substances that may be found on board ship include, but are not limited to:

Halon 1211	Bromochlorodifluoromethane
Halon 1301	Bromotrifluoromethane
Halon 2402	1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroethane (also known as Halon 114B2)
CFC-11	Trichlorofluoromethane
CFC-12	Dichlorodifluoromethane
CFC-113	1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroethane
CFC-114	1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroethane
CFC-115	Chloropentafluoroethane

.26 *Shipboard incineration* means the incineration of wastes or other matter on board a ship, if such wastes or other matter were generated during the normal operation of that ship.

.27 *Shipboard incinerator* means a shipboard facility designed for the primary purpose of incineration.

.28 *Ships constructed* means ships the keels of which are laid or that are at a similar stage of construction.

.29 *Sludge oil* means sludge from the fuel oil or lubricating oil separators, waste lubricating oil from main or auxiliary machinery, or waste oil from bilge water separators, oil filtering equipment or drip trays.

.30 *Sulphur content of fuel oil* means the concentration of sulphur in a fuel oil, measured in % m/m as tested in accordance with a standard acceptable to the Organization.

.31 *Tanker* in relation to regulation 15 of this Annex means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I to the present Convention or a chemical tanker as defined in regulation 1 of Annex II to the present Convention.

.32 *Unmanned non-self-propelled (UNSP) barge* means a barge that:

.1 is not propelled by mechanical means;

.2 has no system, equipment and/or machinery fitted that may generate emissions regulated by this Annex; and

.3 has neither persons nor living animals on board.

2 For the purpose of chapter 4:

.1 *A ship delivered on or after 1 September 2019* means a ship:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 September 2015; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after 1 March 2016; or

.3 the delivery of which is on or after 1 September 2019.

.2 *Attained annual operational CII* is the operational carbon intensity indicator value achieved by an individual ship in accordance with regulations 26 and 28 of this Annex.

.3 *Attained EEDI* is the EEDI value achieved by an individual ship in accordance with regulation 22 of this Annex.

.4 *Attained EEXI* is the EEXI value achieved by an individual ship in accordance with regulation 23 of this Annex.

.5 *Bulk carrier* means a ship which is intended primarily to carry dry cargo in bulk, including such types as ore carriers as defined in regulation 1 of chapter XII of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, (as amended) but excluding combination carriers.

.6 *Calendar year* means the period from 1 January until 31 December inclusive.

.7 *Combination carrier* means a ship designed to load 100% deadweight with both liquid and dry cargo in bulk.

.8 *Company* means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, as amended.

.9 *Containership* means a ship designed exclusively for the carriage of containers in holds and on deck.

.10 *Conventional propulsion* means a method of propulsion where a main reciprocating internal combustion engine(s) is the prime mover and coupled to a propulsion shaft either directly or through a gear box.

.11 *Cruise passenger ship* means a passenger ship not having a cargo deck, designed exclusively for commercial transportation of passengers in overnight accommodations on a sea voyage.

.12 *Distance travelled* means distance travelled over ground.

.13 *Existing ship* means a ship which is not a new ship.

.14 *Gas carrier* means a cargo ship, other than an LNG carrier as defined in paragraph 2.16 of this regulation, constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas.

.15 *General cargo ship* means a ship with a multi-deck or single deck hull designed primarily for the carriage of general cargo. This definition excludes specialized dry cargo ships, which are not included in the calculation of reference lines for general cargo ships, namely livestock carrier, barge carrier, heavy load carrier, yacht carrier, nuclear fuel carrier.

.16 *LNG carrier* means a cargo ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of liquefied natural gas (LNG).

.17 *Major conversion* means a conversion of a ship:

.1 which substantially alters the dimensions, carrying capacity or engine power of the ship; or

.2 which changes the type of the ship; or

.3 the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong the life of the ship; or

.4 which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Convention not applicable to it as an existing ship; or

.5 which substantially alters the energy efficiency of the ship and includes any modifications that could cause the ship to exceed the applicable required EEDI as set out in regulation 24 of this Annex or the applicable required EEXI as set out in regulation 25 of this Annex.

.18 *New ship* means a ship:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2013; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 1 July 2013; or

.3 the delivery of which is on or after 1 July 2015.

.19 *Non-conventional propulsion* means a method of propulsion, other than conventional propulsion, including diesel-electric propulsion, turbine propulsion, and hybrid propulsion systems.

.20 *Passenger ship* means a ship which carries more than 12 passengers.

.21 *Polar Code* means the International Code for Ships Operating in Polar Waters, consisting of an introduction, parts I-A and II-A and parts I-B and II-B, as adopted by resolutions MSC.385(94) and MEPC.264(68), as may be amended, provided that:

.1 amendments to the environment-related provisions of the introduction and chapter 1 of part II-A of the Polar Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to an appendix to an annex; and

.2 amendments to part II-B of the Polar Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure.

.22 *Refrigerated cargo carrier* means a ship designed exclusively for the carriage of refrigerated cargoes in holds.

.23 *Required annual operational CII* is the target value of attained annual operational CII in accordance with regulations 26 and 28 of this Annex for the specific ship type and size.

.24 *Required EEDI* is the maximum value of attained EEDI that is allowed by regulation 24 of this Annex for the specific ship type and size.

.25 *Required EEXI* is the maximum value of attained EEXI that is allowed by regulation 25 of this Annex for the specific ship type and size.

.26 *Ro-ro cargo ship* means a ship designed for the carriage of roll-on-roll-off cargo transportation units.

.27 *Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)* means a multi-deck roll-on-roll-off cargo ship designed for the carriage of empty cars and trucks.

.28 *Ro-ro passenger ship* means a passenger ship with roll-on-roll-off cargo spaces.

.29 *Tanker* means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I of the present Convention or a chemical tanker or an NLS tanker as defined in regulation 1 of Annex II to the present Convention.

Regulation 3
Exceptions and exemptions

General

1 Regulations of this Annex shall not apply to:

.1 any emission necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

.2 any emission resulting from damage to a ship or its equipment:

.2.1 provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the emission for the purpose of preventing or minimizing the emission; and

.2.2 except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Trials for ship emission reduction and control technology research

2 The Administration of a Party may, in cooperation with other Administrations as appropriate, issue an exemption from specific provisions of this Annex for a ship to conduct trials for the development of ship emission reduction and control technologies and engine design programmes. Such an exemption shall only be provided if the applications of specific provisions of the Annex or the revised NO_x Technical Code 2008 could impede research into the development of such technologies or programmes. A permit issued under this regulation shall not exempt a ship from the reporting requirement under regulation 27 and shall not alter the type and scope of data required to be reported under regulation 27. A permit for such an exemption shall only be provided to the minimum number of ships necessary and be subject to the following provisions:

.1 for marine diesel engines with a per cylinder displacement up to 30 L, the duration of the sea trial shall not exceed 18 months. If additional time is required, a permitting Administration or Administrations may permit a renewal for one additional 18-month period; or

.2 for marine diesel engines with a per cylinder displacement at or above 30 L, the duration of the ship trial shall not exceed five years and shall require a progress review by the permitting Administration or Administrations at each intermediate survey. A permit may be withdrawn based on this review if the testing has not adhered to the conditions of the permit or if it is determined that the technology or programme is not likely to produce effective results in the reduction and control of ship emissions. If the reviewing Administration or Administrations determine that additional time is required to conduct a test of a particular technology or programme, a permit may be renewed for an additional time period not to exceed five years.

Emissions from seabed mineral activities

3.1 Emissions directly arising from the exploration, exploitation and associated offshore processing of seabed mineral resources are, consistent with article 2(3)(b)(ii) of the present Convention, exempt from the provisions of this Annex. Such emissions include the following:

.1 emissions resulting from the incineration of substances that are solely and directly the result of exploration, exploitation and associated offshore processing of seabed mineral resources, including but not limited to the flaring of hydrocarbons and the burning of cuttings, muds, and/or stimulation fluids during well completion and testing operations, and flaring arising from upset conditions;

.2 the release of gases and volatile compounds entrained in drilling fluids and cuttings;

.3 emissions associated solely and directly with the treatment, handling or storage of seabed minerals; and

.4 emissions from marine diesel engines that are solely dedicated to the exploration, exploitation and associated offshore processing of seabed mineral resources.

3.2 The requirements of regulation 18 of this Annex shall not apply to the use of hydrocarbons that are produced and subsequently used on site as fuel, when approved by the Administration.

Unmanned non-self-propelled barges

4 The Administration may exempt an unmanned non-self-propelled (UNSP) barge from the requirements of regulations 5.1 and 6.1 of this Annex by means of an International Air Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled (UNSP) Barges, for a period not exceeding five years provided that the barge has undergone a survey to confirm that conditions referred to in regulations 2.1.32.1 to 2.1.32.3 of this Annex are met.

Regulation 4
Equivalents

1 The Administration of a Party may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to those required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods are at least as effective in terms of emissions reductions as those required by this Annex, including any of the standards set forth in regulations 13 and 14.

2 The Administration of a Party that allows a fitting, material, appliance or apparatus or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to those required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

3 The Administration of a Party should take into account any relevant guidelines developed by the Organization pertaining to the equivalents provided for in this regulation.

4 The Administration of a Party that allows the use of an equivalent as set forth in paragraph 1 of this regulation shall endeavour not to impair or damage its environment, human health, property or resources or those of other States.

Chapter 2 – Survey, certification and means of control

Regulation 5
Surveys

1 Every ship of 400 gross tonnage and above and every fixed and floating drilling rig or other platform shall, to ensure compliance with the requirements of chapter 3 of this Annex, be subject to the surveys specified below:

.1 An initial survey before the ship is put into service or before the certificate required under regulation 6 of this Annex is issued for the first time. This survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of chapter 3 of this Annex;

.2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation 9.2, 9.5, 9.6 or 9.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of chapter 3 of this Annex;

.3 An intermediate survey within three months before or after the second anniversary date or within three months before or after the third anniversary date of the certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4 of this regulation. The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and arrangements fully comply with the applicable requirements of chapter 3 of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the IAPP Certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex;

.4 An annual survey within three months before or after each anniversary date of the certificate, including a general inspection of the equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1.1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 5 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the IAPP Certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex; and

.5 An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made whenever any important repairs or renewals are made as prescribed in paragraph 5 of this regulation or after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 6 of this regulation. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of chapter 3 of this Annex.

2 In the case of ships of less than 400 gross tonnage, the Administration may establish appropriate measures in order to ensure that the applicable provisions of chapter 3 of this Annex are complied with.

3 Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration.

.1 The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. Such organizations shall comply with the guidelines adopted by the Organization.

.2 The survey of marine diesel engines and equipment for compliance with regulation 13 of this Annex shall be conducted in accordance with the revised NO_x Technical Code 2008.

.3 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, it shall ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken, the certificate shall be withdrawn by the Administration. If the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation.

.4 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

4 Ships to which chapter 4 of this Annex applies shall also be subject to the surveys specified below, taking into account the guidelines adopted by the Organization:

.1 an initial survey carried out before a new ship is put in service and before the International Energy Efficiency Certificate is issued. The survey shall verify that the ship's attained EEDI is in accordance with the requirements in chapter 4 of this Annex, and that the SEEMP required by regulation 26 of this Annex is on board;

.2 a general or partial survey, according to the circumstances, carried out after a major conversion of a new ship to which this regulation applies. The survey shall ensure that the attained EEDI is recalculated as necessary and meets the requirement of regulation 24 of this Annex, with the reduction factor applicable to the ship type and size of the converted ship in the phase corresponding to the date of contract or keel laying or delivery determined for the original ship in accordance with regulation 2.2.18 of this Annex;

.3 in cases where the major conversion of a new or existing ship is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship, the Administration shall determine the necessity of an initial survey on attained EEDI. Such a survey, if determined necessary, shall ensure that the attained EEDI is calculated and meets the requirement of regulation 24 of this Annex, with the reduction factor applicable corresponding to the ship type and size of the converted ship at the date of the contract of the conversion, or in the absence of a contract, the commencement date of the conversion. The survey shall also verify that the SEEMP required by regulation 26 of this Annex is on board and, for a ship to which regulation 27 applies, has been revised

appropriately to reflect a major conversion in those cases where the major conversion affects data collection methodology and/or reporting processes;

.4 for existing ships, the verification of the requirement to have a SEEMP on board according to regulation 26 of this Annex shall take place at the first intermediate or renewal survey identified in paragraph 1 of this regulation, whichever is the first, on or after 1 January 2013;

.5 the Administration shall ensure that for each ship to which regulation 27 applies, the SEEMP complies with regulation 26.2 of this Annex. This shall be done prior to collecting data under regulation 27 of this Annex in order to ensure the methodology and processes are in place prior to the beginning of the ship's first reporting period. Confirmation of compliance shall be provided to and retained on board the ship;

.6 the Administration shall ensure that, for each ship to which regulation 28 applies, the SEEMP complies with regulation 26.3.1 of this Annex. This shall be done prior to 1 January 2023. Confirmation of compliance shall be provided to, and retained on board, the ship;

.7 the verification that the ship's attained EEXI is in accordance with the requirements in regulations 23 and 25 of this Annex shall take place at the first annual, intermediate or renewal survey identified in paragraph 1 of this regulation or the initial survey identified in paragraphs 4.1 and 4.3 of this regulation, whichever is the first, on or after 1 January 2023; and

.8 notwithstanding paragraph 4.7 of this regulation, a general or partial survey, according to the circumstances, carried out after a major conversion of a ship to which regulation 23 of this Annex applies. The survey shall ensure that the attained EEXI is recalculated as necessary and meets the requirement of regulation 25 of this Annex.

5 The equipment shall be maintained to conform with the provisions of this Annex and no changes shall be made in the equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the express approval of the Administration. The direct replacement of such equipment and fittings with equipment and fittings that conform with the provisions of this Annex is permitted.

6 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered that substantially affects the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, a nominated surveyor or recognized organization responsible for issuing the relevant certificate.

Regulation 6
Issue or endorsement of Certificates and Statements of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating

International Air Pollution Prevention Certificate

1 An International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 5 of this Annex, to:

.1 any ship of 400 gross tonnage and above engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties; and

.2 platforms and drilling rigs engaged in voyages to waters under the sovereignty or jurisdiction of other Parties.

2 A ship constructed before the date this Annex enters into force for that particular ship's Administration, shall be issued with an IAPP Certificate in accordance with paragraph 1 of this regulation no later than the first scheduled dry-docking after the date of such entry into force, but in no case later than three years after this date.

3 Such certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate.

International Energy Efficiency Certificate

4 An International Energy Efficiency Certificate for the ship shall be issued after a survey in accordance with the provisions of regulation 5.4 of this Annex to any ship of 400 gross tonnage and above before that ship may engage in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties.

5 The certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or any organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate.

Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating

6 Upon receipt of reported data pursuant to regulation 27.3 of this Annex and attained annual operational CII pursuant to regulation 28.2 of this Annex, the Administration or any organization duly authorized by it shall:

.1 determine whether the data has been reported in accordance with regulation 27 of this Annex;

.2 verify that the attained annual operational CII reported is based on the data submitted in accordance with regulation 27 of this Annex;

.3 based on the verified attained annual operational CII, determine the operational carbon intensity rating of the ship in accordance with regulation 28.6 of this Annex; and

.4 issue a Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating to the ship no later than five months from the beginning of the calendar year, upon determination and verification pursuant to regulations 6.6.1 to 6.6.3 of this Annex. In every case, the Administration assumes full responsibility for this Statement of Compliance.

7 Upon receipt of reported data pursuant to regulations 27.4, 27.5 or 27.6 of this Annex, the Administration or any organization duly authorized by it shall promptly determine whether the data has been reported in accordance with regulation 27 and, if so, issue a Statement of Compliance to the ship. In every case, the Administration assumes full responsibility for this Statement of Compliance.

