

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av den reviderade bilagan VI till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och av däri senare införda ändringar samt till lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilagan VI och i de ändringar som senare införts i den samt till lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att riksdagen ska godkänna den reviderade bilagan VI gällande luftvård till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och de ändringar som senare införts i bilagan samt en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i bilagan och ändringarna som hör till området för lagstiftningen. I propositionen föreslås vidare att miljöskyddslagen för sjöfarten ska ändras på det sätt som ändringarna i bilaga VI förutsätter.

Den reviderade bilagan VI antogs av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kommitté för skydd av den marina miljön vid dess 58:e session 2008 och den ersätter i sin helhet den luftvårdsbilaga som tidigare var i kraft. Bilagan innehåller bestämmelser om förhindrande av luftförorening från fartyg. I den övergripande reformen av bilagan skärptes bestämmelserna om kväve- och svaveloxid utsläpp från fartygstrafik. Genom de nya bestämmelserna reduceras de skadliga konsekvenserna av utsläpp för människors hälsa och för den marina miljön. Alla Östersjöländer, med undantag för Finland, är parter i den reviderade bilagan.

Avsikten är att kväveoxidutsläppen från fartygs dieselmotorer ska reduceras i tre nivåer enligt fartygets byggnadsår. I reformen infördes i bilaga VI också en möjlighet att utse utsläppskontrollområden för kväveoxider där strängare utsläppsgränsvärden tillämpas. I fråga om svaveloxider skärptes utsläppsgränsvärdena. Gränsvärdet för svavelhalten i det bränsle som används av fartyg sjunker globalt till 0,5 viktprocent den 1 ja-

nuari 2020 och kan genom ett beslut av IMO 2018 under vissa förutsättningar skjutas upp till 2025. Oavsett IMO:s beslut träder gränsvärdet på 0,5 viktprocent på grundval av direktiv 2012/33/EU om ändring av EU:s svaveldirektiv i kraft i Europeiska unionen 2020. På kontrollområden för svaveloxidutsläpp enligt bilagan, såsom Östersjön, Nordsjön, Engelska kanalen och Nordamerikas kontrollområde, sjunker gränsvärdet för svavelhalten till 0,1 viktprocent från och med den 1 januari 2015.

De nya reglerna ansågs ha blivit godkända den 1 januari 2010 genom iakttagande av ett förfarande för så kallat tyst godkännande enligt 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, och de trädde i kraft den 1 juli 2010. Finland meddelade IMO:s generalsekreterare i december 2009 att bestämmelserna i den reviderade bilagan VI kan träda i kraft för Finlands del först efter det att ett uttryckligt samtycke har avgivits.

De övriga ändringar i bilaga VI, som gäller luftvård, som föreläggs riksdagen är utseende av Nordamerikas havsområde och Förenta staternas Karibiska hav till kontrollområden för kväve- och svaveloxidutsläpp enligt bilagan samt fogande till bilagan av bestämmelser för förbättrande av nya fartygs energieffektivitet. Också dessa senare ändringar har trätt i kraft internationellt genom iakttagande av förfarandet för så kallat tyst godkännande.

Den reviderade bilagan VI hör i fråga om de bestämmelser som gäller begränsning av svaveloxidutsläpp till Europeiska unionens behörighet. Europeiska unionens svaveldi-

rektiv har ändrats för att motsvara den reviderade bilagan VI. Avsikten är att ändringarna i direktivet ska genomföras genom ändringar som införs i miljöskyddslagen för sjöfarten samt genom ändringar som senare införs i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten. Tidsfristen för det nationella genomförandet av direktivet löper ut den 18 juni 2014.

Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilagan VI och i de ändringar som senare införts i den samt lagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten avses bli satta i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet samtidigt som bilagan och de ändringar som införts i den träder i kraft för Finland.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	3
ALLMÅN MOTIVERING	5
1 INLEDNING.....	5
2 NULÄGE	6
2.1 Lagstiftning och praxis.....	6
2.2 Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i EU	6
2.2.1 Den internationella utvecklingen.....	6
2.2.2 Lagstiftningen i EU	7
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	8
3.1 Målsättning.....	8
3.2 De viktigaste förslagen.....	9
3.2.1 Den övergripande reformen av bilaga VI till MARPOL 73/78	9
3.2.2 Utseende av Nordamerikas havsområde till ett kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp enligt bilaga VI till MARPOL 73/78	12
3.2.3 Utseende av Förenta staternas Karibiska hav till ett kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp enligt bilaga VI till MARPOL 73/78	12
3.2.4 Fogande av bestämmelser om förbättrande av nya fartygs energieffektivitet i bilaga VI till MARPOL 73/78	12
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	13
4.1 Den övergripande reformen av bilaga VI till MARPOL 73/78.....	13
4.2 Utseende av Nordamerikas havsområde och Förenta staternas Karibiska hav till kontrollområden för kväve- och svaveloxidutsläpp enligt bilaga VI till MARPOL 73/78...19	
4.3 Fogande av bestämmelser om förbättrande av nya fartygs energieffektivitet till bilaga VI till MARPOL 73/78	20
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	21
6 ANDRA OMSTÄNDIGHETER SOM INVERKAR PÅ PROPOSITIONEN	23
DETALJMOTIVERING	23
1 KONVENTIONENS INNEHÅLL OCH DESS FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND	23
1.1 Den övergripande reformen av bilaga VI till MARPOL 73/78.....	23
1.2 Utseende av Nordamerikas havsområde till ett kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp enligt bilaga VI till MARPOL 73/78.....	32
1.3 Utseende av Förenta staternas Karibiska hav till ett kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp enligt bilaga VI till MARPOL 73/78	32
1.4 Fogande av bestämmelser om förbättrande av nya fartygs energieffektivitet till bilaga VI till MARPOL 73/78	32
2 LAGFÖRSLAG	36
2.1 Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilagan VI till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och i de ändringar som senare införts i bilagan.36	
2.2 Miljöskyddslag för sjöfarten	36
3 IKRAFTTRÄDANDE	40
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE OCH BEHANDLINGSORDNING	41
4.1 Behovet av riksdagens samtycke	41
4.1.1 Den övergripande reformen av bilaga VI till MARPOL 73/78.....	42

4.1.2 Utseende av Nordamerikas havsområde till ett kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp enligt bilaga VI till MARPOL 73/78	44
4.1.3 Utseende av Förenta staternas Karibiska hav till ett kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp enligt bilaga VI till MARPOL 73/78	44
4.1.4 Fogande av bestämmelser om förbättrande av nya fartygs energieffektivitet till bilaga VI till MARPOL 73/78	44
4.2 Behandlingsordning	46
LAGFÖRSLAG	47
Lag 1. om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilagan VI till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och i de ändringar som senare införts i bilagan.....	47
Lag 2. om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten	48
BILAGA	54
PARALLELLEXT	54
om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten	54
BILAGA	64
FÖRDRAGSTEXT	64

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Sjöfart är till sin natur internationell verksamhet och miljöskyddet för sjöfarten har redan i decennier till centrala delar grundat sig på internationella konventioner som ingåtts på global nivå. Den växande handelssjöfarten har i betydande grad ökat belastningen på vatten, luft och stränder. Därför har ökad uppmärksamhet fästs vid att minska miljö- och hälsoolägenheter från normal drift av fartyg.

Det viktigaste instrumentet för skydd av den marina miljön är den inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) 1973 ingångna internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg och det därtill hörande protokollet från 1978 jämte bilagor (FördrS 51/1983, nedan *MARPOL 73/78* -konventionen). *MARPOL 73/78* jämte bilagor utgör tillsammans med IMO:s internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss från 1974 (FördrS 11/1981, nedan *SOLAS*-konventionen) grunden för de internationella skyldigheter som tillämpas praktiskt taget överallt i världen. Inom IMO utvecklas hela tiden miljö- och säkerhetsbestämmelser för fartyg.