8 Notwithstanding paragraph 6 of this regulation, a ship rated as D for three consecutive years or rated as E in accordance with regulation 28 of this Annex shall not be issued a Statement of Compliance unless a plan of corrective actions is duly developed and reflected

in the SEEMP and verified by the Administration or any organization duly authorized by it in accordance with regulations 28.7 and 28.8 of this Annex.

Regulation 7
Issue of a Certificate by another Party

1 A Party may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an IAPP Certificate or an International Energy Efficiency Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of such certificates on the ship, in accordance with this Annex.

2 A copy of the certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

3 A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under regulation 6 of this Annex.

4 No IAPP Certificate, International Energy Efficiency Certificate or UNSP Exemption Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

Regulation 8
Form of Certificates and Statements of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating

International Air Pollution Prevention Certificate

1 The IAPP Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in appendix I to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

International Energy Efficiency Certificate

2 The International Energy Efficiency Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in appendix VIII to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing Party is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating

3 The Statement of Compliance pursuant to regulations 6.6 and 6.7 of this Annex shall be drawn up in a form corresponding to the model given in appendix X to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing Party is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

International Air Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled Barges

4 In accordance with regulation 3.4 of this Annex, the International Air Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled Barges shall be drawn up in the form corresponding to the model given in appendix XI to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in the event of a dispute or discrepancy.

Regulation 9
Duration and validity of Certificates and Statements of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating

International Air Pollution Prevention Certificate

1 An IAPP Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.

2 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation:

.1 when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate;

.2 when the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate; and

.3 when the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

3 If a certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1 of this regulation, provided that the surveys referred to in regulations 5.1.3 and 5.1.4 of this Annex applicable when a certificate is issued for a period of five years are carried out as appropriate.

4 If a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period that shall not exceed five months from the expiry date.

5 If a ship, at the time when a certificate expires, is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate, but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

6 A certificate issued to a ship engaged on short voyages that has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraph 2.1, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

8 If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 5 of this Annex, then:

.1 the anniversary date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date that shall not be more than three months later than the date on which the survey was completed;

.2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 5 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date; and

.3 the expiry date may remain unchanged, provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 5 of this Annex are not exceeded.

9 A certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

.1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 5.1 of this Annex;

.2 if the certificate is not endorsed in accordance with regulation 5.1.3 or 5.1.4 of this Annex; and

.3 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 5.4 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

International Energy Efficiency Certificate

10 The International Energy Efficiency Certificate shall be valid throughout the life of the ship subject to the provisions of paragraph 11 below.

11 An International Energy Efficiency Certificate issued under this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

.1 if the ship is withdrawn from service or if a new certificate is issued following major conversion of the ship; or

.2 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of chapter 4 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party

whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports; or

.3 if the ship's equipment, systems, fittings, arrangements, or material covered by the survey were changed without the express approval of the Administration, as provided for in regulation 5.5 of this Annex, unless regulation 3 of this Annex applies.

Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating

12 The Statement of Compliance issued pursuant to regulation 6.6 of this Annex shall be valid for the calendar year in which it is issued and for the first five months of the following calendar year. The Statement of Compliance issued pursuant to regulation 6.7 of this Annex shall be valid for the calendar year in which it is issued, for the following calendar year, and for the first five months of the subsequent calendar year. All Statements of Compliance shall be kept on board for at least five years.

Regulation 10
Port State control on operational requirements

1 A ship, when in a port or an offshore terminal under the jurisdiction of another Party, is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of air pollution from ships.

2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take steps to ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

5 In relation to chapter 4 of this Annex, any port State inspection may verify, when appropriate, that there is a valid Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating, an International Energy Efficiency Certificate and a Ship Energy Efficiency Management Plan on board, in accordance with article 5 of the present Convention.

6 Notwithstanding the requirements in paragraph 5 of this regulation, any port State inspection may inspect whether the Ship Energy Efficiency Management Plan is duly implemented by the ship in accordance with regulation 28 of this Annex.

Regulation 11
Detection of violations and enforcement

1 Parties shall cooperate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of this Annex, using all appropriate and practicable measures of detection and environmental monitoring, and adequate procedures for reporting and accumulation of evidence.

2 A ship to which this Annex applies may, in any port or offshore terminal of a Party, be subject to inspection by officers appointed or authorized by that Party for the purpose of verifying whether the ship has emitted any of the substances covered by this Annex in violation of the provision of this Annex. If an inspection indicates a violation of this Annex, a report shall be forwarded to the Administration for any appropriate action.

3 Any Party shall furnish to the Administration evidence, if any, that the ship has emitted any of the substances covered by this Annex in violation of the provisions of this Annex. If it is practicable to do so, the competent authority of the former Party shall notify the master of the ship of the alleged violation.

4 Upon receiving such evidence, the Administration shall investigate the matter and may request the other Party to furnish further or better evidence of the alleged contravention. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken in accordance with its law as soon as possible. The Administration shall promptly inform the Party that has reported the alleged violation, as well as the Organization, of the action taken.

5 A Party may also inspect a ship to which this Annex applies when it enters the ports or offshore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party together with sufficient evidence that the ship has emitted any of the substances covered by the Annex in any place in violation of this Annex. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the Administration so that the appropriate action may be taken under the present Convention.

6 The international law concerning the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment from ships, including that law relating to enforcement and safeguards, in force at the time of application or interpretation of this Annex, applies, mutatis mutandis, to the rules and standards set forth in this Annex.

Chapter 3 – Requirements for control of emissions from ships

Regulation 12
Ozone-depleting substances

1 This regulation does not apply to permanently sealed equipment where there are no refrigerant charging connections or potentially removable components containing ozone-depleting substances.

2 Subject to the provisions of regulation 3.1, any deliberate emissions of ozone-depleting substances shall be prohibited. Deliberate emissions include emissions occurring in the course of maintaining, servicing, repairing or disposing of systems or equipment, except that deliberate emissions do not include minimal releases associated with the recapture or recycling of an ozone-depleting substance. Emissions arising from leaks of an ozone-depleting substance, whether or not the leaks are deliberate, may be regulated by Parties.

3.1 Installations that contain ozone-depleting substances, other than hydrochlorofluorocarbons, shall be prohibited:

.1 on ships constructed on or after 19 May 2005; or

.2 in the case of ships constructed before 19 May 2005 which have a contractual delivery date of the equipment to the ship on or after 19 May 2005 or, in the absence of a contractual delivery date, the actual delivery of the equipment to the ship on or after 19 May 2005.

3.2 Installations that contain hydrochlorofluorocarbons shall be prohibited:

.1 on ships constructed on or after 1 January 2020; or

.2 in the case of ships constructed before 1 January 2020 which have a contractual delivery date of the equipment to the ship on or after 1 January 2020 or, in the absence of a contractual delivery date, the actual delivery of the equipment to the ship on or after 1 January 2020.

4 The substances referred to in this regulation, and equipment containing such substances, shall be delivered to appropriate reception facilities when removed from ships.

5 Each ship subject to regulation 6.1 shall maintain a list of equipment containing ozone-depleting substances.

6 Each ship subject to regulation 6.1 that has rechargeable systems that contain ozone-depleting substances shall maintain an ozone-depleting substances record book. This record book may form part of an existing logbook or electronic record book as approved by the Administration. An electronic recording system referred to in regulation 12.6, as adopted by resolution MEPC.176(58), shall be considered an electronic record book, provided the electronic recording system is approved by the Administration on or before the first IAPP Certificate renewal survey carried out on or after 1 October 2020, but not later than 1 October 2025, taking into account the guidelines developed by the Organization.

7 Entries in the ozone-depleting substances record book shall be recorded in terms of mass (kg) of substance and shall be completed without delay on each occasion, in respect of the following:

.1 recharge, full or partial, of equipment containing ozone-depleting substances;

.2 repair or maintenance of equipment containing ozone-depleting substances;

.3 discharge of ozone-depleting substances to the atmosphere:

.3.1 deliberate; and

.3.2 non-deliberate;

.4 discharge of ozone-depleting substances to land-based reception facilities; and

.5 supply of ozone-depleting substances to the ship.

Regulation 13
Nitrogen oxides (NO_x)

Application

1.1 This regulation shall apply to:

.1 each marine diesel engine with a power output of more than 130 kW installed on a ship; and

.2 each marine diesel engine with a power output of more than 130 kW that undergoes a major conversion on or after 1 January 2000 except when demonstrated to the satisfaction of the Administration that such engine is an identical replacement to the engine that it is replacing and is otherwise not covered under paragraph 1.1.1 of this regulation.

1.2 This regulation does not apply to:

.1 a marine diesel engine intended to be used solely for emergencies or solely to power any device or equipment intended to be used solely for emergencies on the ship on which it is installed, or a marine diesel engine installed in lifeboats intended to be used solely for emergencies; and

.2 a marine diesel engine installed on a ship solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly, provided that such engine is subject to an alternative NO_x control measure established by the Administration.

1.3 Notwithstanding the provisions of paragraph 1.1 of this regulation, the Administration may provide an exclusion from the application of this regulation for any marine diesel engine that is installed on a ship constructed, or for any marine diesel engine that undergoes a major conversion, before 19 May 2005, provided that the ship on which the engine is installed is solely engaged in voyages to ports or offshore terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.

Major conversion

2.1 For the purpose of this regulation, *major conversion* means a modification on or after 1 January 2000 of a marine diesel engine that has not already been certified to the standards set forth in paragraph 3, 4 or 5.1.1 of this regulation where:

.1 the engine is replaced by a marine diesel engine or an additional marine diesel engine is installed, or

.2 any substantial modification, as defined in the revised NO_x Technical Code 2008, is made to the engine, or

.3 the maximum continuous rating of the engine is increased by more than 10% compared to the maximum continuous rating of the original certification of the engine.

2.2 For a major conversion involving the replacement of a marine diesel engine with a non-identical marine diesel engine, or the installation of an additional marine diesel engine, the standards in this regulation at the time of the replacement or addition of the engine shall apply. In the case of replacement engines only, if it is not possible for such a replacement engine to

meet the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation (Tier III, as applicable), then that replacement engine shall meet the standards set forth in paragraph 4 of this regulation (Tier II), taking into account the guidelines developed by the Organization.

2.3 A marine diesel engine referred to in paragraph 2.1.2 or 2.1.3 of this regulation shall meet the following standards:

.1 for ships constructed prior to 1 January 2000, the standards set forth in paragraph 3 of this regulation shall apply; and

.2 for ships constructed on or after 1 January 2000, the standards in force at the time the ship was constructed shall apply.

Tier I

3 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship constructed on or after 1 January 2000 and prior to 1 January 2011 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO_2) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

.1 17.0 g/kWh when n is less than 130 rpm;

.2 $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm; and

.3 9.8 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

Tier II

4 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship constructed on or after 1 January 2011 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO_2) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

.1 14.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;

.2 $44 \cdot n^{(-0.23)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;

.3 7.7 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

Tier III

5.1 Subject to regulation 3 of this Annex, in an emission control area designated for Tier III NO_x control under paragraph 6 of this regulation (NO_X Tier III emission control area), the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship is prohibited:

.1 except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO_2) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

.1 3.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;

.2 $9 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;

.3 2.0 g/kWh when n is 2,000 rpm or more;

when

.2 that ship is constructed on or after:

.1 1 January 2016 and is operating in the North American Emission Control Area or the United States Caribbean Sea Emission Control Area;

.2 1 January 2021 and is operating in the Baltic Sea Emission Control Area or the North Sea Emission Control Area;

.3 that ship is operating in a NO_X Tier III emission control area other than an emission control area described in paragraph 5.1.2 of this regulation, and is constructed on or after the date of adoption of such an emission control area, or a later date as may be specified in the amendment designating the NO_X Tier III emission control area, whichever is later.

5.2 The standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation shall not apply to:

.1 a marine diesel engine installed on a ship with a length (*L*), as defined in regulation 1.19 of Annex I to the present Convention, of less than 24 metres when it has been specifically designed, and is used solely, for recreational purposes; or

.2 a marine diesel engine installed on a ship with a combined nameplate diesel engine propulsion power of less than 750 kW if it is demonstrated, to the satisfaction of the Administration, that the ship cannot comply with the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation because of design or construction limitations of the ship; or

.3 a marine diesel engine installed on a ship constructed prior to 1 January 2021 of less than 500 gross tonnage, with a length (*L*), as defined in regulation 1.19 of Annex I to the present Convention, of 24 metres or over when it has been specifically designed, and is used solely, for recreational purposes.

5.3 The tier and on/off status of marine diesel engines installed on board a ship to which paragraph 5.1 of this regulation applies which are certified to both Tier II and Tier III or which are certified to Tier II only shall be recorded in such logbook or electronic record book as prescribed by the Administration at entry into and exit from a NO_X Tier III emission control area, or when the on/off status changes within such an area, together with the date, time and position of the ship.

5.4 Emissions of nitrogen oxides from a marine diesel engine subject to paragraph 5.1 of this regulation that occur immediately following building and sea trials of a newly constructed ship, or before and following converting, repairing, and/or maintaining the ship, or maintenance or repair of a Tier II engine or a dual fuel engine when the ship is required to not have gas fuel or gas cargo on board due to safety requirements, for which activities take place in a shipyard or other repair facility located in a NO_X Tier III emission control area, are temporarily exempted provided the following conditions are met:

.1 the engine meets the Tier II NO_X limits; and

.2 the ship sails directly to or from the shipyard or other repair facility, does not load or unload cargo during the duration of the exemption, and follows any

additional specific routeing requirements indicated by the port State in which the shipyard or other repair facility is located, if applicable.

5.5 The exemption described in paragraph 5.4 of this regulation applies only for the following period:

.1 for a newly constructed ship, the period beginning at the time the ship is delivered from the shipyard, including sea trials, and ending at the time the ship directly exits the NO_X Tier III emission control area(s) or, with regard to a ship fitted with a dual fuel engine, the ship directly exits the NO_X Tier III emission control area(s) or proceeds directly to the nearest gas fuel bunkering facility appropriate to the ship located in the NO_X Tier III emission control area(s);

.2 for a ship with a Tier II engine undergoing conversion, maintenance or repair, the period beginning at the time the ship enters the NO_X Tier III emission control area(s) and proceeds directly to the shipyard or other repair facility, and ending at the time the ship is released from the shipyard or other repair facility and directly exits the NO_X Tier III emission control area (s) after performing sea trials, if applicable; or

.3 for a ship with a dual fuel engine undergoing conversion, maintenance or repair, when the ship is required to not have gas fuel or gas cargo on board due to safety requirements, the period beginning at the time the ship enters the NO_X Tier III emission control area(s) or when it is degassed in the NO_X Tier III emission control area(s) and proceeds directly to the shipyard or other repair facility, and ending at the time when the ship is released from the shipyard or other repair facility and directly exits the NO_X Tier III emission control area(s) or proceeds directly to the nearest gas fuel bunkering facility appropriate to the ship located in the NO_X Tier III emission control area(s).

Emission control area

6 For the purposes of this regulation, a NO_X Tier III emission control area shall be any sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex. The NO_X Tier III emission control areas are:

.1 the North American Emission Control Area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex;

.2 the United States Caribbean Sea Emission Control Area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex;

.3 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I of the present Convention; and

.4 the North Sea area as defined in regulation 1.14.6 of Annex V of the present Convention.