Också inom Europeiska unionen har man utvecklat lagstiftning som gäller miljöskyddet för sjöfarten och som i huvudsak grundar sig på bestämmelser som överenskommit inom IMO. Dessutom förutsätter Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område (Ramdirektiv om en marin strategi) att medlemsstaterna på alla verksamhetsområden senast 2020 vidtar de åtgärder som behövs för att uppnå eller upprätthålla en god miljöstatus i den marina miljön. Östersjöländerna har också redan länge samarbetat inom ramen för Östersjökommissionen (HELCOM) för att minska olägenheterna orsakade av fartyg som en del av att förbättra Östersjöns tillstånd. Genom handlingsplanen för Östersjön (Baltic Sea Action Plan) som antogs av Östersjöländerna 2007 strävar man efter att återställa Östersjöns goda tillstånd senast

2021. Handlingsplanen innehåller också ett avsnitt om sjöfart med flera åtgärdsförslag.

I denna proposition föreslås att riksdagen ska godkänna den år 2008 reviderade bilagan VI till *MARPOL 73/78* som gäller luftvård och därtill senare genom olika resolutioner införda ändringar samt en lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i bilagan och i de senare införda ändringarna. I propositionen föreslås vidare att miljöskyddslagen för sjöfarten ska ändras på det sätt som ändringarna i bilaga VI till konventionen förutsätter.

Den reviderade bilagan VI som föreläggs riksdagen antogs år 2008 av IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC-kommittén) vid dess 58:e session och den ersätter i sin helhet den luftvårdsbilaga som tidigare var i kraft. Den viktigaste ändring som antogs i den övergripande reformen av bilagan är en allt striktare begränsning av kväve- och svaveloxidutsläpp från fartygstrafik.

Dessutom föreläggs riksdagen vissa ändringar som senare införts i bilagan, av vilka den viktigaste är fogandet av bestämmelser för förbättrande av nya fartygs energieffektivitet.

Den reviderade bilagan VI till *MARPOL 73/78* hör i fråga om de bestämmelser som gäller begränsning av svaveloxidutsläpp från fartyg till Europeiska unionens behörighet, eftersom det i unionslagstiftningen ingår bestämmelser om fartygs svavelutsläpp i rådets direktiv 1999/32/EG om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och om ändring av direktiv 93/12/EEG (nedan *svaveldirektivet*). Direktivet har ändrats genom direktiv 2012/33/EU (nedan *ändringsdirektivet till svaveldirektivet*) för att motsvara den reviderade bilagan VI. Avsikten är att ändringarna i direktivet ska sättas i kraft genom de ändringar som föreslås i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) samt genom ändringar som införs senare i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten (76/2010). Tidsfristen för det nationella genomförandet av direktivet går ut den 18 juni 2014.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

Bestämmelser om förhindrande av miljöförstöring orsakad av fartyg ingår i miljöskyddslagen för sjöfarten samt i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten. Bestämmelser om förhindrande av luftförorening från fartyg ingår i 7 kap. i lagen och i 6 kap. i förordningen. Dessutom innehåller miljöskyddslagen för sjöfarten bestämmelser om behöriga tillsynsmyndigheter samt om utredande av misstänkta utsläpp och om påföljder för överträdelse av bestämmelserna. I Finland svarar Trafiksäkerhetsverket, närings-, trafik- och miljöcentralerna, gränsbevakningsväsendet, tull och polisen för tillsynen över iakttagandet av miljöbestämmelserna för sjöfarten.

Bestämmelser om tekniska säkerhetskrav för fartyg, fartygs lastlinjer, besiktning av fartyg, skeppsmätning och säker drift av fartyg ingår i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009), nedan *fartygssäkerhetslagen*. Bestämmelser om tillsyn över iakttagande av bestämmelserna och föreskrifterna gällande fartygssäkerheten ingår i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995). Bestämmelser om marin utrustning ingår i lagen om marin utrustning (1503/2011). Bestämmelser om fartygstrafikservice och om rapporteringsformaliteter avseende fartyg och last ingår i lagen om fartygstrafikservice (623/2005). Trafikverket svarar för tillhandahållandet av i lagen avsedd fartygstrafikservice.

Frågor som hänför sig till tillsynen över de nya miljöbestämmelserna analyseras närmare i samband med detaljmotiveringen till bestämmelserna om besiktningar, certifikat och tillsyn i bilaga VI till MARPOL 73/78.

2.2 Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i EU

2.2.1 Den internationella utvecklingen

MARPOL 73/78

MARPOL 73/78 trädde i kraft internationellt och för Finland den 2 oktober 1983

(FördrS 51/1983). Genom bestämmelserna i MARPOL 73/78 strävar man efter att minska farliga eller skadliga utsläpp i havet och atmosfären från normal drift av fartyg. MARPOL 73/78 har ändrats flera gånger sedan konventionen trädde i kraft. Ändringarna behandlas och godkänns i IMO:s MEPC-kommitté.

Numera omfattar konventionen sex bilagor. Finland är part i alla bilagor. Bilaga I innehåller bestämmelser om olja, bilaga II innehåller bestämmelser om skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk, bilaga III innehåller bestämmelser om transport av förpackat skadligt gods, bilaga IV innehåller bestämmelser om toalettavfall, bilaga V innehåller bestämmelser om fast avfall och bilaga VI innehåller bestämmelser om utsläpp från fartyg till luften.

Bilaga VI till MARPOL 73/78 om förhindrande av luftförorening från fartyg antogs i september 1997 och den trädde i kraft internationellt och för Finland den 19 maj 2005 (FördrS 32–33/2005). Genom denna regeringsproposition föreslås att riksdagen ska godkänna den övergripande reformen av bilaga VI som antogs av IMO:s MEPC-kommitté i London den 10 oktober 2008 genom resolution MEPC.176(58). I samband med den övergripande reformen skärptes kraven avseende kväve- och svaveloxidutsläpp från fartyg i betydande grad. Dessutom föreläggs riksdagen vissa andra ändringar i bilagan, av vilka den viktigaste är fogandet av bestämmelser för förbättrande av nya fartygs energieffektivitet. Alla Östersjöländer, med undantag för Finland, är redan parter i den reviderade bilagan VI.

Helsingforskonventionen och skyddet av Östersjön

Den av Östersjöns kuststater 1974 ingångna konventionen om skydd av Östersjöområdets marina miljö, nedan Helsingforskonventionen 1974, och dess bilaga IV gällande sjöfart trädde i kraft den 3 maj 1980 (FördrS 12/1980). Helsingforskonventionen 1974 ersattes senare av Helsingforskonventionen 1992, vilken trädde i kraft den 17 januari 2000 (FördrS 2/2000). Syftet med Helsingforskonventionen är att övervaka och begrän-

sa skadliga utsläpp som kommer med älvorna till havet från avrinningsområdena i Östersjöns kuststater och skadliga utsläpp som beror på människors aktivitet till sjöss. Alla Östersjöns kuststater och Europeiska unionen har undertecknat konventionen.

På grund av miljöns svaga status i Östersjön samt de allt större riskerna mot Östersjöns miljö har HELCOM verkat som initiativtagare i förhållande till Östersjöns kuststater, Europeiska unionen och IMO. I fråga om sjöfarten utförs mycket HELCOM-arbete för att minska olika utsläpp från fartyg, för att förbättra sjöfartens säkerhet och för att effektivisera genomförandet av och tillsynen över bestämmelserna. Helsingforskonventionen och dess ändringar jämte bilagor har i Finland satts i kraft genom lag, och de utgör internationella förpliktelser som är bindande för Finland. Däremot är HELCOMs rekommendationer inte bindande för Finland som sådana, utan Finland måste först införliva dem till en del av den nationella lagstiftningen.