Marine diesel engines installed on a ship constructed prior to 1 January 2000

7.1 Notwithstanding paragraph 1.1.1 of this regulation, a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 L installed

on a ship constructed on or after 1 January 1990 but prior to 1 January 2000 shall comply with the emission limits set forth in paragraph 7.4 of this regulation, provided that an approved method for that engine has been certified by an Administration of a Party and notification of such certification has been submitted to the Organization by the certifying Administration. Compliance with this paragraph shall be demonstrated through one of the following:

.1 installation of the certified approved method, as confirmed by a survey using the verification procedure specified in the approved method file, including appropriate notation on the ship's IAPP Certificate of the presence of the approved method; or

.2 certification of the engine confirming that it operates within the limits set forth in paragraph 3, 4, or 5.1.1 of this regulation and an appropriate notation of the engine certification on the ship's IAPP Certificate.

7.2 Paragraph 7.1 of this regulation shall apply no later than the first renewal survey that occurs 12 months or more after deposit of the notification in paragraph 7.1. If a shipowner of a ship on which an approved method is to be installed can demonstrate to the satisfaction of the Administration that the approved method was not commercially available despite best efforts to obtain it, then that approved method shall be installed on the ship no later than the next annual survey of that ship that falls after the approved method is commercially available.

7.3 With regard to a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 L installed on a ship constructed on or after 1 January 1990, but prior to 1 January 2000, the IAPP Certificate shall, for a marine diesel engine to which paragraph 7.1 of this regulation applies, indicate one of the following:

.1 an approved method has been applied pursuant to paragraph 7.1.1 of this regulation;

.2 the engine has been certified pursuant to paragraph 7.1.2 of this regulation;

.3 an approved method is not yet commercially available as described in paragraph 7.2 of this regulation; or

.4 an approved method is not applicable.

7.4 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine described in paragraph 7.1 of this regulation is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO_2) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

.1 17.0 g/kWh when n is less than 130 rpm;

.2 $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm; and

.3 9.8 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

7.5 Certification of an approved method shall be in accordance with chapter 7 of the revised NO_X Technical Code 2008 and shall include verification:

.1 by the designer of the base marine diesel engine to which the approved method applies that the calculated effect of the approved method will not decrease engine rating by more than 1.0%, increase fuel consumption by more than 2.0% as measured according to the appropriate test cycle set forth

in the revised NO_X Technical Code 2008, or adversely affect engine durability or reliability; and

.2 that the cost of the approved method is not excessive, which is determined by a comparison of the amount of NO_X reduced by the approved method to achieve the standard set forth in paragraph 7.4 of this regulation and the cost of purchasing and installing such approved method.

Certification

8 The revised NO_X Technical Code 2008 shall be applied in the certification, testing and measurement procedures for the standards set forth in this regulation.

9 The procedures for determining NO_X emissions set out in the revised NO_X Technical Code 2008 are intended to be representative of the normal operation of the engine. Defeat devices and irrational emission control strategies undermine this intention and shall not be allowed. This regulation shall not prevent the use of auxiliary control devices that are used to protect the engine and/or its ancillary equipment against operating conditions that could result in damage or failure or that are used to facilitate the starting of the engine.

Regulation 14
Sulphur oxides (SO_X) and particulate matter

General requirements

1 The sulphur content of fuel oil used or carried for use on board a ship shall not exceed 0.50% m/m.

2 The worldwide average sulphur content of residual fuel oil supplied for use on board ships shall be monitored taking into account the guidelines developed by the Organization.

Requirements within emission control areas

3 For the purpose of this regulation, an emission control area shall be any sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex. The emission control areas under this regulation are:

.1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I of the present Convention;

.2 the North Sea area as defined in regulation 1.14.6 of Annex V of the present Convention;

.3 the North American Emission Control Area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex; and

.4 the United States Caribbean Sea Emission Control Area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex.

4 While a ship is operating within an emission control area, the sulphur content of fuel oil used on board that ship shall not exceed 0.10% m/m.

5 The sulphur content of fuel oil referred to in paragraph 1 and paragraph 4 of this regulation shall be documented by its supplier as required by regulation 18 of this Annex.

6 Those ships using separate fuel oils to comply with paragraph 4 of this regulation and entering or leaving an emission control area set forth in paragraph 3 of this regulation shall carry a written procedure showing how the fuel oil changeover is to be done, allowing sufficient time for the fuel oil service system to be fully flushed of all fuel oils exceeding the applicable sulphur content specified in paragraph 4 of this regulation prior to entry into an emission control area. The volume of low sulphur fuel oils in each tank as well as the date, time and position of the ship when any fuel oil changeover operation is completed prior to the entry into an emission control area or commenced after exit from such an area shall be recorded in such logbook or electronic record book as prescribed by the Administration.

7 During the first 12 months immediately following entry into force of an amendment designating a specific emission control area under paragraph 3 of this regulation, ships operating in that emission control area are exempt from the requirements in paragraphs 4 and 6 of this regulation and from the requirements of paragraph 5 of this regulation insofar as they relate to paragraph 4 of this regulation.

In-use and onboard fuel oil sampling and testing

8 If the competent authority of a Party requires the in-use or onboard sample to be analysed, it shall be done in accordance with the verification procedure set forth in appendix VI to this Annex to determine whether the fuel oil being used or carried for use on board meets the requirements in paragraph 1 or paragraph 4 of this regulation. The in-use sample shall be drawn taking into account the guidelines developed by the Organization. The onboard sample shall be drawn taking into account the guidelines developed by the Organization.

9 The sample shall be sealed by the representative of the competent authority with a unique means of identification installed in the presence of the ship's representative. The ship shall be given the option of retaining a duplicate sample.

In-use fuel oil sampling point

10 For each ship subject to regulations 5 and 6 of this Annex, sampling point(s) shall be fitted or designated for the purpose of taking representative samples of the fuel oil being used on board the ship taking into account the guidelines developed by the Organization.

11 For a ship constructed before 1 April 2022, the sampling point(s) referred to in paragraph 10 shall be fitted or designated not later than the first renewal survey as identified in regulation 5.1.2 of this Annex on or after 1 April 2023.

12 The requirements of paragraphs 10 and 11 above are not applicable to a fuel oil service system for a low-flashpoint fuel for combustion purposes for propulsion or operation on board the ship.

13 The competent authority of a Party shall, as appropriate, utilize the sampling point(s) which is(are) fitted or designated for the purpose of taking representative sample(s) of the fuel oil being used on board in order to verify that the fuel oil complies with this regulation. Taking fuel oil samples by the competent authority of the Party shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Regulation 15
Volatile organic compounds

1 If the emissions of volatile organic compounds (VOCs) from a tanker are to be regulated in a port or ports or a terminal or terminals under the jurisdiction of a Party, they shall be regulated in accordance with the provisions of this regulation.

2 A Party regulating tankers for VOC emissions shall submit a notification to the Organization. This notification shall include information on the size of tankers to be controlled, the cargoes requiring vapour emission control systems and the effective date of such control. The notification shall be submitted at least six months before the effective date.

3 A Party that designates ports or terminals at which VOC emissions from tankers are to be regulated shall ensure that vapour emission control systems, approved by that Party taking into account the safety standards for such systems developed by the Organization, are provided in any designated port and terminal and are operated safely and in a manner so as to avoid undue delay to a ship.

4 The Organization shall circulate a list of the ports and terminals designated by Parties to other Parties and Member States of the Organization for their information.

5 A tanker to which paragraph 1 of this regulation applies shall be provided with a vapour emission collection system approved by the Administration taking into account the safety standards for such systems developed by the Organization, and shall use this system during the loading of relevant cargoes. A port or terminal that has installed vapour emission control systems in accordance with this regulation may accept tankers that are not fitted with vapour collection systems for a period of three years after the effective date identified in paragraph 2 of this regulation.

6 A tanker carrying crude oil shall have on board and implement a VOC management plan approved by the Administration. Such a plan shall be prepared taking into account the guidelines developed by the Organization. The plan shall be specific to each ship and shall at least:

.1 provide written procedures for minimizing VOC emissions during the loading, sea passage and discharge of cargo;

.2 give consideration to the additional VOC generated by crude oil washing;

.3 identify a person responsible for implementing the plan; and

.4 for ships on international voyages, be written in the working language of the master and officers and, if the working language of the master and officers is not English, French or Spanish, include a translation into one of these languages.

7 This regulation shall also apply to gas carriers only if the types of loading and containment systems allow safe retention of non-methane VOCs on board or their safe return ashore.

Regulation 16
Shipboard incineration

1 Except as provided in paragraph 4 of this regulation, shipboard incineration shall be allowed only in a shipboard incinerator.
2 Shipboard incineration of the following substances shall be prohibited:

.1 residues of cargoes subject to Annex I, II or III or related contaminated packing materials;

.2 polychlorinated biphenyls (PCBs);

.3 garbage, as defined by Annex V, containing more than traces of heavy metals;

.4 refined petroleum products containing halogen compounds;

.5 sewage sludge and sludge oil neither of which is generated on board the ship; and

.6 exhaust gas cleaning system residues.

3 Shipboard incineration of polyvinyl chlorides (PVCs) shall be prohibited, except in shipboard incinerators for which IMO Type Approval Certificates have been issued.

4 Shipboard incineration of sewage sludge and sludge oil generated during normal operation of a ship may also take place in the main or auxiliary power plant or boilers, but in those cases, shall not take place inside ports, harbours or estuaries.

5 Nothing in this regulation either:

.1 affects the incineration at sea prohibitions of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, as amended, and the 1996 Protocol thereto, or other requirements thereof,

or

.2 precludes the development, installation and operation of alternative design shipboard thermal waste treatment devices that meet or exceed the requirements of this regulation.

6.1 Except as provided in paragraph 6.2 of this regulation, each incinerator on a ship constructed on or after 1 January 2000 or incinerator that is installed on board a ship on or after 1 January 2000 shall meet the requirements contained in appendix IV to this Annex. Each incinerator subject to this paragraph shall be approved by the Administration taking into account the standard specification for shipboard incinerators developed by the Organization;

6.2 The Administration may allow exclusion from the application of paragraph 6.1 of this regulation to any incinerator installed on board a ship before 19 May 2005, provided that the ship is solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly.

7 Incinerators installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation shall be provided with a manufacturer's operating manual, which is to be retained with the unit and which shall specify how to operate the incinerator within the limits described in paragraph 2 of appendix IV of this Annex.

8 Personnel responsible for the operation of an incinerator installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation shall be trained to implement the guidance provided in the manufacturer's operating manual as required by paragraph 7 of this regulation.

9 For incinerators installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation the combustion chamber gas outlet temperature shall be monitored at all times the

unit is in operation. Where that incinerator is of the continuous-feed type, waste shall not be fed into the unit when the combustion chamber gas outlet temperature is below 850°C. Where that incinerator is of the batch-loaded type, the unit shall be designed so that the combustion chamber gas outlet temperature shall reach 600°C within five minutes after start-up and will thereafter stabilize at a temperature not less than 850°C.

Regulation 17
Reception facilities

1 Each Party undertakes to ensure the provision of facilities adequate to meet the:

.1 needs of ships using its repair ports for the reception of ozone-depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships;

.2 needs of ships using its ports, terminals or repair ports for the reception of exhaust gas cleaning residues from an exhaust gas cleaning system;

without causing undue delay to ships, and

.3 needs in ship-breaking facilities for the reception of ozone-depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships.

2 Small island developing States may satisfy the requirements in paragraph 1 of this regulation through regional arrangements when, because of those States' unique circumstances, such arrangements are the only practical means to satisfy these requirements. Parties participating in a regional arrangement shall develop a Regional Reception Facilities Plan, taking into account the guidelines developed by the Organization.

The Government of each Party participating in the arrangement shall consult with the Organization for circulation to the Parties of the present Convention:

.1 how the Regional Reception Facilities Plan takes into account the Guidelines;

.2 particulars of the identified Regional Ships Waste Reception Centres; and

.3 particulars of those ports with only limited facilities.

3 If a particular port or terminal of a Party is, taking into account the guidelines to be developed by the Organization, remotely located from, or lacking in, the industrial infrastructure necessary to manage and process those substances referred to in paragraph 1 of this regulation and therefore cannot accept such substances, then the Party shall inform the Organization of any such port or terminal so that this information may be circulated to all Parties and Member States of the Organization for their information and any appropriate action. Each Party that has provided the Organization with such information shall also notify the Organization of its ports and terminals where reception facilities are available to manage and process such substances.

4 Each Party shall notify the Organization for circulation to the Members of the Organization of all cases where the facilities provided under this regulation are unavailable or alleged to be inadequate.

Regulation 18
Fuel oil availability and quality

Fuel oil availability

1 Each Party shall take all reasonable steps to promote the availability of fuel oils that comply with this Annex and inform the Organization of the availability of compliant fuel oils in its ports and terminals.

2.1 If a ship is found by a Party not to be in compliance with the standards for compliant fuel oils set forth in this Annex, the competent authority of the Party is entitled to require the ship to:

.1 present a record of the actions taken to attempt to achieve compliance; and

.2 provide evidence that it attempted to purchase compliant fuel oil in accordance with its voyage plan and, if it was not made available where planned, that attempts were made to locate alternative sources for such fuel oil and that despite best efforts to obtain compliant fuel oil, no such fuel oil was made available for purchase.

2.2 The ship should not be required to deviate from its intended voyage or to delay unduly the voyage in order to achieve compliance.

2.3 If a ship provides the information set forth in paragraph 2.1 of this regulation, a Party shall take into account all relevant circumstances and the evidence presented to determine the appropriate action to take, including not taking control measures.

2.4 A ship shall notify its Administration and the competent authority of the relevant port of destination when it cannot purchase compliant fuel oil.

2.5 A Party shall notify the Organization when a ship has presented evidence of the non-availability of compliant fuel oil.

Fuel oil quality

3 Fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board ships to which this Annex applies shall meet the following requirements:

.1 except as provided in paragraph 3.2 of this regulation:

.1.1 the fuel oil shall be blends of hydrocarbons derived from petroleum refining. This shall not preclude the incorporation of small amounts of additives intended to improve some aspects of performance;

.1.2 the fuel oil shall be free from inorganic acid; and

.1.3 the fuel oil shall not include any added substance or chemical waste that:

.1 jeopardizes the safety of ships or adversely affects the performance of the machinery, or

.2 is harmful to personnel, or

.3 contributes overall to additional air pollution.

.2 fuel oil for combustion purposes derived by methods other than petroleum refining shall not:

.2.1 exceed the applicable sulphur content set forth in regulation 14 of this Annex;

.2.2 cause an engine to exceed the applicable NO_X emission limit set forth in paragraphs 3, 4, 5.1.1 and 7.4 of regulation 13;

.2.3 contain inorganic acid; or

.2.4.1 jeopardize the safety of ships or adversely affect the performance of the machinery, or

.2.4.2 be harmful to personnel, or

.2.4.3 contribute overall to additional air pollution.

4 This regulation does not apply to coal in its solid form or nuclear fuels. Paragraphs 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3, and 9.4 of this regulation do not apply to gas fuels such as liquefied natural gas, compressed natural gas or liquefied petroleum gas. The sulphur content of gas fuels delivered to a ship specifically for combustion purposes on board that ship shall be documented by the supplier.

5 For each ship subject to regulations 5 and 6 of this Annex, details of fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board shall be recorded by means of a bunker delivery note that shall contain at least the information specified in appendix V to this Annex.

6 The bunker delivery note shall be kept on board the ship in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times. It shall be retained for a period of three years after the fuel oil has been delivered on board.

7.1 The competent authority of a Party may inspect the bunker delivery notes on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminal, may make a copy of each delivery note, and may require the master or person in charge of the ship to certify that each copy is a true copy of such bunker delivery note. The competent authority may also verify the contents of each note through consultations with the port where the note was issued.

7.2 The inspection of the bunker delivery notes and the taking of certified copies by the competent authority under paragraph 7.1 of this regulation shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

8.1 The bunker delivery note shall be accompanied by a representative sample of the fuel oil delivered taking into account the guidelines developed by the Organization. The sample is to be sealed and signed by the supplier's representative and the master or officer in charge of the bunker operation on completion of bunkering operations and retained under the ship's control until the fuel oil is substantially consumed, but in any case for a period of not less than 12 months from the time of delivery.