2.2.2 Lagstiftningen i EU

Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen

Den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78 hör i fråga om de bestämmelser som gäller begränsning av svaveloxidutsläpp från fartyg till Europeiska unionens behörighet, eftersom det i unionslagstiftningen ingår bestämmelser om fartygs svavelutsläpp i rådets direktiv 1999/32/EG om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och om ändring av direktiv 93/12/EEG. Direktivet har ändrats genom direktiv 2012/33/EU för att motsvara den reviderade bilagan VI.

Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för iakttagandet av ändringsdirektivet till svaveldirektivet senast den 18 juni 2014. Avsikten är att samtidigt verkställa de ändringar som direktivet förutsätter i 7 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten och i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten.

Genom Europeiska kommissionens beslut inrättades hösten 2013 ett europeiskt samarbetsforum för hållbar sjöfart (European Sustainable Shipping Forum, ESSF) som syftar till att underlätta ett kostnadseffektivt och enhetligt genomförande av svaveldirektivet i medlemsländerna och till en anpassning till de nya bestämmelserna om svavelhalter. I forumets verksamhet deltar representanter både för medlemsstaterna och för sjöfartsnäringen. En av de arbetsgrupper som lyder under forumet behandlar i synnerhet frågor som hänför sig till det nationella genomförandet av direktivet och till tillsynen över bestämmelserna.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1005/2009 om ämnen som bryter ned ozonskiktet

Den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78, som gäller luftvård, innehåller bestämmelser om utsläpp från fartyg av ämnen som bryter ned ozonskiktet. Gällande bestämmelser om ämnen som bryter ned ozonskiktet ingår i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1005/2009 av den 16 september 2009.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, nedan klassificerings-sällskapsdirektivet, samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg, nedan klassificerings-sällskapsförordningen

Klassificeringssällskapsdirektivet ingår bestämmelser om krav och tillsynsåtgärder avseende klassificeringssällskap som är verksamma inom unionens område. Klassificeringssällskapen kan bemyndigade av flaggstaten ha hand om inspektioner och besiktningar av fartyg och om utfärdande av olika certifikat. Förfarandet grundar sig på internationella konventioner inom sjöfarten, och i direktivet har man uttryckligen hänvisat bl.a.

till MARPOL 73/78. Direktivet har genomförts nationellt genom fartygssäkerhetslagen. Till direktivet hänför sig dessutom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om samma sak, i vilken det också hänvisas uttryckligen bl.a. till MARPOL 73/78.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll, nedan PSC-direktivet

Den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78, som gäller luftvård, innehåller bestämmelser om hamnstatskontroll av driftsbestämmelser. I Europeiska unionens lagstiftning ingår bestämmelser om hamnkontroller som ska utföras på fartyg i Europaparlamentets och rådets 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll. Bilagan hör således i fråga om dessa bestämmelser till Europeiska unionens behörighet. Direktivet har genomförts i Finland genom lagen om tillsyn över fartygssäkerheten samt genom statsrådets förordning om inspektion av utländska fartyg i Finland (1241/2010). Bestämmelser om myndigheters rätt att utöva tillsyn och rätt till tvångsmedel ingår dessutom i 12 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser, nedan flaggstatsdirektivet

Bestämmelser om unionsmedlemmarnas verksamhet som flaggstater ingår på allmän nivå i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG av den 23 april 2009 om fullgörande av flaggstatsförpliktelser. Direktivet syftar bl.a. till att säkerställa att medlemsstaterna faktiskt uppfyller sina skyldigheter som flaggstater och gör det på ett enhetligt sätt. Det är fråga om ett allmänt ramdirektiv med en generell hänvisning till de konventioner som ingåtts i IMO:s regi. I den nationella lagstiftningen ingår bestämmelser om frågor som omfattas av direktivet i synnerhet i fartygssäkerhetslagen.

Rådets direktiv nr 96/98/EG om marin utrustning, nedan direktivet om marin utrustning

Den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78, som gäller luftvård, innehåller bestämmelser om utsläppsminskningmetoder som ska installeras på fartyg, av vilka en del godkänns i enlighet med rådets direktiv nr 96/98/EG av den 20 december 1996 om marin utrustning. Direktivet har ändrats flera gånger efter att det utfärdades. Direktivet jämte senare ändringar har genomförts i Finland genom lagen om marin utrustning.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område, nedan direktivet om en marin strategi

Europeiska unionens direktiv om en marin strategi (2008/56/EG) förutsätter att EU-medlemsstaterna på alla verksamhetsområden vidtar de åtgärder som behövs för att uppnå eller upprätthålla en god miljöstatus i den marina miljön senast 2020. Direktivet har genomförts nationellt genom lagen om vattenvårds- och havsvårdsförvaltningen (1299/2004, ändring 272/2011) samt statsrådets förordning om havsvårdsförvaltningen (980/2011). För att nå målet upprättas en havsförvaltningsplan som omfattar Finlands alla havsområden från strandlinjen till ekonomiska zonens yttre gräns.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

Propositionens målsättning är att sätta i kraft i Finland den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78 som gäller luftvård och därtill senare införda ändringar samt att införa behövliga ändringar i miljöskyddslagen för sjöfarten. Bestämmelser om förhindrande av luftförorening från fartyg ingår i 7 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten, vilket behöver uppdateras på grund av de ändringar som införts i bilaga VI till MARPOL 73/78. Genom ändringarna genomförs också ändringsdirektivet till EU:s svaveldirektiv nationellt. Dessutom föreslås att till lagen ska fogas ett nytt 7 a kap. med bestämmelser om fartygs energi-

effektivitet i enlighet med de bestämmelserna om nya fartygs energieffektivitet som fogats till bilaga VI till MARPOL 73/78.

Genom de ändringar som föreslås i miljöskyddslagen för sjöfarten har man strävat efter att genomföra den lagstiftningsteknik och grundläggande struktur som valdes i samband med stiftandet av lagen. De föreslagna ändringarna harmonierar således med målsättningen för den övergripande reformen av miljöskyddslagstiftningen för sjöfarten som trädde i kraft i början av 2010.

Utöver lagändringar är avsikten också att i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten, efter stadfästelsen av lagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten, införa närmare bestämmelser om de förpliktelser som införts i miljöskyddslagen för sjöfarten som genomförandet av ändringarna i bilagorna till MARPOL 73/78 och ändringsdirektivet till EU:s svaveldirektiv förutsätter. Avsikten är att genom föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket vid behov meddela närmare tekniska föreskrifter bl.a. om innehållet i och formuläret för handlingar som krävs av fartyg.

3.2 De viktigaste förslagen

3.2.1 Den övergripande reformen av bilaga VI till MARPOL 73/78

Allmänt

I propositionen föreslås att riksdagen ska godkänna bilaga VI till MARPOL 73/78, som gäller utsläpp till luften, vilken reviderades i sin helhet genom IMO:s MEPC-kommittés resolution MEPC.176(58) som antogs i London den 10 oktober 2008. I den övergripande reformen av bilagan skärptes bestämmelserna gällande kväve- och svaveloxidutsläpp i fartygstrafik. Genom de nya bestämmelserna minskas utsläppens skadliga konsekvenser för människors hälsa och för den marina miljön och ökas sjösäkerheten.

Avsikten är att kväveoxidutsläppen från fartygs dieselmotorer ska reduceras i tre skeden enligt fartygets byggnadsår. Nivå III i begränsningssystemet innehåller de striktaste utsläppsgrensarna för kväveoxider, och den tillämpas endast på nya fartyg som framförs

på s.k. utsläppskontrollområden för kväveoxider. I reformen har i bilaga VI införts en möjlighet att utse ovan avsedda utsläppskontrollområden för kväveoxider. Tills vidare finns sådana utsläppskontrollområden endast på Nordamerikas havsområde och Förenta staternas Karibiska hav. I Östersjökommissionen HELCOM har man i flera år berett en gemensam ansökan för Östersjöländerna för att Östersjön ska utses till ett kontrollområde för kväveoxidutsläpp, men än så länge har man inte fattat något beslut om att lämna in ansökan till IMO.

I fråga om svaveloxider skärptes utsläppsgrensvärdena så att gränsvärdet för svavelhalten i det bränsle som används av fartyg globalt gick ned från nuvarande 4,5 viktprocent till 3,5 viktprocent från och med den 1 januari 2012 och vidare till 0,5 viktprocent från och med den 1 januari 2020. Ikraftträdandet av det globala gränsvärdet på 0,5 viktprocent för svavelhalten kan komma att flyttas fram till 2025 om parterna på basis av en översyn av tillgången till bränsle med låg svavelhalt som IMO utför senast 2018 konstaterar att det inte är möjligt för fartygen att följa den lägre utsläppsgrensen 2020.

På grund av svaveldirektivet träder gränsvärdet på 0,5 viktprocent för svavelhalten i kraft inom EU-området år 2020 oavsett vilket beslut som fattas i IMO. Inom kontrollområdena för svavelutsläpp, dvs. SECA-områden, såsom Östersjön, gick svavelhalten ned från 1,5 viktprocent till 1,0 viktprocent från och med den 1 juli 2010 och vidare till 0,1 viktprocent från och med den 1 januari 2015. Bilagan möjliggör också användning av alternativa utsläppsminskningmetoder, såsom svavelskrubbar, för att minska fartygsutsläpp så att de motsvarar de nya utsläppsgrensarna. Bestämmelserna om svaveloxidutsläppen hör till EU:s behörighet.

Den reviderade bilagan ansågs vara godkänd den 1 januari 2010 genom iakttagande av förfarandet för så kallat tyst godkännande, och den trädde i kraft den 1 juli 2010. Finland meddelade den 15 december 2009 IMO:s generalsekreterare att den reviderade bilagan kan träda i kraft för Finland först efter avgivandet av ett uttryckligt samtycke.

Det föreslås att riksdagen ska godkänna en lag om sättande i kraft av de bestämmelser

som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilagan. I propositionen föreslås dessutom att miljöskyddslagen för sjöfarten ska ändras för att motsvara bestämmelserna i den reviderade bilagan.

Genom de tillägg som föreslås bli fogade till 12 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten avser man också förtydliga gränsbevakningsväsendets och polisens uppgifter vid tillsynen över utsläpp från fartyg till luften och skadliga påväxthindrande system som används för att skydda fartyg.

Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilagan och lagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten avses träda i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet samtidigt som ändringarna träder i kraft för Finland.

Påföljder för användning av bränsle med hög svavelhalt

I samband med beredningen av regeringens proposition har man utrett tillräckligheten av de påföljder som utdöms för överträdelse mot bestämmelserna om svavelhalten i marina bränslen. Enligt artikel 11 i ändringsdirektivet till EU:s svaveldirektiv ska de sanktioner för överträdelse av de nationella bestämmelser som antas enligt direktivet vara effektiva, proportionella och avskräckande och de får omfatta böter som beräknas på ett sådant sätt att det säkerställs att de åtminstone berövar de ansvariga det ekonomiska utbytet av den överträdelse de begått, och att böterna ökar gradvis vid upprepade överträdelse.

I gällande lagstiftning finns straffbestämmelser som gäller överträdelse mot bestämmelserna om svavelhalten i marina bränslen i 13 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten och i 48 kap. 1–4 § i strafflagen (39/1889). Den som gjort sig skyldig till överträdelse för med stöd av bestämmelserna dömas till böter eller fängelse. Enligt 6 kap. 4 § i strafflagen ska straffet mätas ut så att det står i ett rättvist förhållande till hur skadligt och farligt brottet är, motiven till gärningen samt gärningsmannens av brottet framgående skuld i övrigt. Dessutom är återfall i brott en etablerad grund för ett skärpt straff, vilket framgår bland annat av 6 kap. 5 § 5 punkten i strafflagen som innehåller bestämmelser om

återfall i brott som en särskild skärpningsgrund. För brott som avses i 48 kap. 1–4 § i strafflagen kan även samfundsbot enligt 9 kap. i strafflagen utdömas.

I fråga om det nuvarande påföljdssystemet är det också skäl att notera att prisskillnaden mellan bränslen med låg och hög svavelhalt kan anses utgöra ekonomisk vinning av ett brott, vilken enligt 10 kap. 2 § kan dömas förverkad till staten. Till förverkande kan i stället för gärningsmannen även dömas den på vars vägnar eller till vars förmån brottet har begåtts, vilket innebär att även en juridisk person, såsom ett rederi, kan dömas till förverkande av vinningen. Förverkandepåföljden kan i sak vara betydligt större än böter eller något annat straff som döms, och därigenom effektiviserar den påföljdernas allmänt hindrande avskräckningseffekt. Inom EU och på det internationella planet finns det instrument för att verkställa förverkandepåföljder internationellt, vilket gör det möjligt att verkställa en i Finland dömd förverkandepåföljd till exempel i en annan EU-medlemsstat. På verkställigheten av de nämnda straffrättsliga påföljderna tillämpas normala processer för åtal och domstol. Med stöd av vad som anförts ovan bedöms de nuvarande straffbestämmelserna på ett adekvat sätt genomföra bestämmelserna i artikel 11 i ändringsdirektivet till svaveldirektivet, och därför är det inte nödvändigt att ändra straffbestämmelserna för att genomföra direktivet.

Trots att de gällande straffbestämmelserna i sig uppskattas uppfylla kraven i svaveldirektivet, har man under beredningen av regeringens propositionen överlagt möjligheten att till propositionen foga bestämmelser om en administrativ påföljd i enlighet med oljesläppsavgiften i 3 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. Denna skulle kunna påföras om ett fartyg inte följer de strängare gränsvärden för svaveloxidhalten i bränslen som gäller på kontrollområdena. Bestämmelserna om oljesläppsavgiften togs ursprungligen in i lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) 2005 (RP 77/2005 rd, lag 1163/2005), det vill säga föregångaren till miljöskyddslagen för sjöfarten. Gränsbevakningsväsendet påför avgiften utan normal process för åtal och domstol. Det ska finnas objektivt bevis på utsläppet, men i övrigt be-

stäms avgiften oavsett uppsåt och oaktsamhet. Oljeutsläppsavgiften betraktas vara en påföljd som är effektiv att verkställa, och det har uppskattas att den tillsammans med luftbevakning som ökar risken för att åka fast har minskat oljeutsläppen på de vattenområden som står under Finlands jurisdiktion.