8.2 If a Party requires the representative sample to be analysed, it shall be done in accordance with the verification procedure set forth in appendix VI to this Annex to determine whether the fuel oil meets the requirements of this Annex.

9 Parties undertake to ensure that appropriate authorities designated by them:

.1 maintain a register of local suppliers of fuel oil;

.2 require local suppliers to provide the bunker delivery note and sample as required by this regulation, certified by the fuel oil supplier that the fuel oil meets the requirements of regulations 14 and 18 of this Annex;

.3 require local suppliers to retain a copy of the bunker delivery note for at least three years for inspection and verification by the port State as necessary;

.4 take action as appropriate against fuel oil suppliers that have been found to deliver fuel oil that does not comply with that stated on the bunker delivery note;

.5 inform the Administration of any ship receiving fuel oil found to be non-compliant with the requirements of regulation 14 or 18 of this Annex; and

.6 inform the Organization for circulation to Parties and Member States of the Organization of all cases where fuel oil suppliers have failed to meet the requirements specified in regulations 14 or 18 of this Annex.

10 In connection with port State inspections carried out by Parties, the Parties further undertake to:

.1 inform the Party or non-Party under whose jurisdiction a bunker delivery note was issued of cases of delivery of non-compliant fuel oil, giving all relevant information; and

.2 ensure that remedial action as appropriate is taken to bring non-compliant fuel oil discovered into compliance.

11 For every ship of 400 gross tonnage and above on scheduled services with frequent and regular port calls, an Administration may decide after application and consultation with affected States that compliance with paragraph 6 of this regulation may be documented in an alternative manner that gives similar certainty of compliance with regulations 14 and 18 of this Annex.

Chapter 4 – Regulations on the carbon intensity of international shipping

Regulation 19
Application

1 This chapter shall apply to all ships of 400 gross tonnage and above.

2 The provisions of this chapter shall not apply to:

.1 ships solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly. However, each Party should ensure, by the adoption of appropriate measures, that such ships are constructed and act in a manner consistent with the requirements of chapter 4 of this Annex, so far as is reasonable and practicable.

.2 ships not propelled by mechanical means, and platforms including FPSOs and FSUs and drilling rigs, regardless of their propulsion.

3 Regulations 22, 23, 24 and 25 of this Annex shall not apply to ships which have non-conventional propulsion, except that regulations 22 and 24 shall apply to cruise passenger ships having non-conventional propulsion and LNG carriers having conventional or non-conventional propulsion, delivered on or after 1 September 2019, as defined in regulation 2.2.1, and regulations 23 and 25 shall apply to cruise passenger ships having non-conventional propulsion and LNG carriers having conventional or non-conventional propulsion. Regulations 22, 23, 24, 25 and 28 shall not apply to category A ships as defined in the Polar Code.

4 Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this regulation, the Administration may waive the requirement for a ship of 400 gross tonnage and above to comply with regulations 22 and 24 of this Annex.

5 The provision of paragraph 4 of this regulation shall not apply to ships of 400 gross tonnage and above:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2017; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 1 July 2017; or

.3 the delivery of which is on or after 1 July 2019; or

.4 in cases of a major conversion of a new or existing ship, as defined in regulation 2.2.17 of this Annex, on or after 1 January 2017, and in which regulations 5.4.2 and 5.4.3 of this Annex apply.

6 The Administration of a Party to the present Convention which allows the application of paragraph 4, or suspends, withdraws or declines the application of that paragraph, to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Protocol particulars thereof, for their information.

Regulation 20
Goal

The goal of this chapter is to reduce the carbon intensity of international shipping, working towards the levels of ambition set out in the *Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships.*

Regulation 21
Functional requirements

In order to achieve the goal set out in regulation 20 of this Annex, a ship to which this chapter applies shall comply, as applicable, with the following functional requirements to reduce its carbon intensity:

.1 the technical carbon intensity requirements in accordance with regulations 22, 23, 24 and 25 of this Annex; and

.2 the operational carbon intensity requirements in accordance with regulations 26, 27 and 28 of this Annex.

Regulation 22
Attained Energy Efficiency Design Index (attained EEDI)

1 The attained EEDI shall be calculated for:

.1 each new ship;

.2 each new ship which has undergone a major conversion; and

.3 each new or existing ship which has undergone a major conversion that is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship,

which falls into one or more of the categories in regulations 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.20, 2.2.22, and 2.2.26 to 2.2.29 of this Annex. The attained EEDI shall be specific to each ship and shall indicate the estimated performance of the ship in terms of energy efficiency, and be accompanied by the EEDI technical file that contains the information necessary for the calculation of the attained EEDI and that shows the process of calculation. The attained EEDI shall be verified, based on the EEDI technical file, either by the Administration or by any organization duly authorized by it.

2 The attained EEDI shall be calculated taking into account the guidelines developed by the Organization.

3 For each ship subject to regulation 24 of this Annex, the Administration or any organization duly authorized by it shall report to the Organization the required and attained EEDI values and relevant information, taking into account the guidelines developed by the Organization, via electronic communication:

.1 within seven months of completing the survey required under regulation 5.4 of this Annex; or

.2 within seven months following 1 April 2022 for a ship delivered prior to 1 April 2022.

Regulation 23
Attained Energy Efficiency Existing Ship Index (attained EEXI)

1 The attained EEXI shall be calculated for:

.1 each ship; and

.2 each ship which has undergone a major conversion,

which falls into one or more of the categories in regulations 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.22, and 2.2.26 to 2.2.29 of this Annex. The attained EEXI shall be specific to each ship and shall indicate the estimated performance of the ship in terms of energy efficiency, and be accompanied by the EEXI technical file which contains the information necessary for the calculation of the attained EEXI and which shows the process of the calculation. The attained EEXI shall be verified, based on the EEXI technical file, either by the Administration or by any organization duly authorized by it.

2 The attained EEXI shall be calculated taking into account the guidelines developed by the Organization.

3 Notwithstanding paragraph 1 of this regulation, for each ship to which regulation 22 of this Annex applies, the attained EEDI verified by the Administration or by any organization duly authorized by it in accordance with regulation 22.1 of this Annex may be taken as the attained EEXI if the value of the attained EEDI is equal to or less than that of the required EEXI as required by regulation 25 of this Annex. In this case, the attained EEXI shall be verified based on the EEDI technical file.

Regulation 24
Required EEDI

1 For each:

.1 new ship,

.2 new ship which has undergone a major conversion, and

.3 new or existing ship which has undergone a major conversion that is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship

which falls into one of the categories in regulations 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.22, and 2.2.26 to 2.2.29 and to which this chapter is applicable, the attained EEDI shall be as follows:

$$\text{Attained EEDI} \leq \text{Required EEDI} = \left(1 - \frac{X}{100}\right) \cdot \text{Reference line value}$$

where X is the reduction factor specified in table 1 for the required EEDI compared to the EEDI reference line.

2 For each new and existing ship that has undergone a major conversion which is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship, the attained EEDI shall be calculated and meet the requirement of paragraph 1 of this regulation with the reduction factor applicable corresponding to the ship type and size of the converted ship at the date of the contract of the conversion, or in the absence of a contract, the commencement date of the conversion.

Table 1 - *Reduction factors (in percentage) for the EEDI relative to the EEDI reference line*

Ship Type	Size	Phase 0 1 Jan 2013 – 31 Dec 2014	Phase 1 1 Jan 2015 – 31 Dec 2019	Phase 2 1 Jan 2020 – 31 Mar 2022	Phase 2 1 Jan 2020 – 31 Dec 2024	Phase 3 1 Apr 2022 and onwards	Phase 3 1 Jan 2025 and onwards
Bulk carrier	20,000 DWT and above	0	10		20		30
	10,000 and above but less than 20,000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Gas carrier	15,000 DWT and above	0	10	20		30	
	10,000 and above but less than 15,000 DWT	0	10		20		30
	2,000 and above but less than 10,000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Tanker	20,000 DWT and above	0	10		20		30
	4,000 and above but less than 20,000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Containership	200,000 DWT and above	0	10	20		50	
	120,000 and above but less than 200,000 DWT	0	10	20		45	
	80,000 and above but less than 120,000 DWT	0	10	20		40	
	40,000 and above but less than 80,000 DWT	0	10	20		35	
	15,000 and above but less than 40,000 DWT	0	10	20		30	
	10,000 and above but less than 15,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*		15-30*	
General Cargo ships	15,000 DWT and above	0	10	15		30	

Ship Type	Size	Phase 0 1 Jan 2013 – 31 Dec 2014	Phase 1 1 Jan 2015 – 31 Dec 2019	Phase 2 1 Jan 2020 – 31 Mar 2022	Phase 2 1 Jan 2020 – 31 Dec 2024	Phase 3 1 Apr 2022 and onwards	Phase 3 1 Jan 2025 and onwards
	3,000 and above but less than 15,000 DWT	n/a	0-10*	0-15*		0-30*	
Refrigerated cargo carrier	5,000 DWT and above	0	10		15		30
	3,000 and above but less than 5,000 DWT	n/a	0-10*		0-15*		0-30*
Combination carrier	20,000 DWT and above	0	10		20		30
	4,000 and above but less than 20,000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
LNG carrier***	10,000 DWT and above	n/a	10**	20		30	
Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)***	10,000 DWT and above	n/a	5**		15		30
Ro-ro cargo ship***	2,000 DWT and above	n/a	5**		20		30
	1,000 and above but less than 2,000 DWT	n/a	0-5*,**		0-20*		0-30*
Ro-ro passenger ship***	1,000 DWT and above	n/a	5**		20		30
	250 and above but less than 1,000 DWT	n/a	0-5*,**		0-20*		0-30*
Cruise passenger ship*** having non-conventional propulsion	85,000 GT and above	n/a	5**	20		30	
	25,000 and above but less than 85,000 GT	n/a	0-5*,**	0-20*		0-30*	

* Reduction factor to be linearly interpolated between the two values dependent upon ship size. The lower value of the reduction factor is to be applied to the smaller ship size.

** Phase 1 commences for those ships on 1 September 2015.

*** Reduction factor applies to those ships delivered on or after 1 September 2019, as defined in paragraph 2.1 of regulation 2.

Note: n/a means that no required EEDI applies.

3 The reference line values shall be calculated as follows:

Reference line value = $a \cdot b^{-c}$

where *a*, *b* and *c* are the parameters given in table 2.

Table 2 - *Parameters for the determination of reference values for the different ship types*

Ship type defined in regulation 2	**a**	**b**	**c**
2.2.5 Bulk carrier	961.79	DWT of the ship where DWT≤279,000 279,000 where DWT > 279,000	0.477
2.2.7 Combination carrier	1,219.00	DWT of the ship	0.488
2.2.9 Containership	174.22	DWT of the ship	0.201
2.2.11 Cruise passenger ship having non-conventional propulsion	170.84	GT of the ship	0.214
2.2.14 Gas carrier	1,120.00	DWT of the ship	0.456
2.2.15 General cargo ship	107.48	DWT of the ship	0.216
2.2.16 LNG carrier	2,253.7	DWT of the ship	0.474
2.2.22 Refrigerated cargo carrier	227.01	DWT of the ship	0.244
2.2.26 Ro-ro cargo ship	1405.15	DWT of the ship	0.498
	1686.17*	DWT of the ship where DWT≤17,000* 17,000 where DWT > 17,000*	
2.2.27 Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)	$(DWT/GT)^{0.7} \cdot 780.36$ where DWT/GT < 0.3 1,812.63 where DWT/GT ≥ 0.3	DWT of the ship	0.471
2.2.28 Ro-ro passenger ship	752.16	DWT of the ship	0.381
	902.59*	DWT of the ship where DWT≤10,000* 10,000 where DWT > 10,000*	
2.2.29 Tanker	1,218.80	DWT of the ship	0.488

* to be used from phase 2 and thereafter.

4 If the design of a ship allows it to fall into more than one of the ship type definitions specified in table 2, the required EEDI for the ship shall be the most stringent (the lowest) required EEDI.

5 For each ship to which this regulation applies, the installed propulsion power shall not be less than the propulsion power needed to maintain the manoeuvrability of the ship under adverse conditions as defined in the guidelines to be developed by the Organization.

6 At the beginning of phase 1 and at the midpoint of phase 2, the Organization shall review the status of technological developments and, if proven necessary, amend the time periods, the EEDI reference line parameters for relevant ship types and reduction rates set out in this regulation.

Regulation 25
Required EEXI

1 For:

.1 each ship; and

.2 each ship which has undergone a major conversion

which falls into one of the categories in regulations 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.22, and 2.2.26 to 2.2.29 and to which this chapter is applicable, the attained EEXI shall be as follows:

$$\text{Attained EEXI} \leq \text{Required EEXI} = \left(1 - \frac{\text{Y}}{100}\right) \bullet \text{EEDI reference line value}$$

where Y is the reduction factor specified in Table 3 for the required EEXI compared to the EEDI reference line.

Table 3 - *Reduction factors (in percentage) for the EEXI relative to the EEDI reference line*

Ship type	Size	Reduction factor
Bulk carrier	200,000 DWT and above	15
	20,000 and above but less than 200,000 DWT	20
	10,000 and above but less than 20,000 DWT	0-20*
Gas carrier	15,000 DWT and above	30
	10,000 and above but less than 15,000 DWT	20
	2,000 and above but less than 10,000 DWT	0-20*
Tanker	200,000 DWT and above	15
	20,000 and above but less than 200,000 DWT	20
	4,000 and above but less than 20,000 DWT	0-20*
Containership	200,000 DWT and above	50

Ship type	Size	Reduction factor
	120,000 and above but less than 200,000 DWT	45
	80,000 and above but less than 120,000 DWT	35
	40,000 and above but less than 80,000 DWT	30
	15,000 and above but less than 40,000 DWT	20
	10,000 and above but less than 15,000 DWT	0-20*
General cargo ship	15,000 DWT and above	30
	3,000 and above but less than 15,000 DWT	0-30*
Refrigerated cargo carrier	5,000 DWT and above	15
	3,000 and above but less than 5,000 DWT	0-15*
Combination carrier	20,000 DWT and above	20
	4,000 and above but less than 20,000 DWT	0-20*
LNG carrier	10,000 DWT and above	30
Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)	10,000 DWT and above	15
Ro-ro cargo ship	2,000 DWT and above	5
	1,000 and above but less than 2,000 DWT	0-5*
Ro-ro passenger ship	1,000 DWT and above	5
	250 and above but less than 1,000 DWT	0-5*
Cruise passenger ship having non-conventional propulsion	85,000 GT and above	30
	25,000 and above but less than 85,000 GT	0-30*

* Reduction factor to be linearly interpolated between the two values dependent upon ship size.

The lower value of the reduction factor is to be applied to the smaller ship size.

2 The EEDI reference line values shall be calculated in accordance with regulations 24.3 and 24.4 of this Annex. For ro-ro cargo ships and ro-ro passenger ships, the reference line value to be used from phase 2 and thereafter under regulation 24.3 of this Annex shall be referred to.

3 A review shall be completed by 1 January 2026 by the Organization to assess the effectiveness of this regulation taking into account any guidelines developed by the Organization. If, based on the review, the Parties decide to adopt amendments to this

regulation, such amendments shall be adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention.

Regulation 26
Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)

1 Each ship shall keep on board a ship specific Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP). This may form part of the ship's Safety Management System (SMS). The SEEMP shall be developed and reviewed, taking into account the guidelines adopted by the Organization.

2 In the case of a ship of 5,000 gross tonnage and above, the SEEMP shall include a description of the methodology that will be used to collect the data required by regulation 27.1 of this Annex and the processes that will be used to report the data to the ship's Administration.