Rederierna kan få en avsevärd konkurrensfördel om de använder bränsle med hög svavelhalt, och därför kan det vara ekonomiskt mycket lockande att bryta reglerna, om risken för att åka fast är liten och påföljderna obetydliga. Trots att det i ljuset av erfarenheterna av oljeutsläppsavgiften ser ut att en administrativ påföljd i kombination med effektiv tillsyn skulle kunna minska frestelsen att bryta mot gränsvärdena för svavelhalten i bränslet har man i detta skede ansett att det inte finns förutsättningar för att i miljöskyddslagen för sjöfarten ta in bestämmelser om de ovan beskrivna administrativa påföljderna. Innan en administrativ påföljd kan tas i bruk bör alla juridiska frågor i samband med den redas ut noggrant, inklusive den internationella räckvidden av Finlands jurisdiktion, och tillräckliga resurser och tillräcklig expertis anvisas för att utöva den tillsyn som påföljden kräver och för att verkställa påföljden. Dessutom har det ansetts att tillsynstekniken ännu bör utvecklas, för att det i praktiken ska vara möjligt att skaffa tillräckligt bevis för att bestämma avgiften.

De nya bestämmelserna om svavelutsläpp träder i kraft i början av 2015, och därför finns det i detta skede inte än bevis på att det nuvarande påföljdssystemet skulle vara otillräckligt för att hindra överträdelse av bestämmelserna. Med stöd av vad som anförts ovan föreslås det därför att man i fråga om svavelutsläpp tillämpar gällande straffbestämmelser enligt miljöskyddslagen för sjöfarten och strafflagen. Kommunikationsministeriet har för avsikt att tillsätta en utredning för att granska påföljdssystemet i fråga om svavelutsläpp från fartyg. Bestämmelser om en eventuell administrativ påföljd skulle dock kräva en utförlig utredning och en kartläggning av bestämmelser om påföljder i andra länder, särskilt i Östersjöländerna. Om den erfarenhet som erhålls av tillämpningen av de nya gränsvärdena för svavelhalt visar att bestämmelserna inte har en tillräcklig

allmänt förebyggande avskräckande effekt, och att den som bryter mot bestämmelserna inte behöver bära juridiskt ansvar, är det skäl att överväga införandet av administrativa sanktioner.

Straffbestämmelser för bränsleleverantörer

Enligt artikel 4a punkt 6 led c i ändringsdirektivet till EU:s svaveldirektiv ska medlemsstaterna vidta åtgärder mot leverantörer av marint bränsle som upptäcks ha levererat bränsle som inte överensstämmer med uppgifterna på bunkerspecifikationerna. Under beredningen av regeringspropositionen har man utrett möjligheten att i 13 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten ta in en uttrycklig straffbestämmelse mot de leverantörer av marint bränsle, vilka har konstaterats leverera fartygen bränsle som inte överensstämmer med uppgifterna på bunkerspecifikationerna.

Enligt finsk nationell lagstiftning kan det på situationer där en bränsleleverantör vilseleder den som köper bränsle och påstår att bränslet är lågsvavligt trots att det i själva verket är högsvavligt tillämpas rekvisiten för bedrägeribrott i enlighet med strafflagen. Bestämmelser om bedrägeribrott finns i 36 kap. 1–3 § i strafflagen, och för bedrägeriet kan beroende på gärningens klandervärdhet för bedrägeri dömas till böter eller fängelse. Om däremot bränsleleverantören och fartygspersonalen handlar i samförstånd och kommer överens om att upprätta en felaktig bunkerspecifikation är det möjligt att tillämpa bestämmelsen i 16 kap. 8 § i strafflagen om ingivande av osant intyg till myndighet, för vilket beroende på gärningens klandervärdhet kan dömas till böter eller fängelse. Ingivande av osant intyg till myndighet är straffbart även om gärningen beror på oaktsamhet.

Grundlagsutskottet har konstaterat att straffrätten inte ska tillgripas om en kriminalisering närmast skulle ha en symbolisk betydelse (t.ex. GrUU 5/2009 rd och GrUU 29/2001 rd). Att föreskriva två helt överlappande straffbestämmelser står i strid med förbudet mot symbolisk straffrätt. Eftersom strafflagen redan i dag innehåller bestämmelser, som kan komma att tillämpas i de beskrivna situationerna har man under den fortsatta beredningen av propositionen ansett det

vara ändamålsenligt att avstå från att ta in en uttrycklig straffbestämmelse i 13 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

I Finland finns det bara några få leverantörer av marina bränslen. Detta underlättar myndighetstillsynen och gör det möjligt att direkt ingripa i konstaterade missförhållanden i verksamheten.

3.2.2 Utseende av Nordamerikas havsområde till ett kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp enligt bilaga VI till MARPOL 73/78

I propositionen föreslås att riksdagen ska godkänna de av IMO:s MEPC-kommitté i London den 26 mars 2010 genom resolution MEPC.190(60) antagna ändringarna i bilaga VI till MARPOL 73/78 som gäller förhindrande av luftförorening från fartyg. Genom ändringarna utsågs Nordamerikas havsområde till ett i bilagan avsett kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp.

Ändringarna ansågs vara antagna den 1 februari 2011 genom iakttagande av förfarandet för tyst godkännande enligt MARPOL 73/78, och de trädde i kraft den 1 augusti 2011. Vad gäller den reviderade bilagan VI meddelade Finland IMO:s generalsekreterare den 15 december 2009 att bilagan kan träda i kraft för Finlands del först efter det att ett uttryckligt samtycke har avgivits. Eftersom det genom resolution MEPC.190(60) har gjorts ändringar i den reviderade bilagan VI, för vilken det nämnda meddelandet har getts, är det inte nödvändigt att göra en separat anmälan för resolution MEPC.190(60).

Det föreslås att riksdagen ska godkänna en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna som hör till området för lagstiftningen. Lagen om sättande i kraft av ändringarna avses träda i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet samtidigt som ändringarna träder i kraft för Finland.

3.2.3 Utseende av Förenta staternas Karibiska hav till ett kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp enligt bilaga VI till MARPOL 73/78

I propositionen föreslås att riksdagen ska godkänna de av IMO:s MEPC-kommitté i London den 15 juli 2011 genom resolution MEPC.202(62) antagna ändringarna i bilaga VI till MARPOL 73/78 som gäller förhindrande av luftförorening från fartyg. Genom ändringarna utses Förenta staternas Karibiska hav till ett i bilagan avsett kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp samt lämnas vissa fartyg som framförs på Nordamerikas och Karibiska havets kontrollområden utanför tillämpningsområdet för de striktare utsläpps begränsningar som tillämpas på dessa områden till och med den 1 januari 2020.

Ändringarna ansågs vara antagna den 1 juli 2012 genom iakttagande av förfarandet för så kallat tyst godkännande enligt MARPOL 73/78, och de trädde i kraft den 1 januari 2013. Finland meddelade den 26 juni 2012 IMO:s generalsekreterare att ändringarna kan träda i kraft för Finland först efter avgivandet av ett uttryckligt samtycke.

Det föreslås att riksdagen ska godkänna en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna som hör till området för lagstiftningen. Lagen om sättande i kraft av ändringarna avses träda i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet samtidigt som ändringarna träder i kraft för Finland.

3.2.4 Fogande av bestämmelser om förbättrande av nya fartygs energieffektivitet i bilaga VI till MARPOL 73/78

I propositionen föreslås att riksdagen ska godkänna de av IMO:s MEPC-kommitté i London den 15 juli 2011 genom resolution MEPC.203(62) antagna ändringarna i bilaga VI till MARPOL 73/78 som gäller luftvård. Genom resolutionen fogades till bilagan ett nytt 4 kap. som innehåller bestämmelser om förbättrande av nya fartygs energieffektivitet.

Genom de nya bestämmelserna minskas fartygs energiförbrukning genom tekniska prestandakrav för fartyg, vilket minskar koldioxidutsläpp från fartyg. Avsikten är att energiförbrukningen för nya fartyg ska reduceras i fyra skeden enligt fartygets byggnadsår. Alla fartyg som omfattas av bestämmelserna i nya 4 kap. i bilaga VI ska upprätta en energieffektivitetsplan.

Ändringarna ansågs vara antagna den 1 juli 2012 genom iakttagande av förfarandet för så kallat tyst godkännande enligt MARPOL 73/78, och de trädde i kraft den 1 januari 2013. Finland meddelade den 26 juni 2012 IMO:s generalsekreterare att ändringarna kan träda i kraft för Finland först efter avgivandet av ett uttryckligt samtycke.

Det föreslås att riksdagen ska godkänna en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna som hör till området för lagstiftningen. I propositionen föreslås vidare att miljöskyddslagen för sjöfarten ska ändras så att i lagen införs bestämmelser om fartygs energieffektivitet.

Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna och lagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten avses träda i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet samtidigt som ändringarna träder i kraft för Finland.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Den övergripande reformen av bilaga VI till MARPOL 73/78

Resolution MEPC.176(58)

Genom resolutionen genomfördes en övergripande reform av bilaga VI till MARPOL 73/78, som gäller luftskydd, där bestämmelserna gällande kväve- och svaveloxidutsläpp från fartygstrafik skärptes. Nedan analyseras reformens konsekvenser separat i fråga om regleringen av kväveoxidutsläpp och regleringen av svaveloxidutsläpp.

Bestämmelser om svaveloxidutsläpp från fartyg

Ekonomiska konsekvenser

De ekonomiska konsekvenserna för bestämmelserna om svaveldioxidutsläpp i den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78 och i EU:s svaveldirektiv har utretts i flera undersökningar. En heltäckande presentation av resultaten från dessa undersökningar ingår i betänkandet från arbetsgruppen *Rikkisääntelyyn sopeutuminen* (Anpassning till svavel-

regleringen, arbets- och näringsministeriets rapport 14/2013, på finska), vilken har utnyttjats vid utarbetandet av denna proposition.

I samband med beredningen av den övergripande reformen av bilaga VI gjordes inom IMO år 2007 utifrån de då aktuella förhandlingsalternativen en omfattande granskning bland annat av konsekvenserna av de nya svavelbestämmelserna för raffinaderier och sjöfartsnäringen.

För att uppfylla de nya bestämmelserna om svaveloxidutsläpp i den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78 och i EU:s svaveldirektiv förutsätts det att fartygen övergår till att använda bränsle med låg svavelhalt eller att det på fartyg tas i bruk utsläppsminskningstekniker genom vilka utsläppen minskar till den nivå som krävs eller att fartygen övergår till att använda alternativa bränslen, såsom flytande naturgas (LNG).

Inom SECA-områden innebär övergången till bränsle med en svavelhalt på 0,1 procent i praktiken att fartygen måste använda gasolja (MGO) som bränsle. På motsvarande sätt innebär övergången till bränsle med en svavelhalt på 0,5 procent år 2020 i praktiken en övergång till användning av dieselolja eller lätt brännolja som innehåller 0,5 procent svavel.

Största delen av finsk utrikesfart till sjöss riktas till kuststater inom SECA-områden i Östersjön och Nordsjön, såsom Sverige, Tyskland, Holland, Belgien och England. Cirka 70 procent av den finska utrikesfarten sköts av fartyg som för utländsk flagg.

År 2009 lät kommunikationsministeriet utföra en utredning över konsekvenserna av de nya svavelbestämmelserna på transportkostnaderna (Laivapolttoaineen rikkipitoisuus vuonna 2015. Selvitys IMO:n uusien määräysten vaikutuksesta kuljetuskustannuksiin; Svavelhalten i fartygsbränslet 2015. Utredning över konsekvenserna av IMO:s nya bestämmelser på transportkostnaderna. KM:s publikationer 20/2009, på finska). Utredningen uppdaterades 2012 (Päivitys: Laivapolttoaineen rikkipitoisuus vuonna 2015. Selvitys IMO:n uusien määräysten vaikutuksesta kuljetuskustannuksiin, Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral, oktober 2012, på finska). I studierna uppskat-

tas den kommande prisutvecklingen för bränslen. På grund av det stora antalet variabler är det svårt att göra en uppskattning och därför varierar kostnadskalkylerna avsevärt från varandra.

Också Europeiska kommissionen lät utföra bakgrundsutredningar i samband med ändringen av svaveldirektivet. Enligt dessa utredningar ska tillgången på bränsle med låg svavelhalt vara tillräcklig inom EU:s område. Behovet att ersätta den 1,0-procentiga oljan enligt de nuvarande kraven inom Europas SECA-områden är 10–15 miljoner ton per år. Enligt uppgifter som erhållits av inhemska oljeproducenter kommer det att finnas 0,1-procentig gasolja att tillgå år 2015 för att tillfredsställa behoven i fråga om de nuvarande SECA-områdena.

Svavelbestämmelsernas konsekvenser för det finska näringslivet

Svavelutsläppsbegränsningarna kommer att öka finska företags transportkostnader i fråga om import och export när svavelregleringen träder i kraft 2015. Följderna av kostnadsökningen riktar sig på mycket varierande sätt mot olika företag beroende på det gods som transporteras och på transportrutterna.

Enligt uppgifter som näringslivet har lämnat är Finlands huvudsakliga exportbranscher verksamma på konkurrensutsatta marknader där de är "pristagare", dvs. de har inga medel att inkludera de stigande transportkostnaderna i priset på sina produkter. Således bedömer finska exportföretag att de större kostnaderna kommer att leda till att deras produkter förlorar en del av sin konkurrenskraft, särskilt i förhållande till konkurrenter i Centraluropa. Enligt vissa företag kan detta dessutom orsaka bl.a. att produktionen hos företag som är verksamma i Finland flyttas bort från Finland och också att produktionen helt läggs ned, dvs. att fabriker stängs. Näringslivet bekymrar sig också för finska importindustriföretag, vars produktpriser kommer att stiga i och med att deras transportkostnader ökar. Detta kommer att synas som en ökning i konsumentpriserna, när de större transportkostnaderna kan införas i priset på produkter som säljs i Finland.

På basis av en logistikutredning som kommunikationsministeriet lät utföra 2012 (Logistiikkaselvitys 2012. KM:s publikationer 11/2012, på finska) utgjorde logistikkostnaderna för företag inom industri och handel 12,1 procent av omsättningen 2011. Omvandlat i euro uppgick logistikkostnaderna inom industri- och handelsbranschen till 33,1 miljarder euro 2011, av vilka transportkostnaderna utgjorde 38,2 procent, dvs. 12,6 miljarder euro. Sjötransporternas andel av logistikkostnaderna varierar mycket beroende på hur stor andel sjöresan utgör av den totala transporten. Bedömningarna om konsekvenserna av svavelbegränsningarna på transportkostnaderna grundar sig endast på kostnadskillnaden mellan användning av bränsle med låg svavelhalt och bränsle med hög svavelhalt. I bedömningarna har man till exempel inte beaktat lägre transportkostnader tack vare användningen av svavelskrubbers.

Vid bedömningen av de konkurrensnackdelar som uppstår måste man beakta att den striktare svavelbegränsning som träder i kraft 2015 gäller alla Östersjöstater, däribland Ryssland och Nordsjöstater. När svavelbegränsningen för hela EU blir striktare 2020 minskar Östersjöländernas konkurrensnackdel i förhållande till övriga Europa.