3 In the case of a ship of 5,000 gross tonnage and above, which falls into one or more of the categories in regulations 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.22, and 2.2.26 to 2.2.29 of this Annex:

.1 On or before 1 January 2023 the SEEMP shall include:

.1 a description of the methodology that will be used to calculate the ship's attained annual operational CII required by regulation 28 of this Annex and the processes that will be used to report this value to the ship's Administration;

.2 the required annual operational CII, as specified in regulation 28 of this Annex, for the next three years;

.3 an implementation plan documenting how the required annual operational CII will be achieved during the next three years; and

.4 a procedure for self-evaluation and improvement.

.2 For a ship rated as D for three consecutive years or rated as E in accordance with regulation 28 of this Annex, the SEEMP shall be reviewed in accordance with regulation 28.8 of this Annex to include a plan of corrective actions to achieve the required annual operational CII.

.3 The SEEMP shall be subject to verification and company audits taking into account the guidelines to be developed by the Organization.

Regulation 27
Collection and reporting of ship fuel oil consumption data

1 From calendar year 2019, each ship of 5,000 gross tonnage and above shall collect the data specified in appendix IX to this Annex, for that and each subsequent calendar year or portion thereof, as appropriate according to the methodology included in the SEEMP.

2 Except as provided for in paragraphs 4, 5 and 6 of this regulation, at the end of each calendar year, the ship shall aggregate the data collected in that calendar year or portion thereof, as appropriate.

3 Except as provided for in paragraphs 4, 5 and 6 of this regulation, within three months after the end of each calendar year, the ship shall report to its Administration or any

organization duly authorized by it, the aggregated value for each datum specified in appendix IX to this Annex, via electronic communication and using a standardized format to be developed by the Organization.

4 In the event of the transfer of a ship from one Administration to another, the ship shall on the day of completion of the transfer or as close as practical thereto report to the losing Administration or any organization duly authorized by it[41], the aggregated data for the period of the calendar year corresponding to that Administration, as specified in appendix IX to this Annex and, upon prior request of that Administration, the disaggregated data.

5 In the event of a change from one company to another, the ship shall on the day of completion of the change or as close as practical thereto report to its Administration or any organization duly authorized by it, the aggregated data for the portion of the calendar year corresponding to the company, as specified in appendix IX to this Annex and, upon request of its Administration, the disaggregated data.

6 In the event of change from one Administration to another and from one company to another concurrently, paragraph 4 of this regulation shall apply.

7 The data shall be verified according to procedures established by the Administration, taking into account the guidelines developed by the Organization.

8 Except as provided for in paragraphs 4, 5 and 6 of this regulation, the disaggregated data that underlies the reported data noted in appendix IX to this Annex for the previous calendar year shall be readily accessible for a period of not less than 12 months from the end of that calendar year and be made available to the Administration upon request.

9 The Administration shall ensure that the reported data noted in appendix IX to this Annex by its registered ships of 5,000 gross tonnage and above are transferred to the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database via electronic communication and using a standardized format to be developed by the Organization not later than one month after issuing the Statements of Compliance of these ships.

10 On the basis of the reported data submitted to the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database, the Secretary-General of the Organization shall produce an annual report to the Marine Environment Protection Committee summarizing the data collected, the status of missing data, and such other relevant information as may be requested by the Committee.

11 The Secretary-General of the Organization shall grant the Administration of a ship to which regulation 28 of this Annex applies access to all the reported data for all the preceding calendar year in the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database for that ship.

12 The Secretary-General of the Organization shall maintain an anonymized database such that identification of a specific ship will not be possible. Parties shall have access to the anonymized data strictly for their analysis and consideration.

13 The IMO Ship Fuel Oil Consumption Database shall be undertaken and managed by the Secretary-General of the Organization, pursuant to guidelines to be developed by the Organization.

Regulation 28
Operational carbon intensity

Attained annual operational carbon intensity indicator (attained annual operational CII)

1 After the end of calendar year 2023 and after the end of each following calendar year, each ship of 5,000 gross tonnage and above which falls into one or more of the categories in regulations 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.22, and 2.2.26 to 2.2.29 of this Annex shall calculate the attained annual operational CII over a 12-month period from 1 January to 31 December for the preceding calendar year, using the data collected in accordance with regulation 27 of this Annex, taking into account the guidelines to be developed by the Organization.

2 Within three months after the end of each calendar year, the ship shall report to its Administration, or any organization duly authorized by it, the attained annual operational CII via electronic communication and using a standardized format to be developed by the Organization.

3 Notwithstanding 1 and 2 of this regulation, in the event of any transfer of a ship addressed in regulations 27.4, 27.5 or 27.6 completed after 1 January 2023, a ship shall, after the end of the calendar year in which the transfer takes place, calculate and report the attained annual operational CII for the full 12-month period from 1 January to 31 December in the calendar year during which the transfer took place, in accordance with regulations 28.1 and 28.2, for verification in accordance with regulation 6.6 of this Annex, taking into account guidelines to be developed by the Organization. Nothing in this regulation relieves any ship of its reporting obligations under regulation 27 or this regulation of this Annex.

Required annual operational carbon intensity indicator (required annual operational CII)

4 For each ship of 5,000 gross tonnage and above which falls into one or more of the categories in regulations 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.22, and 2.2.26 to 2.2.29 of this Annex, the required annual operational CII shall be determined as follows:

$$\text{Required annual operational CII} = \left(1 - \frac{Z}{100}\right) \bullet \text{CII}_R$$

where,

Z is the annual reduction factor to ensure continuous improvement of the ship's operational carbon intensity within a specific rating level; and

CII_R is the reference value.

5 The annual reduction factor Z and the reference value CII_R shall be the values defined taking into account the guidelines to be developed by the Organization.
Operational carbon intensity rating

6 The *attained annual operational CII* shall be documented and verified against the required annual operational CII to determine operational carbon intensity rating A, B, C, D or E, indicating a major superior, minor superior, moderate, minor inferior, or inferior performance level, either by the Administration or by any organization duly authorized by it, taking into account the guidelines developed by the Organization. The middle point of rating level C shall be the value equivalent to the required annual operational CII set out in paragraph 4 of this regulation.

Corrective actions and incentives

7 A ship rated as D for three consecutive years or rated as E shall develop a plan of corrective actions to achieve the required annual operational CII.

8 The SEEMP shall be reviewed to include the plan of corrective actions accordingly, taking into account the guidelines to be developed by the Organization. The revised SEEMP shall be submitted to the Administration or any organization duly authorized by it for verification, preferably together with, but in no case later than 1 month after reporting the attained annual operational CII in accordance with paragraph 2 of this regulation.

9 A ship rated as D for three consecutive years or rated as E shall duly undertake the planned corrective actions in accordance with the revised SEEMP.

10 Administrations, port authorities and other stakeholders as appropriate, are encouraged to provide incentives to ships rated as A or B.

Review

11 A review shall be completed by 1 January 2026 by the Organization to assess:

.1 the effectiveness of this regulation in reducing the carbon intensity of international shipping;

.2 the need for reinforced corrective actions or other means of remedy, including possible additional EEXI requirements;

.3 the need for enhancement of the enforcement mechanism;

.4 the need for enhancement of the data collection system; and

.5 the revision of the Z factor and CII_R values.

If based on the review the Parties decide to adopt amendments to this regulation, such amendments shall be adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention.

Regulation 29
Promotion of technical cooperation and transfer of technology relating to the improvement of energy efficiency of ships

1 Administrations shall, in cooperation with the Organization and other international bodies, promote and provide support, as appropriate, directly or through the Organization to States that request technical assistance, especially developing States.

2 The Administration of a Party shall cooperate actively with other Parties, subject to its national laws, regulations and policies, to promote the development and transfer of technology and exchange of information to States which request technical assistance, particularly developing States, in respect of the implementation of measures to fulfil the requirements of chapter 4 of this Annex, in particular regulations 19.4 to 19.6.

Chapter 5 – Verification of compliance with the provisions of this Annex

Regulation 30
Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

Regulation 31
Verification of compliance

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

2 The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

4 The audits of all Parties shall be:

.1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

Appendix I

Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (regulation 8)

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....

(full designation of the country)

by.....

(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

IMO number .....

Port of registry .....

Gross tonnage .....

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention; and

2 That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and materials fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention.

This Certificate is valid until (dd/mm/yyyy) ..... subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Completion date of the survey on which this Certificate is based (dd/mm/yyyy).....

Issued at .....

(place of issue of Certificate)

Date (dd/mm/yyyy) .....
(date of issue)

.....
(signature of duly authorized official issuing the Certificate)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation 5 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of that Annex:

Annual survey

Signed. .....
(signature of duly authorized official)

Place . .....

Date (dd/mm/yyyy) .....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate survey

Signed.....
(signature of duly authorized official)

Place .....

Date (dd/mm/yyyy) .....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate survey

Signed.....
(signature of duly authorized official)

Place .....

Date (dd/mm/yyyy) .....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey

Signed. .....
(signature of duly authorized official)

Place.....

Date (dd/mm/yyyy) .....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION 9.8.3

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate survey in accordance with regulation 9.8.3 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of that Annex:

Signed.....
(signature of duly authorized official)

Place .....

Date (dd/mm/yyyy) .....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN FIVE YEARS WHERE REGULATION 9.3 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Annex, and this Certificate shall, in accordance with regulation 9.3 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy) .....

Signed. .....
(signature of duly authorized official)

Place .....

Date (dd/mm/yyyy) .....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION 9.4 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Annex, and this Certificate shall, in accordance with regulation 9.4 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy) .....

Signed. .....
(signature of duly authorized official)

Place .....

Date (dd/mm/yyyy) .....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION 9.5 OR 9.6 APPLIES

This Certificate shall, in accordance with regulation 9.5 or 9.6 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy).....

Signed. .....
(signature of duly authorized official)

Place .....

Date (dd/mm/yyyy) .....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE
WHERE REGULATION 9.8 APPLIES

In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy)……
…

Signed. ……
(signature of duly authorized official)

Place ……

Date (dd/mm/yyyy) ……

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy)……
……

Signed……..
(signature of duly authorized official)

Place ……

Date (dd/mm/yyyy) ……

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

SUPPLEMENT TO
INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (IAPP CERTIFICATE)

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT

Notes	
1	This Record shall be permanently attached to the IAPP Certificate. The IAPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
2	The Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
3	Entries in boxes shall be made by inserting either: a cross (x) for the answers "yes" and "applicable"; or a dash (–) for the answers "no" and "not applicable", as appropriate.
4	Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex VI of the Convention and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 Particulars of ship

1.1 Name of ship.....

1.2 IMO number.....

1.3 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction (dd/mm/yyyy).....

1.4 Length *(L)* metres .....

2 Control of emissions from ships

2.1 *Ozone-depleting substances* (regulation 12)

2.1.1 The following fire-extinguishing systems, other systems and equipment containing ozone-depleting substances, other than hydrochlorofluorocarbons (HCFCs), installed before 19 May 2005 may continue in service:

System or equipment	Location on board	Substance

2.1.2 The following systems containing HCFCs installed before 1 January 2020 may continue in service:

System or equipment	Location on board	Substance

2.2 *Nitrogen oxides (NO_X) (regulation 13)*

2.2.1 The following marine diesel engines installed on this ship are in accordance with the requirements of regulation 13, as indicated:

Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NO_X Technical Code 2008) (AM = approved method)			**Engine #1**	**Engine #2**	**Engine #3**	**Engine #4**	**Engine #5**
1	Manufacturer and model						
2	Serial number						
3	Use (applicable application cycle(s) – NTC 3.2)						
4	Rated power (kW) (NTC 1.3.11)						
5	Rated speed (rpm) (NTC 1.3.12)						
6	Identical engine installed ≥ 1/1/2000 exempted by 13.1.1.2		□	□	□	□	□
7	Identical engine installation date (dd/mm/yyyy) as per 13.1.1.2						
8a	Major conversion (dd/mm/yyyy)	13.2.1.1 & 13.2.2					
8b		13.2.1.2 & 13.2.3					
8c		13.2.1.3 & 13.2.3					
9a	Tier I	13.3	□	□	□	□	□
9b		13.2.2	□	□	□	□	□
9c		13.2.3.1	□	□	□	□	□
9d		13.2.3.2	□	□	□	□	□
9e		13.7.1.2	□	□	□	□	□
10a	Tier II	13.4	□	□	□	□	□
10b		13.2.2	□	□	□	□	□
10c		13.2.2 (Tier III not possible)	□	□	□	□	□
10d		13.2.3.2	□	□	□	□	□
10e		13.5.2 (Exemptions)	□	□	□	□	□
10f		13.7.1.2	□	□	□	□	□
11a	NO_X Tier III Emission Control Areas	13.5.1.1	□	□	□	□	□
11b		13.2.2	□	□	□	□	□
11c		13.2.3.2	□	□	□	□	□
11d		13.7.1.2	□	□	□	□	□

Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NO_X Technical Code 2008) (AM = approved method)			Engine #1	Engine #2	Engine #3	Engine #4	Engine #5
12	AM	installed	□	□	□	□	□
13		not commercially available at this survey	□	□	□	□	□
14		not applicable	□	□	□	□	□

2.3 *Sulphur oxides (SO_X) and particulate matter* (regulation 14)

2.3.1 When the ship operates outside of an emission control area specified in regulation 14.3, the ship uses:

.1 fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of 0.50% m/m, and/or .....□

.2 an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6 that is at least as effective in terms of SO_X emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of 0.50% m/m .....□

2.3.2 When the ship operates inside an emission control area specified in regulation 14.3, the ship uses:

.1 fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of 0.10% m/m, and/or ..... □

.2 an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6 that is at least as effective in terms of SO_X emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of 0.10% m/m .....□

2.3.3 For a ship without an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6, the sulphur content of fuel oil carried for use on board the ship shall not exceed 0.50% m/m as documented by bunker delivery notes .....□

2.3.4 The ship is fitted with designated sampling point(s) in accordance with regulation 14.10 or 14.11.....□

2.3.5 In accordance with regulation 14.12, the requirement for fitting or designating sampling point(s) in accordance with regulation 14.10 or 14.11 is not applicable for a fuel oil service system for a low-flashpoint fuel for combustion purposes for propulsion or operation on board the ship .....□

2.4 *Volatile organic compounds (VOCs)* (regulation 15)

2.4.1 The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/Circ.585.....□

2.4.2.1 For a tanker carrying crude oil, there is an approved VOC management plan .....□

2.4.2.2 VOC management plan approval reference .....

2.5 *Shipboard incineration* (regulation 16)

The ship has an incinerator:

.1 installed on or after 1 January 2000 that complies with:

.1 resolution MEPC.76(40), as amended .....□

.2 resolution MEPC.244(66) ... .□

.2 installed before 1 January 2000 that complies with:

.1 resolution MEPC.59(33), as amended .....□

.2 resolution MEPC.76(40), as amended .....□

2.6 *Equivalents* (regulation 4)

The ship has been allowed to use the following fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex:

System or equipment	Equivalent used	Approval reference

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at . . . . . .
(place of issue of the Record)

Date (dd/mm/yyyy) . . . . .

Appendix II

Test cycles and weighting factors (regulation 13)

The following test cycles and weighting factors shall be applied for verification of compliance of marine diesel engines with the applicable NO_X limit in accordance with regulation 13 of this Annex using the test procedure and calculation method as specified in the revised NO_X Technical Code 2008.

.1 For constant-speed marine engines for ship main propulsion, including diesel-electric drive, test cycle E2 shall be applied.

.2 For controllable-pitch propeller sets test cycle E2 shall be applied.

.3 For propeller-law-operated main and propeller-law-operated auxiliary engines the test cycle E3 shall be applied.

.4 For constant-speed auxiliary engines test cycle D2 shall be applied.

.5 For variable-speed, variable-load auxiliary engines, not included above, test cycle C1 shall be applied.