De ekonomiska konsekvenserna för det finska näringslivet av den nya svavelregleringen har också undersökts i en utredning som svavelregleringsarbetsgruppen beställde av Näringslivets forskningsinstitut (ETLA). Enligt den modell som användes i utredningen kommer de totala transportkostnaderna för den finska utrikeshandeln, med den prisskillnad mellan bränsle med låg svavelhalt och bränsle med hög svavelhalt som rådde vid tidpunkten för utförandet av beräkningen (280 euro/ton), att öka med ca 600 miljoner euro per år. Detta skulle minska exporten med 300 miljoner euro. Enligt utredningen minskar det dyrare bränslet nationalekonomins produktionstillväxt med ca 0,1 procent, och industriproduktionen skulle gå ned med 0,34 procent. I och med den minskade produktionen skulle den anställda arbetskraften minska med ca 5 000 personer. Enligt modellen skulle transportkostnaderna för oljeraffinering och skogsindustrin öka kraftigast. Också andra transportintensiva branscher, så-

som metallförädling, den kemiska industrin och gruvedriften skulle drabbas av betydande.

Det är dock skäl att uppmärksamma att ETLAs utredning endast beaktar prisskillnaden mellan bränsle med låg svavelhalt och bränsle med hög svavelhalt, och bedömningen av konsekvenserna av ökningen i transportkostnaderna för det finska näringslivet utförs på denna grund. I utredningen beaktas inte den fördel som svavelregleringen medför för människors hälsa och för miljön, och hur transportkostnaderna och sysselsättningen påverkas av företagets olika anpassningsmetoder. I undersökningen beaktas inte heller den teknologiska utvecklingen eller eventuella statliga stödåtgärder. I beräkningarna har således inte beaktats t.ex. användning av svavelskrubbar och övergång till alternativa bränslen i framtiden, och inte heller en eventuell partiell övergång till landtransporter. Kalkylen beaktar inte heller de tilläggskostnader som svavelregleringen medför i Finlands konkurrentländer. Enligt betänkandet från arbetsgruppen för anpassning till svavelregleringen kommer de totala konsekvenserna av svavelregleringen för den finska nationalekonomin således åtminstone inte på längre sikt att vara så negativa som ETLAs utredning framför. Enligt betänkandet kommer konsekvenserna för konkurrenskraften att minska väsentligt när gränsen för bränslets svavelhalt går ner till 0,5 procent globalt.

Den nyaste studien är en undersökning som Trafiksäkerhetsverket lät utföra 2013 (Trafis publikationer 24/2013, på finska) för att kartlägga de kostnader som sjöfartens nya miljöbestämmelser förorsakar. I studien omfattar kostnaderna alla tilläggskostnader som orsakas av de nya bestämmelserna i MARPOL 73/78-konventionens bilaga IV om toalettavfall, bilaga V om fast avfall och bilaga VI om utsläpp till luften samt av IMO:s barlastvattenkonvention som eventuellt träder i kraft internationellt inom nära framtid. Andelen av de totala kostnader som de nya reglerna förorsakar den fartygstrafik som riktar sig till Finland, utgående från den nuvarande flottan, beräknades på basis av uppgifter om bränsleförbrukning samt på basis av enhetskostnaderna för fartygstypen och fartygsstorleken. På detta sätt fick man som årliga totala tilläggskostnader 460–490 miljoner euro/år un-

der perioden 2015–2031, om man för att uppfylla kraven i den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78 och EU:s svaveldirektiv använder gasolja, dvs. MGO. I utredningen använde man som pris för gasolja 704 euro/ton, som pris på tung brännolja med en svavelhalt under 1 procent 467 euro/ton (prisskillnad 237 euro/ton) och som pris på tung brännolja med hög svavelhalt där svavelhalten överstiger 3 procent 434 euro/ton. Om tung brännolja med hög svavelhalt (HFO) används i kombination med svavelskrubbar, är den tilläggskostnad som bildas av investerings- och driftskostnaderna 120–140 miljoner euro/år under perioden 2014–2023, varefter tilläggskostnaden i genomsnitt är ca 15 miljoner euro/år och består endast av tilläggsdriftskostnader, om kostnaderna räknas ut utifrån den nuvarande flottan. På basis av undersökningen uppskattas kostnadseffekterna av svavelregleringen vara ca 460 miljoner euro/år om man använder MGO och ca 120 miljoner euro/år om man använder tung brännolja.

Om man jämför de tilläggskostnader som enligt utredningen orsakas av svavelbestämmelserna med de transportkostnader som industri- och handelsbranschen uppgetts ha haft 2011 (12,6 miljarder euro) i ovan nämnda logistikutredning av kommunikationsministeriet från 2012, kan man beräkna att de nya miljöbestämmelserna för sjöfarten ökar industri- och handelsbranschens årliga transportkostnader med ca 1,1–3,9 procent.

I samband med de kostnader som näringslivet orsakas är det skäl att notera de åtgärder som regeringen redan har beslutat om för att minska kostnadseffekten av svavelbestämmelserna.

Hösten 2013 fattade regeringen ett beslut om statens åtgärder för att stöda en arbetsmarknadslösning och i linje med detta halveras farledsavgifterna och slopas banskatten för godstrafik för 2015–2017. Åtgärderna införts för att beakta de kostnader som utrikes-handeln orsakas av svaveldirektivet som träder i kraft 2015. En regeringsproposition om detta är under beredning vid kommunikationsministeriet. Statens farledsavgiftsintäkter minskar till följd av beslutet med ca 42 miljoner euro per år och intäkterna från banskatt med ca 13 miljoner euro per år.

Som ett led i kompensationen för de ökade kostnaderna till följd av svaveldirektivet förbättras Finlands logistiska konkurrenskraft genom att man höjer de största tillåtna måtten och vikterna för tunga transportfordon och fordonskombinationer. Statsrådets förordning som tillåter större fordon utfärdades i juni 2013 och trädde i kraft den 1 oktober 2013.

Att samfundsskatten sänktes från 24,5 procent till 20 procent i början av 2014 är också ett sätt för att svara på de utmaningar som industrin står inför, såsom svaveldirektivet som träder i kraft 2015. I sin halvtidsöversyn förbinder sig regeringen också till att undvika en ökning av den kostnads- tai regleringsbörda som riktas till industrin och till att se över den nuvarande regleringsbördan. Denna insats samordnas av arbets- och näringsministeriet.

Vidare beslutade man att förlänga giltighetstiden för regionala transportstöd så att beslut om transportstöd kan fattas fram till den 30 juni 2014. Regeringen utfärdade en förordning i saken den 12 december 2013 . Den nuvarande förordningen gäller till slutet av detta år. Därefter finns det planer på att fortsätta tillämpningen av transportstödet till slutet av 2017. Avsikten är då att i stödet ta hänsyn till de nya EU-bestämmelserna om företagsstöd som träder i kraft den 1 juli 2014. Regeringen kommer att utfärda en förordning i saken.

I detta skede gjordes inga ändringar i förordningens innehåll. Transportstöd beviljas fortfarande för transporter av produkter som tillverkats av små och medelstora företag i glesbebodda områden. Stödet minskar de kostnader som föranleds av långa transportsträckor. Stöd betalas för inhemska bil- och tågtransporter samt hamnverksamheter.

För att Finland ska kunna fortsätta med transportstödsystemet krävs ännu ett godkännande av EU-kommissionen.

Kommunikationsministeriet har omarbetat sitt stödprogram för miljöinvesteringar som görs på fartyg så att stöd kan beviljas även för investeringar, till exempel i svavelskrubbar, som görs i efterhand i avsikt att höja nivån på miljöskyddet. I statsbudgeten för 2013 ingick en fullmakt på 30 miljoner euro för investeringar i fartyg för att höja nivån på

miljöskyddet. I den första och andra ansökningsomgången beviljades stöd för ett belopp på totalt ca 20 miljoner euro. I den tredje omgången som fortfarande pågår delar man ut stöd på ca 10 miljoner euro.