Test cycle for *constant-speed main propulsion* application
(including diesel-electric drive and all controllable-pitch propeller installations)

Test cycle type E2	Speed	100%	100%	100%	100%
	Power	100%	75%	50%	25%
	Weighting factor	0.2	0.5	0.15	0.15

Test cycle for *propeller-law-operated main* and *propeller-law-operated auxiliary engine* application

Test cycle type E3	Speed	100%	91%	80%	63%
	Power	100%	75%	50%	25%
	Weighting factor	0.2	0.5	0.15	0.15

Test cycle for *constant-speed auxiliary engine* application

Test cycle type D2	Speed	100%	100%	100%	100%	100%
	Power	100%	75%	50%	25%	10%
	Weighting factor	0.05	0.25	0.3	0.3	0.1

Test cycle for *variable-speed and variable-load auxiliary engine* application

Test cycle type C1	Speed	Rated				Intermediate			Idle
	Torque	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	Weighting factor	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15

In the case of an engine to be certified in accordance with paragraph 5.1.1 of regulation 13, the specific emission at each individual mode point shall not exceed the applicable NO_X emission limit value by more than 50% except as follows:

.1 The 10% mode point in the D2 test cycle.

.2 The 10% mode point in the C1 test cycle.

.3 The idle mode point in the C1 test cycle.

Appendix III

Criteria and procedures for the designation of emission control areas (regulations 13.6 and 14.3)

1 Objectives

1.1 The purpose of this appendix is to provide Parties with the criteria and procedures for formulating and submitting proposals for the designation of emission control areas and to set forth the factors to be considered in the assessment of such proposals by the Organization.

1.2 Emissions of NO_X, SO_X and particulate matter from ocean-going ships contribute to ambient concentrations of air pollution in cities and coastal areas around the world. Adverse public health and environmental effects associated with air pollution include premature mortality, cardiopulmonary disease, lung cancer, chronic respiratory ailments, acidification and eutrophication.

1.3 An emission control area should be considered for adoption by the Organization if supported by a demonstrated need to prevent, reduce and control emissions of NO_X or SO_X and particulate matter or all three types of emissions (hereinafter emissions) from ships.

2 Process for the designation of emission control areas

2.1 A proposal to the Organization for the designation of an emission control area for NO_X or SO_X and particulate matter or all three types of emissions may be submitted only by Parties. Where two or more Parties have a common interest in a particular area, they should formulate a coordinated proposal.

2.2 A proposal to designate a given area as an emission control area should be submitted to the Organization in accordance with the rules and procedures established by the Organization.

3 Criteria for designation of an emission control area

3.1 The proposal shall include:

.1 a clear delineation of the proposed area of application, along with a reference chart on which the area is marked;

.2 the type or types of emission(s) that is or are being proposed for control (i.e. NO_X or SO_X and particulate matter or all three types of emissions);

.3 a description of the human populations and environmental areas at risk from the impacts of ship emissions;

.4 an assessment that emissions from ships operating in the proposed area of application are contributing to ambient concentrations of air pollution or to adverse environmental impacts. Such assessment shall include a description of the impacts of the relevant emissions on human health and the environment, such as adverse impacts on terrestrial and aquatic ecosystems, areas of natural productivity, critical habitats, water quality, human health, and areas of cultural and scientific significance, if applicable. The sources of relevant data including methodologies used shall be identified;

.5 relevant information, pertaining to the meteorological conditions in the proposed area of application, to the human populations and environmental areas at risk, in particular prevailing wind patterns, or to topographical, geological, oceanographic, morphological or other conditions that contribute to ambient concentrations of air pollution or adverse environmental impacts;

.6 the nature of the ship traffic in the proposed emission control area, including the patterns and density of such traffic;

.7 a description of the control measures taken by the proposing Party or Parties addressing land-based sources of NO_X, SO_X and particulate matter emissions affecting the human populations and environmental areas at risk that are in place and operating concurrently with the consideration of measures to be adopted in relation to provisions of regulations 13 and 14 of Annex VI; and

.8 the relative costs of reducing emissions from ships when compared with land-based controls, and the economic impacts on shipping engaged in international trade.

3.2 The geographical limits of an emission control area will be based on the relevant criteria outlined above, including emissions and deposition from ships navigating in the proposed area, traffic patterns and density, and wind conditions.

4 **Procedures for the assessment and adoption of emission control areas by the Organization**

4.1 The Organization shall consider each proposal submitted to it by a Party or Parties.

4.2 In assessing the proposal, the Organization shall take into account the criteria that are to be included in each proposal for adoption as set forth in section 3 above.

4.3 An emission control area shall be designated by means of an amendment to this Annex, considered, adopted and brought into force in accordance with article 16 of the present Convention.

5 **Operation of emission control areas**

5.1 Parties that have ships navigating in the area are encouraged to bring to the Organization any concerns regarding the operation of the area.

Appendix IV

Type approval and operating limits for shipboard incinerators (regulation 16)

1 Shipboard incinerators described in regulation 16.6.1 shall possess an IMO Type Approval Certificate for each incinerator. In order to obtain such certificate, the incinerator shall be designed and built to an approved standard as described in regulation 16.6.1. Each model shall be subject to a specified type approval test operation at the factory or an approved test facility, and under the responsibility of the Administration, using the following standard fuel/waste specification for the type approval test for determining whether the incinerator operates within the limits specified in paragraph 2 of this appendix:

Sludge oil consisting of:	75% sludge oil from heavy fuel oil (HFO); 5% waste lubricating oil; and 20% `emulsified water.
Solid waste consisting of:	50% food waste; 50% rubbish containing: approx. 30% paper, " 40% cardboard, " 10% rags, " 20% plastic. The mixture will have up to 50% moisture and 7% incombustible solids.

2 Incinerators described in regulation 16.6.1 shall operate within the following limits:

O_2 in combustion chamber:	6 -12%
CO in flue gas maximum average:	200 mg/MJ
Soot number maximum average:	Bacharach 3 or Ringelmann 1 (20% opacity) (a higher soot number is acceptable only during very short periods such as starting up)
Unburned components in ash residues:	Maximum 10% by weight
Combustion chamber flue gas outlet temperature range:	850 -1200°C

Appendix V

Information to be included in the bunker delivery note (regulation 18.5)

1 Name and IMO number of receiving ship

2 Port

3 Date of commencement of delivery

4 Name, address and telephone number of marine fuel oil supplier

5 Product name(s)

6 Quantity in metric tonnes

7 Density at 15°C (kg/m^3)

8 Sulphur content (% m/m)

9 A declaration signed and certified by the fuel oil supplier's representative that the fuel oil supplied is in conformity with regulation 18.3 of this Annex and that the sulphur content of the fuel oil supplied does not exceed:

□ the limit value given by regulation 14.1 of this Annex;

□ the limit value given by regulation 14.4 of this Annex; or

□ the purchaser's specified limit value of _____ (% m/m), as completed by the fuel oil supplier's representative and on the basis of the purchaser's notification that the fuel oil:

.1 is intended to be used in combination with an equivalent means of compliance in accordance with regulation 4 of this Annex; or

.2 is subject to a relevant exemption for a ship to conduct trials for sulphur oxides emission reduction and control technology research in accordance with regulation 3.2 of this Annex.

The declaration shall be completed by the fuel oil supplier's representative by marking the applicable box(es) with a cross (x).

Appendix VI

Verification procedures for a MARPOL Annex VI fuel oil sample (regulation 18.8.2 or regulation 14.8)

The following relevant verification procedure shall be used to determine whether the fuel oil delivered to, in use or carried for use on board a ship has met the applicable sulphur limit of regulation 14 of this Annex.

This appendix refers to the following representative MARPOL Annex VI fuel oil samples:

Part 1 – sample of fuel oil delivered in accordance with regulation 18.8.1, hereafter referred to as the "MARPOL delivered sample" as defined in regulation 2.1.22.

Part 2 – sample of fuel oil in use, intended to be used or carried for use on board in accordance with regulation 14.8, hereafter referred to as the "in-use sample" as defined in regulation 2.1.16 and "onboard sample" as defined in regulation 2.1.24.

Part 1 – MARPOL delivered sample

1 General Requirements

1.1 The representative sample of the fuel oil, which is required by regulation 18.8.1 (the MARPOL delivered sample), shall be used to verify the sulphur content of the fuel oil delivered to a ship.

1.2 A Party, through its competent authority, shall manage the verification procedure.

1.3 A laboratory undertaking the sulphur testing procedure given in this appendix shall have valid accreditation in respect of the test method to be used.

2 Verification Procedure Part 1

2.1 The MARPOL delivered sample shall be conveyed by the competent authority to the laboratory.

2.2 The laboratory shall:

.1 record the details of the seal number and the sample label on the test record;

.2 record the condition of the seal of the sample as received on the test record; and

.3 reject any sample where the seal has been broken prior to receipt and record that rejection on the test record.

2.3 If the seal of the sample as received has not been broken, the laboratory shall proceed with the verification procedure and shall:

.1 unseal the sample;

.2 ensure that the sample is thoroughly homogenized;

.3 draw two subsamples from the sample; and

.4 reseal the sample and record the new reseal details on the test record.

2.4 The two subsamples shall be tested in succession, in accordance with the specified test method referred to in regulation 2.1.30 of this Annex. For the purposes of this Part 1 verification procedure, the results of the test analysis shall be referred to as '1A' and '1B':

.1 results 1A and 1B shall be recorded on the test record in accordance with the requirements of the test method; and

.2 if the results of 1A and 1B are within the repeatability (r) of the test method, the results shall be considered valid; or

.3 if the results 1A and 1B are not within the repeatability (r) of the test method, both results shall be rejected and two new subsamples shall be taken by the laboratory and tested. The sample bottle shall be resealed in accordance with paragraph 2.3.4 after the new subsamples have been taken;

.4 in the case of two failures to achieve repeatability between 1A and 1B, the cause of that failure shall be investigated by the laboratory and resolved before further testing of the sample is undertaken. On resolution of that repeatability issue, two new subsamples shall be taken in accordance with paragraph 2.3. The sample shall be resealed in accordance with paragraph 2.3.4 after the new subsamples have been taken.

2.5 If the test results of 1A and 1B are valid, an average of these two results shall be calculated. The average value shall be referred to as 'X' and shall be recorded on the test record:

.1 if the result X is equal to or less than the applicable limit required by regulation 14, the fuel oil shall be considered to have met the requirement; or

.2 if the result X is greater than the applicable limit required by regulation 14, the fuel oil shall be considered to have not met the requirement.

Table 1: Summary of Part 1 MARPOL delivered sample procedure

On the basis of the test method referred to in regulation 2.1.30 of this Annex		
Applicable limit % m/m: V	Result 2.5.1: X ≤ V	Result 2.5.2: X > V
0.10	Met the requirement	Not met the requirement
0.50		
	Result X reported to 2 decimal places	

2.6 The final results obtained from this verification procedure shall be evaluated by the competent authority.

2.7 The laboratory shall provide a copy of the test record to the competent authority managing the verification procedure.

Part 2 – In-use and onboard samples

3 General Requirements

3.1 The in-use or onboard sample, as appropriate, shall be used to verify the sulphur content of the fuel oil as represented by that sample of fuel oil at the point of sampling.

3.2 A Party, through its competent authority, shall manage the verification procedure.

3.3 A laboratory undertaking the sulphur testing procedure given in this appendix shall have valid accreditation in respect of the test method to be used.

4 Verification Procedure Part 2

4.1 The in-use or onboard sample shall be conveyed by the competent authority to the laboratory.

4.2 The laboratory shall:

.1 record the details of the seal number and the sample label on the test record;

.2 record the condition of the seal of the sample as received on the test record; and

.3 reject any sample where the seal has been broken prior to receipt and record that rejection on the test record.

4.3 If the seal of the sample as received has not been broken, the laboratory shall proceed with the verification procedure and shall:

.1 unseal the sample;

.2 ensure that the sample is thoroughly homogenized;

.3 draw two subsamples from the sample; and

.4 reseal the sample and record the new reseal details on the test record.

4.4 The two subsamples shall be tested in succession, in accordance with the specified test method referred to in regulation 2.1.30 of this Annex. For the purposes of this Part 2 verification procedure, the results obtained shall be referred to as '2A' and '2B':

.1 results 2A and 2B shall be recorded on the test record in accordance with the requirements of the test method; and

.2 if the results of 2A and 2B are within the repeatability (r) of the test method, the results shall be considered valid; or

.3 if the results of 2A and 2B are not within the repeatability (r) of the test method, both results shall be rejected and two new subsamples shall be taken by the laboratory and tested. The sample bottle shall be resealed in accordance with paragraph 4.3.4 after the new subsamples have been taken; and

.4 in the case of two failures to achieve repeatability between 2A and 2B, the cause of that failure shall be investigated by the laboratory and resolved before further testing of the sample is undertaken. On resolution of that repeatability issue, two new subsamples shall be taken in accordance with paragraph 4.3. The sample shall be resealed in accordance with paragraph 4.3.4 after the new subsamples have been taken.

4.5 If the test results of 2A and 2B are valid, an average of these two results shall be calculated. That average value shall be referred to as 'Z' and shall be recorded on the test record:

.1 if Z is equal to or less than the applicable limit required by regulation 14, the sulphur content of the fuel oil as represented by the tested sample shall be considered to have met the requirement;

.2 if Z is greater than the applicable limit required by regulation 14 but less than or equal to that applicable limit + 0.59R (where R is the reproducibility of the test method), the sulphur content of the fuel oil as represented by the tested sample shall be considered to have met the requirement; or

.3 if Z is greater than the applicable limit required by regulation 14 + 0.59R, the sulphur content of the fuel oil as represented by the tested sample shall be considered to have not met the requirement.

Table 2: Summary of in-use or onboard sample procedure

On the basis of the test method referred to in regulation 2.1.30 of this Annex				
Applicable limit %m/m: V	Test margin value: W	Result 4.5.1: $Z \leq V$	Result 4.5.2: $V < Z \leq W$	Result 4.5.3: $Z > W$
0.10	0.11	Met the requirement	Met the requirement	Not met the requirement
0.50	0.53			
		Result Z reported to 2 decimal places		

4.6 The final results obtained from this verification procedure shall be evaluated by the competent authority.

4.7 The laboratory shall provide a copy of the test record to the competent authority managing the verification procedure.

Appendix VII

Emission control areas (regulations 13.6 and 14.3)

1 The boundaries of emission control areas designated under regulations 13.6 and 14.3, other than the Baltic Sea and the North Sea areas, are set forth in this appendix.

2 The North American area comprises:

.1 the sea area located off the Pacific coasts of the United States and Canada, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

Point	Latitude	Longitude
1	32°32′.10 N	117°06′.11 W
2	32°32′.04 N	117°07′.29 W
3	32°31′.39 N	117°14′.20 W
4	32°33′.13 N	117°15′.50 W
5	32°34′.21 N	117°22′.01 W
6	32°35′.23 N	117°27′.53 W
7	32°37′.38 N	117°49′.34 W
8	31°07′.59 N	118°36′.21 W
9	30°33′.25 N	121°47′.29 W
10	31°46′.11 N	123°17′.22 W
11	32°21′.58 N	123°50′.44 W
12	32°56′.39 N	124°11′.47 W
13	33°40′.12 N	124°27′.15 W
14	34°31′.28 N	125°16′.52 W
15	35°14′.38 N	125°43′.23 W
16	35°44′.00 N	126°18′.53 W
17	36°16′.25 N	126°45′.30 W
18	37°01′.35 N	127°07′.18 W
19	37°45′.39 N	127°38′.02 W
20	38°25′.08 N	127°53′.00 W
21	39°25′.05 N	128°31′.23 W
22	40°18′.47 N	128°45′.46 W
23	41°13′.39 N	128°40′.22 W
24	42°12′.49 N	129°00′.38 W
25	42°47′.34 N	129°05′.42 W
26	43°26′.22 N	129°01′.26 W
27	44°24′.43 N	128°41′.23 W
28	45°30′.43 N	128°40′.02 W
29	46°11′.01 N	128°49′.01 W
30	46°33′.55 N	129°04′.29 W
31	47°39′.55 N	131°15′.41 W
32	48°32′.32 N	132°41′.00 W
33	48°57′.47 N	133°14′.47 W

Point	Latitude	Longitude
34	49°22′.39 N	134°15′.51 W
35	50°01′.52 N	135°19′.01 W
36	51°03′.18 N	136°45′.45 W
37	51°54′.04 N	137°41′.54 W
38	52°45′.12 N	138°20′.14 W
39	53°29′.20 N	138°40′.36 W
40	53°40′.39 N	138°48′.53 W
41	54°13′.45 N	139°32′.38 W
42	54°39′.25 N	139°56′.19 W
43	55°20′.18 N	140°55′.45 W
44	56°07′.12 N	141°36′.18 W
45	56°28′.32 N	142°17′.19 W
46	56°37′.19 N	142°48′.57 W
47	58°51′.04 N	153°15′.03 W

.2 the sea areas located off the Atlantic coasts of the United States, Canada and France (Saint- Pierre-et-Miquelon), and the Gulf of Mexico coast of the United States enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

Point	Latitude	Longitude
1	60°00′.00 N	64°09′.36 W
2	60°00′.00 N	56°43′.00 W
3	58°54′.01 N	55°38′.05 W
4	57°50′.52 N	55°03′.47 W
5	57°35′.13 N	54°00′.59 W
6	57°14′.20 N	53°07′.58 W
7	56°48′.09 N	52°23′.29 W
8	56°18′.13 N	51°49′.42 W
9	54°23′.21 N	50°17′.44 W
10	53°44′.54 N	50°07′.17 W
11	53°04′.59 N	50°10′.05 W
12	52°20′.06 N	49°57′.09 W
13	51°34′.20 N	48°52′.45 W
14	50°40′.15 N	48°16′.04 W
15	50°02′.28 N	48°07′.03 W
16	49°24′.03 N	48°09′.35 W
17	48°39′.22 N	47°55′.17 W
18	47°24′.25 N	47°46′.56 W
19	46°35′.12 N	48°00′.54 W
20	45°19′.45 N	48°43′.28 W
21	44°43′.38 N	49°16′.50 W
22	44°16′.38 N	49°51′.23 W

Point	Latitude	Longitude
23	43°53′.15 N	50°34′.01 W
24	43°36′.06 N	51°20′.41 W
25	43°23′.59 N	52°17′.22 W
26	43°19′.50 N	53°20′.13 W
27	43°21′.14 N	54°09′.20 W
28	43°29′.41 N	55°07′.41 W
29	42°40′.12 N	55°31′.44 W
30	41°58′.19 N	56°09′.34 W
31	41°20′.21 N	57°05′.13 W
32	40°55′.34 N	58°02′.55 W
33	40°41′.38 N	59°05′.18 W
34	40°38′.33 N	60°12′.20 W
35	40°45′.46 N	61°14′.03 W
36	41°04′.52 N	62°17′.49 W
37	40°36′.55 N	63°10′.49 W
38	40°17′.32 N	64°08′.37 W
39	40°07′.46 N	64°59′.31 W
40	40°05′.44 N	65°53′.07 W
41	39°58′.05 N	65°59′.51 W
42	39°28′.24 N	66°21′.14 W
43	39°01′.54 N	66°48′.33 W
44	38°39′.16 N	67°20′.59 W
45	38°19′.20 N	68°02′.01 W
46	38°05′.29 N	68°46′.55 W
47	37°58′.14 N	69°34′.07 W
48	37°57′.47 N	70°24′.09 W
49	37°52′.46 N	70°37′.50 W
50	37°18′.37 N	71°08′.33 W
51	36°32′.25 N	71°33′.59 W
52	35°34′.58 N	71°26′.02 W
53	34°33′.10 N	71°37′.04 W
54	33°54′.49 N	71°52′.35 W
55	33°19′.23 N	72°17′.12 W
56	32°45′.31 N	72°54′.05 W
57	31°55′.13 N	74°12′.02 W
58	31°27′.14 N	75°15′.20 W
59	31°03′.16 N	75°51′.18 W
60	30°45′.42 N	76°31′.38 W
61	30°12′.48 N	77°18′.29 W
62	29°25′.17 N	76°56′.42 W
63	28°36′.59 N	76°48′.00 W
64	28°17′.13 N	76°40′.10 W

Point	Latitude	Longitude
65	28°17′.12 N	79°11′.23 W
66	27°52′.56 N	79°28′.35 W
67	27°26′.01 N	79°31′.38 W
68	27°16′.13 N	79°34′.18 W
69	27°11′.54 N	79°34′.56 W
70	27°05′.59 N	79°35′.19 W
71	27°00′.28 N	79°35′.17 W
72	26°55′.16 N	79°34′.39 W
73	26°53′.58 N	79°34′.27 W
74	26°45′.46 N	79°32′.41 W
75	26°44′.30 N	79°32′.23 W
76	26°43′.40 N	79°32′.20 W
77	26°41′.12 N	79°32′.01 W
78	26°38′.13 N	79°31′.32 W
79	26°36′.30 N	79°31′.06 W
80	26°35′.21 N	79°30′.50 W
81	26°34′.51 N	79°30′.46 W
82	26°34′.11 N	79°30′.38 W
83	26°31′.12 N	79°30′.15 W
84	26°29′.05 N	79°29′.53 W
85	26°25′.31 N	79°29′.58 W
86	26°23′.29 N	79°29′.55 W
87	26°23′.21 N	79°29′.54 W
88	26°18′.57 N	79°31′.55 W
89	26°15′.26 N	79°33′.17 W
90	26°15′.13 N	79°33′.23 W
91	26°08′.09 N	79°35′.53 W
92	26°07′.47 N	79°36′.09 W
93	26°06′.59 N	79°36′.35 W
94	26°02′.52 N	79°38′.22 W
95	25°59′.30 N	79°40′.03 W
96	25°59′.16 N	79°40′.08 W
97	25°57′.48 N	79°40′.38 W
98	25°56′.18 N	79°41′.06 W
99	25°54′.04 N	79°41′.38 W
100	25°53′.24 N	79°41′.46 W
101	25°51′.54 N	79°41′.59 W
102	25°49′.33 N	79°42′.16 W
103	25°48′.24 N	79°42′.23 W
104	25°48′.20 N	79°42′.24 W
105	25°46′.26 N	79°42′.44 W
106	25°46′.16 N	79°42′.45 W

Point	Latitude	Longitude
107	25°43′.40 N	79°42′.59 W
108	25°42′.31 N	79°42′.48 W
109	25°40′.37 N	79°42′.27 W
110	25°37′.24 N	79°42′.27 W
111	25°37′.08 N	79°42′.27 W
112	25°31′.03 N	79°42′.12 W
113	25°27′.59 N	79°42′.11 W
114	25°24′.04 N	79°42′.12 W
115	25°22′.21 N	79°42′.20 W
116	25°21′.29 N	79°42′.08 W
117	25°16′.52 N	79°41′.24 W
118	25°15′.57 N	79°41′.31 W
119	25°10′.39 N	79°41′.31 W
120	25°09′.51 N	79°41′.36 W
121	25°09′.03 N	79°41′.45 W
122	25°03′.55 N	79°42′.29 W
123	25°03′.00 N	79°42′.56 W
124	25°00′.30 N	79°44′.05 W
125	24°59′.03 N	79°44′.48 W
126	24°55′.28 N	79°45′.57 W
127	24°44′.18 N	79°49′.24 W
128	24°43′.04 N	79°49′.38 W
129	24°42′.36 N	79°50′.50 W
130	24°41′.47 N	79°52′.57 W
131	24°38′.32 N	79°59′.58 W
132	24°36′.27 N	80°03′.51 W
133	24°33′.18 N	80°12′.43 W
134	24°33′.05 N	80°13′.21 W
135	24°32′.13 N	80°15′.16 W
136	24°31′.27 N	80°16′.55 W
137	24°30′.57 N	80°17′.47 W
138	24°30′.14 N	80°19′.21 W
139	24°30′.06 N	80°19′.44 W
140	24°29′.38 N	80°21′.05 W
141	24°28′.18 N	80°24′.35 W
142	24°28′.06 N	80°25′.10 W
143	24°27′.23 N	80°27′.20 W
144	24°26′.30 N	80°29′.30 W
145	24°25′.07 N	80°32′.22 W
146	24°23′.30 N	80°36′.09 W
147	24°22′.33 N	80°38′.56 W
148	24°22′.07 N	80°39′.51 W

Point	Latitude	Longitude
149	24°19′.31 N	80°45′.21 W
150	24°19′.16 N	80°45′.47 W
151	24°18′.38 N	80°46′.49 W
152	24°18′.35 N	80°46′.54 W
153	24°09′.51 N	80°59′.47 W
154	24°09′.48 N	80°59′.51 W
155	24°08′.58 N	81°01′.07 W
156	24°08′.30 N	81°01′.51 W
157	24°08′.26 N	81°01′.57 W
158	24°07′.28 N	81°03′.06 W
159	24°02′.20 N	81°09′.05 W
160	24°00′.00 N	81°11′.16 W
161	23°55′.32 N	81°12′.55 W
162	23°53′.52 N	81°19′.43 W
163	23°50′.52 N	81°29′.59 W
164	23°50′.02 N	81°39′.59 W
165	23°49′.05 N	81°49′.59 W
166	23°49′.05 N	82°00′.11 W
167	23°49′.42 N	82°09′.59 W
168	23°51′.14 N	82°24′.59 W
169	23°51′.14 N	82°39′.59 W
170	23°49′.42 N	82°48′.53 W
171	23°49′.32 N	82°51′.11 W
172	23°49′.24 N	82°59′.59 W
173	23°49′.52 N	83°14′.59 W
174	23°51′.22 N	83°25′.49 W
175	23°52′.27 N	83°33′.01 W
176	23°54′.04 N	83°41′.35 W
177	23°55′.47 N	83°48′.11 W
178	23°58′.38 N	83°59′.59 W
179	24°09′.37 N	84°29′.27 W
180	24°13′.20 N	84°38′.39 W
181	24°16′.41 N	84°46′.07 W
182	24°23′.30 N	84°59′.59 W
183	24°26′.37 N	85°06′.19 W
184	24°38′.57 N	85°31′.54 W
185	24°44′.17 N	85°43′.11 W
186	24°53′.57 N	85°59′.59 W
187	25°10′.44 N	86°30′.07 W
188	25°43′.15 N	86°21′.14 W
189	26°13′.13 N	86°06′.45 W
190	26°27′.22 N	86°13′.15 W

Point	Latitude	Longitude
191	26°33′.46 N	86°37′.07 W
192	26°01′.24 N	87°29′.35 W
193	25°42′.25 N	88°33′.00 W
194	25°46′.54 N	90°29′.41 W
195	25°44′.39 N	90°47′.05 W
196	25°51′.43 N	91°52′.50 W
197	26°17′.44 N	93°03′.59 W
198	25°59′.55 N	93°33′.52 W
199	26°00′.32 N	95°39′.27 W
200	26°00′.33 N	96°48′.30 W
201	25°58′.32 N	96°55′.28 W
202	25°58′.15 N	96°58′.41 W
203	25°57′.58 N	97°01′.54 W
204	25°57′.41 N	97°05′.08 W
205	25°57′.24 N	97°08′.21 W
206	25°57′.24 N	97°08′.47 W

.3 the sea area located off the coasts of the Hawaiian Islands of Hawai'i, Maui, Oahu, Moloka'i, Ni'ihau, Kaua'i, Lana'i and Kaho'olawe, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

Point	Latitude	Longitude
1	22°32′.54 N	153°00′.33 W
2	23°06′.05 N	153°28′.36 W
3	23°32′.11 N	154°02′.12 W
4	23°51′.47 N	154°36′.48 W
5	24°21′.49 N	155°51′.13 W
6	24°41′.47 N	156°27′.27 W
7	24°57′.33 N	157°22′.17 W
8	25°13′.41 N	157°54′.13 W
9	25°25′.31 N	158°30′.36 W
10	25°31′.19 N	159°09′.47 W
11	25°30′.31 N	159°54′.21 W
12	25°21′.53 N	160°39′.53 W
13	25°00′.06 N	161°38′.33 W
14	24°40′.49 N	162°13′.13 W
15	24°15′.53 N	162°43′.08 W
16	23°40′.50 N	163°13′.00 W
17	23°03′.20 N	163°32′.58 W
18	22°20′.09 N	163°44′.41 W
19	21°36′.45 N	163°46′.03 W
20	20°55′.26 N	163°37′.44 W
21	20°13′.34 N	163°19′.13 W

Point	Latitude	Longitude
22	19°39′.03 N	162°53′.48 W
23	19°09′.43 N	162°20′.35 W
24	18°39′.16 N	161°19′.14 W
25	18°30′.31 N	160°38′.30 W
26	18°29′.31 N	159°56′.17 W
27	18°10′.41 N	159°14′.08 W
28	17°31′.17 N	158°56′.55 W
29	16°54′.06 N	158°30′.29 W
30	16°25′.49 N	157°59′.25 W
31	15°59′.57 N	157°17′.35 W
32	15°40′.37 N	156°21′.06 W
33	15°37′.36 N	155°22′.16 W
34	15°43′.46 N	154°46′.37 W
35	15°55′.32 N	154°13′.05 W
36	16°46′.27 N	152°49′.11 W
37	17°33′.42 N	152°00′.32 W
38	18°30′.16 N	151°30′.24 W
39	19°02′.47 N	151°22′.17 W
40	19°34′.46 N	151°19′.47 W
41	20°07′.42 N	151°22′.58 W
42	20°38′.43 N	151°31′.36 W
43	21°29′.09 N	151°59′.50 W
44	22°06′.58 N	152°31′.25 W
45	22°32′.54 N	153°00′.33 W

3 The United States Caribbean Sea area includes:

.1 the sea area located off the Atlantic and Caribbean coasts of the Commonwealth of Puerto Rico and the United States Virgin Islands, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

Point	Latitude	Longitude
1	17°18′.37 N	67°32′.14 W
2	19°11′.14 N	67°26′.45 W
3	19°30′.28 N	65°16′.48 W
4	19°12′.25 N	65°06′.08 W
5	18°45′.13 N	65°00′.22 W
6	18°41′.14 N	64°59′.33 W
7	18°29′.22 N	64°53′.51 W
8	18°27′.35 N	64°53′.22 W
9	18°25′.21 N	64°52′.39 W
10	18°24′.30 N	64°52′.19 W
11	18°23′.51 N	64°51′.50 W
12	18°23′.42 N	64°51′.23 W

Point	Latitude	Longitude
13	18°23′.36 N	64°50′.17 W
14	18°23′.48 N	64°49′.41 W
15	18°24′.11 N	64°49′.00 W
16	18°24′.28 N	64°47′.57 W
17	18°24′.18 N	64°47′.01 W
18	18°23′.13 N	64°46′.37 W
19	18°22′.37 N	64°45′.20 W
20	18°22′.39 N	64°44′.42 W
21	18°22′.42 N	64°44′.36 W
22	18°22′.37 N	64°44′.24 W
23	18°22′.39 N	64°43′.42 W
24	18°22′.30 N	64°43′.36 W
25	18°22′.25 N	64°42′.58 W
26	18°22′.26 N	64°42′.28 W
27	18°22′.15 N	64°42′.03 W
28	18°22′.22 N	64°40′.60 W
29	18°21′.57 N	64°40′.15 W
30	18°21′.51 N	64°38′.23 W
31	18°21′.22 N	64°38′.16 W
32	18°20′.39 N	64°38′.33 W
33	18°19′.15 N	64°38′.14 W
34	18°19′.07 N	64°38′.16 W
35	18°17′.23 N	64°39′.38 W
36	18°16′.43 N	64°39′.41 W
37	18°11′.33 N	64°38′.58 W
38	18°03′.02 N	64°38′.03 W
39	18°02′.56 N	64°29′.35 W
40	18°02′.51 N	64°27′.02 W
41	18°02′.30 N	64°21′.08 W
42	18°02′.31 N	64°20′.08 W
43	18°02′.03 N	64°15′.57 W
44	18°00′.12 N	64°02′.29 W
45	17°59′.58 N	64°01′.04 W
46	17°58′.47 N	63°57′.01 W
47	17°57′.51 N	63°53′.54 W
48	17°56′.38 N	63°53′.21 W
49	17°39′.40 N	63°54′.53 W
50	17°37′.08 N	63°55′.10 W
51	17°30′.21 N	63°55′.56 W
52	17°11′.36 N	63°57′.57 W
53	17°05′.00 N	63°58′.41 W
54	16°59′.49 N	63°59′.18 W
55	17°18′.37 N	67°32′.14 W

Appendix VIII

Form of International Energy Efficiency (IEE) Certificate (regulation 8.2)

INTERNATIONAL ENERGY EFFICIENCY CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by .....
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Gross tonnage .....

IMO number .....

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5.4 of Annex VI to the Convention; and

2 That the survey shows that the ship complies with the applicable requirements in regulations 22, 23, 24, 25 and 26.

Completion date of survey on which this Certificate is based: ..... (dd/mm/yyyy)

Issued at .....
(place of issue of certificate)

(dd/mm/yyyy): .....
(date of issue)

.....
(signature of duly authorized official issuing the certificate)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

Supplement to the International Energy Efficiency Certificate (IEE Certificate)

RECORD OF CONSTRUCTION RELATING TO ENERGY EFFICIENCY

Notes:

1 This Record shall be permanently attached to the IEE Certificate. The IEE Certificate shall be available on board the ship at all times.

2 The Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing Party is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

3 Entries in boxes shall be made by inserting either: a cross (x) for the answers "yes" and "applicable"; or a dash (-) for the answers "no" and "not applicable", as appropriate.

4 Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations in Annex VI of the Convention, and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 Particulars of ship

1.1 Name of ship .....

1.2 IMO number .....

1.3 Date of building contract .....

1.4 Date of major conversion (if applicable).....

1.5 Gross tonnage .....

1.6 Deadweight .....

1.7 Type of ship .....

2 Propulsion system

2.1 Diesel propulsion ..... □

2.2 Diesel-electric propulsion ..... □

2.3 Turbine propulsion ..... □

2.4 Hybrid propulsion ..... □

2.5 Propulsion system other than any of the above ..... □

3 Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI)

3.1 The attained EEDI in accordance with regulation 22.1 is calculated based on the information contained in the EEDI technical file, which also shows the process of calculating the attained EEDI..... □

The attained EEDI is: ..... grams-CO_2/tonne-nautical mile

3.2 The attained EEDI is not calculated, as:

3.2.1 the ship is exempt under regulation 22.1 as it is not a new ship as defined in regulation 2.2.18 ..... □

3.2.2 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3 ..... □

3.2.3 the requirement of regulation 22 is waived by the ship's Administration in accordance with regulation 19.4 ..... □

3.2.4 the type of ship is exempt in accordance with regulation 22.1 ..... □

4 Required EEDI

4.1 Required EEDI is: ..... grams-CO_2/tonne-mile

4.2 The required EEDI is not applicable, as:

4.2.1 the ship is exempt under regulation 24.1 as it is not a new ship as defined in regulation 2.2.18..... □

4.2.2 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3..... □

4.2.3 the requirement of regulation 24 is waived by the ship's Administration in accordance with regulation 19.4 ..... □

4.2.4 the type of ship is exempt in accordance with regulation 24.1 ..... □

4.2.5 the ship's capacity is below the minimum capacity threshold in table 1 of regulation 24.2..... □

5 Attained Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)

5.1 The attained EEXI in accordance with regulation 23.1is calculated taking into account the guidelines developed by the Organization..... □

The attained EEXI is:.....grams-CO_2/tonne-mile

5.2 The attained EEXI is not calculated, as:

5.2.1 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3..... □

5.2.2 the type of ship is exempt in accordance with regulation 23.1..... □

6 Required EEXI

6.1 The required EEXI is:.....grams-CO_2/tonne-mile in accordance with regulation 25

6.2 The required EEXI is not applicable, as:

6.2.1 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3..... □

6.2.2 the type of ship is exempt in accordance with regulation 25.1..... □

6.2.3 the ship's capacity is below the minimum capacity threshold in table 3 of regulation 25.1..... □

7 Ship Energy Efficiency Management Plan

7.1 The ship is provided with a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) in compliance with regulation 26..... □

8 EEDI technical file

8.1 The IEE Certificate is accompanied by the EEDI technical file in compliance with regulation 22.1..... □

8.1.1 The EEDI technical file identification/verification number.....

8.1.2 The EEDI technical file verification date.....

9 EEXI technical file

9.1 The IEE Certificate is accompanied by the EEXI technical file in compliance with regulation 23.1..... □

9.1.1 The EEXI technical file identification/verification number.....

9.1.2 The EEXI technical file verification date.....

9.2 The IEE Certificate is not accompanied by the EEXI technical file as the attained EEDI is used as an alternative to the attained EEXI.....□

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at .....
(place of issue of the Record)

(dd/mm/yyyy): ....
(date of issue) *(signature of duly authorized official issuing the Record)*

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

Appendix IX

Information to be submitted to the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database (regulation 27)

Identity of the ship

IMO Number . . . . . .

Period of calendar year for which the data is submitted

Start date (dd/mm/yyyy) .....

End date (dd/mm/yyyy).....

Technical characteristics of the ship

Ship type, as defined in regulation 2 of this Annex or other (to be stated) .....

Gross tonnage (GT) .....

Net tonnage (NT) .....

Deadweight tonnage (DWT) .....

Power output (rated power) of main and auxiliary reciprocating internal combustion engines over 130 kW (to be stated in kW) .....

EEDI (if applicable).....

Ice class . .....

Fuel oil consumption, by fuel oil type in metric tonnes and methods used for collecting fuel oil consumption data .....

Distance travelled .....

Hours under way.....

Appendix X

Form of Statement of Compliance – Fuel Oil Consumption Reporting and Operational Carbon Intensity rating (regulation 8.3)

STATEMENT OF COMPLIANCE – FUEL OIL CONSUMPTION REPORTING AND OPERATIONAL CARBON INTENSITY RATING

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by.....
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship

Name of ship.....

Distinctive number or letters.....

IMO number.....

Port of registry.....

Gross tonnage.....

Deadweight.....

Type of ship.....

THIS IS TO DECLARE THAT:

1 the ship has submitted to this Administration the data required by regulation 27 of Annex VI to the Convention, covering ship operations from (dd/mm/yyyy) to (dd/mm/yyyy);

2 the data was collected and reported in accordance with the methodology and processes set out in the ship's SEEMP that was in effect over the period from (dd/mm/yyyy) to (dd/mm/yyyy);

3 the attained annual operational CII of the ship from (dd/mm/yyyy) through (dd/mm/yyyy) was: ..... pursuant to regulations 28.1 and 28.2 of Annex VI of the Convention, for ships to which regulation 28 applies;

4 the annual operational carbon intensity of the ship in this period is rated as
□A □B □C □D □E

in accordance with regulation 28 of Annex VI to the Convention, for a ship to which regulation 28 applies; and

5 a corrective action plan has been developed and included in the SEEMP (for a ship to which regulation 28 applies, rated as D for three consecutive years or rated as E)

This Statement of Compliance is valid until (dd/mm/yyyy) .....

Issued at.....
(place of issue of the Statement)

(dd/mm/yyyy): ....
(date of issue) *(signature of duly authorized official issuing the Statement)*

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

Appendix XI

Form of Exemption Certificate for UNSP Barges (regulation 8.4)

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION EXEMPTION CERTIFICATE FOR UNMANNED NON-SELF-PROPELLED (UNSP) BARGES

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....

(full designation of the country)

by .....

(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship

Name of ship.....

Distinctive number or letters.....

IMO Number.....

Port of registry.....

Gross tonnage.....

THIS IS TO CERTIFY THAT:

1 the UNSP barge has been surveyed in accordance with regulation 3.4 of Annex VI to the Convention;

2 the survey shows that the UNSP barge:

.1 is not propelled by mechanical means;

.2 has no system, equipment and/or machinery fitted that may generate emissions controlled by Annex VI to the Convention; and

.3 has neither persons nor living animals on board; and

3 the UNSP barge is exempted, under regulation 3.4 of Annex VI to the Convention from the certification and related survey requirements of regulations 5.1 and 6.1 of Annex VI to the Convention.

This Certificate is valid until (dd/mm/yyyy) .....

subject to the exemption conditions being maintained.

Completion date of the survey on which this Certificate is based (dd/mm/yyyy)

Issued at .....
(place of issue of certificate)

(dd/mm/yyyy): .....
(date of issue)

.....
(signature of duly authorized official issuing the certificate)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

RESOLUTION MEPC.330(76)
(adopted on 17 June 2021)

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

Amendments to MARPOL Annexes I and IV

(Exemption of unmanned non-self-propelled barges from certain survey and certification requirements)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments thereto,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-sixth session, proposed amendments to MARPOL Annexes I and IV concerning the exemption of unmanned non-self-propelled (UNSP) barges from survey and certification requirements, which were circulated in accordance with article 16(2)(a) of MARPOL,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, amendments to MARPOL Annexes I and IV, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 May 2022 unless prior to that date not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 November 2022 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annexes to all Parties to MARPOL;

5 REQUESTS ALSO the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annexes to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX I

(Exemption of UNSP barges from certain survey and certification requirements)

Regulation 1
Definitions

1 A new paragraph 40 is added as follows:

"40 *Unmanned non-self-propelled (UNSP) barge* means a barge that:

.1 is not propelled by mechanical means;

.2 carries no oil (as defined in regulation 1.1 of this Annex);

.3 has no machinery fitted that may use oil or generate oil residue (sludge);

.4 has no oil fuel tank, lubricating oil tank, oily bilge water holding tank and oil residue (sludge) tank; and

.5 has neither persons nor living animals on board."

Regulation 3
Exemptions and waivers

2 Paragraph 2 is replaced by the following:

"2 Particulars of any such exemption, except those under paragraph 7 of this regulation, granted by the Administration shall be indicated in the Certificate referred to in regulation 7 of this Annex."

3 A new paragraph 7 is added as follows:

"7 The Administration may exempt a UNSP barge from the requirements of regulations 6.1 and 7.1 of this Annex, by an International Oil Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled Barges, for a period not exceeding five years provided that the UNSP barge has undergone a survey to confirm that the conditions referred to in regulations 1.40.1 to 1.40.5 of this Annex are met."

Regulation 8
Issue or endorsement of certificate by another Government

4 Paragraph 4 is replaced by the following:

"4 No International Oil Pollution Prevention Certificate or UNSP Exemption Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party."

Regulation 9
Form of certificate

5 The existing paragraph is numbered as paragraph 1 and a new paragraph 2 is added as follows:

"2 The International Oil Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled Barges shall be drawn up in the form corresponding to the model given in appendix IV to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in the event of a dispute or discrepancy."

6 A new appendix IV is added as follows:

"APPENDIX IV

Form of Exemption Certificate for UNSP Barges

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION EXEMPTION CERTIFICATE FOR UNMANNED NON-SELF-PROPELLED (UNSP) BARGES

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, as amended, relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by .....
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship
Name of ship .....
Distinctive number or letters.....
Port of registry .....
Gross tonnage .....

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the UNSP barge has been surveyed in accordance with regulation 3.7 of Annex I to the Convention;

2 That the survey shows that the UNSP barge:

.1 is not propelled by mechanical means;

.2 carries no oil (as defined in regulation 1.1 of Annex I to the Convention);

.3 has no machinery fitted that may use oil or generate oil residue (sludge);

.4 has no oil fuel tank, lubricating oil tank, oily bilge water holding tank and oil residue (sludge) tank; and

.5 has neither persons nor living animals on board; and

3 That the UNSP barge is exempted, under regulation 3.7 of Annex I to the Convention, from the certification and related survey requirements of regulations 6.1 and 7.1 of Annex I to the Convention.

This certificate is valid until (*dd/mm/yyyy*).....

subject to the exemption conditions being maintained.

Completion date of the survey on which this certificate is based (*dd/mm/yyyy*).....

Issued at .....
(place of issue of certificate)

....
(date of issue) (dd/mm/yyyy) *(signature of duly authorized official issuing the certificate)*

(seal or stamp of the authority, as appropriate)"

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX IV

(Exemption of UNSP barges from certain survey and certification requirements)

Regulation 1
Definitions

1 A new paragraph 16 is added as follows:

"16 *Unmanned non-self-propelled (UNSP) barge* means a barge that:

.1 is not propelled by mechanical means;

.2 has neither persons nor living animals on board;

.3 is not used for holding sewage during transport; and

.4 has no arrangements that could produce sewage as defined in regulation 1.3 of this Annex."

Regulation 3
Exceptions

2 The title of the regulation is replaced by the following:

"*Exceptions and exemptions*"

3 A new paragraph 2 is added as follows:

"2 The Administration may exempt an unmanned non-self-propelled (UNSP) barge from the requirements of regulations 4.1 and 5.1 of this Annex, by an International Sewage Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled (UNSP) Barges, for a period not exceeding 5 years provided that the barge has undergone a survey to confirm that the conditions referred to in regulations 1.16.1 to 1.16.4 of this Annex are met."

Regulation 6
Issue of endorsement of a Certificate by another Government

4 Paragraph 4 is replaced by the following:

"4 No International Sewage Pollution Prevention Certificate or UNSP Exemption Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party."

Regulation 7
Form of Certificate

5 The existing paragraph is numbered as paragraph 1 and the reference to "appendix" is replaced by "appendix 1".

6 A new paragraph 2 is added as follows:

"2 The International Sewage Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled (UNSP) Barges shall be drawn up in the form corresponding to the model given in appendix II to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in the event of a dispute or discrepancy."

Appendices

7 The existing appendix is numbered as appendix I and a new appendix II is added as follows:

"APPENDIX II

Form of Exemption Certificate for UNSP Barges

INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION EXEMPTION CERTIFICATE FOR UNMANNED NON-SELF-PROPELLED (UNSP) BARGES

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, as amended, relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by .....
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship
Name of ship .....
Distinctive number or letters .....
Port of registry .....
Gross tonnage .....

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the unmanned non-self-propelled (UNSP) barge has been surveyed in accordance with regulation 3.2 of Annex IV to the Convention;

2 That the survey shows that the unmanned non-self-propelled (UNSP) barge:

.1 is not propelled by mechanical means;

.2 has neither persons nor living animals on board;

.3 is not used for holding sewage during transport; and

.4 has no arrangements that could produce sewage as defined in regulation 1.3 of Annex IV to the Convention; and

3 That the UNSP barge is exempted, under regulation 3.2 of Annex IV to the Convention, from the certification and related survey requirements of regulations 4.1 and 5.1 of Annex IV to the Convention.

This certificate is valid until (*dd/mm/yyyy*).....

subject to the exemption conditions being maintained.

Completion date of the survey on which this certificate is based (*dd/mm/yyyy*).....

Issued at .....
(place of issue of certificate)

....
(date of issue) (*dd/mm/yyyy*): *(signature of duly authorized official issuing the certificate)*

(seal or stamp of the authority, as appropriate)"