I regeringens ramförhandlingar på våren 2013 fattade regeringen dessutom beslut om ett anslag på 123 miljoner euro för 2013 och 2014 för att bygga ett nät av LNG-terminaler. Bland annat på grund av det invecklade systemet för statliga stöd samlades hela stödbeloppet under ett moment (32.60.41). Samtidigt infördes ett helt nytt stödssystem. Statsrådets förordning om detta stödprogram (statsrådets förordning om allmänna villkor för beviljande av investeringsstöd för terminaler för kondenserad naturgas 707/2013) trädde i kraft den 15 oktober 2013. Notifieringsförfarandet med EU-kommissionen om stödssystemet har inletts.

Tills vidare används biobränslen inte i någon större utsträckning inom sjöfarten. Produktionen av biobränslen för trafikbruk och forskningen av detta understöds dock på bred bas. Det viktigaste verktyget i detta avseende är en nationell distributionsskyldighet, vilket ökar avsevärt den nationella efterfrågan på biobränslen. Arbets- och näringsministeriet avser bevilja sammanlagt 87,5 miljoner euro i investeringsstöd till anläggningar som producerar andra generationens biobränslen. Dessutom stöder Tekes forskning och undersökning i fråga om biobränslen. Inom sjöfarten är biobränslen likväl än så länge dyrare än till exempel LNG, och därför är det effektivare att främja ibruktageandet av LNG för att kompensera kostnaderna.

Tekes startade den 18 december 2013 programmet De arktiska haven där centrala afärksområden är fartygsindustri och marinindustri, arktisk sjöfart och annan sjöfart, offshore-industri samt miljöteknik. Programmet inleds 2014 och avslutas 2017. Tekes investerar 45 miljoner euro i programmet och de deltagande företagen och övriga finansörer väntas tillföra 55 miljoner euro. De produkter och tjänster som programmet ger upphov till främjar en globalt hållbar och ekologiskt effektiv affärsverksamhet.

Konsekvenser för myndigheterna

I miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås inga ändringar i Trafiksäkerhetsverkets och Finlands miljöcentrals myndighetsuppgifter. Avsikten med de ändringar som föreslås i 12 kap. i lagen är att förtydliga gränsbevakningsväsendets och polisens uppgifter vid tillsyn över utsläpp till luft från fartyg och skadliga påväxthindrande system som används på fartyg.

Tullen avses även framöver svara för samma uppgifter som den enligt gällande lag redan i dag har i fråga om tillsyn av kvaliteten på bränsle som släpps ut på marknaden

Konsekvenser för miljö och hälsa

Det har utförts flera utredningar om miljö- och hälsokonsekvenserna av den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78 och av EU:s svaveldirektiv. Dessa undersökningar har presenterats i betänkandet från arbetsgruppen *Rikkisääntelyyn sopeutuminen* (Anpassning till svavelregleringen, arbets- och näringsministeriets rapport 14/2013, på finska), vilket har utnyttjats vid utarbetandet av denna proposition. I statsrådets skrivelse till riksdagen om ett förslag till svaveldirektiv (U 35/2011) redogörs det utförligt för direktivförslagets konsekvenser för miljö och hälsa.

Svavelhalten i bränslet har direkt samband med omfattningen av de svaveloxidutsläpp som orsakas av användning av bränsle. Användning av bränsle med låg svavelhalt som är renare än tung brännolja minskar dessa utsläpp samt dessutom utsläpp av sot- och askpartiklar och av cancerframkallande polycykliska aromatiska kolväten (PAH) och toxiska metaller (nickel, vanadin) som är fästa på dem. Svaveldioxid reagerar med andra orenheter i luften och bildar vätskepartiklar (PM), vilka då kallas sekundära partiklar.

I samband med beredningen av den övergripande revisionen av bilaga VI till MARPOL 73/78 gjordes inom IMO år 2007 utifrån de då aktuella förhandlingsalternativen en omfattande granskning av miljö- och hälsokonsekvenserna av de nya svavelbestämmelserna samt av konsekvenserna för raffinaderier och sjöfartsnäringen. Det finns också flera regionala och globala utredningar om miljö- och hälsokonsekvenserna av svavelut-

släpp, i vilka man bedömt konsekvenserna av utsläpp av fina partiklar på förtida dödsfall.

Också Europeiska kommissionen lät utföra i samband med ändringen av svaveldirektivet bakgrundsutredningar där kommissionen bedömde att utsläppskraven i den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78 minskar svaveloxidutsläppen i sjöfarten inom SECA-områden med över 90 procent och inom EU:s övriga havsområden med över 75 procent. Utsläpp av partiklar bedöms på motsvarande sätt minska inom SECA-områdena med över 60 procent och inom övriga havsområden med 75 procent. Enligt kommissionens utredning producerar genomförandet av IMO:s nya bestämmelser en årlig nytta för EU på uppskattningsvis 8–16 miljarder euro från och med år 2015 och en ännu större nytta på 15–34 miljarder euro årligen från och med 2020. Nyttan orsakas av att utsläppsminskningarna, vilka gradvis inverkar på ett allt större område, minskar de hälsoolägenheter och förtida dödsfall som orsakas av befolkningen i medlemsländerna. Förtida dödsfall orsakade av långvarig exponering för fina partiklar uppskattas minska inom området för EU:s tidigare 27 medlemsstater från och med 2015 med ca 12 000 fall per år och från och med 2020 med ca 25 000 fall per år i jämförelse med en situation där IMO:s bestämmelser inte skulle genomföras. De årliga kostnaderna för genomförandet av bestämmelserna har bedömts uppgå till 0,6–3,7 miljarder euro 2015 och 2,6–11 miljarder euro 2020. Således har nyttan för EU av genomförandet av IMO:s bestämmelser uppskattats vara 3–13 gånger större än de kostnader genomförandet orsakar. Nyttan och kostnaderna fördelades dock ojämnt på olika områden i EU.

Kommissionens utredning påvisade att åtgärder som inskränker utsläppen från fartyg i betydande grad förbättrar luftkvaliteten på Östersjön och dess kustområden samt på Åland, eftersom åtgärderna minskar den årliga halten av s.k. respirabla partiklar som tränger in i lungorna (PM₁₀; diameter under 10 µm) och minskar förekomsten av höga ozontoppar. Eftersom största delen av de PM₁₀-partiklar som uppstår vid förbränning av marina bränslen till sin storlek är mindre än 2,5 µm och tränger in i lungans yttersta delar och där orsakar inflammation, vävnads-

skador och cellgenetiska förändringar, leder en permanent nedgång i halterna av dessa partiklar i utomhusluften till en minskning av sådana allvarliga hälsoolägenheter som uppstår som en följd av långvarig exponering (bl.a. förkortad livslängd, kronisk lungkatarr, lungcancer). Också förekomsten av kortvariga halttoppar minskar, vilket minskar hjärtattacker och andningssjukdomsattacker och den sjukhusvård som dessa kräver samt symptom och luftvägsinfektioner hos vuxna och barn.

I fråga om användning av bränsle med låg svavelhalt ska dessutom beaktas att de miljöskador som följer i en eventuell olycksituation är mer begränsade än vid användning av bränsle med hög svavelhalt. Dieselolja med lägre svavelhalt har något högre energiinnehåll jämfört med tung brännolja, och servicekostnaderna för fartyg minskar också till vissa delar vid användning av dieselolja.

Bestämmelser om kväveoxidutsläpp från fartyg

Ekonomiska konsekvenser

Avsikten är att i enlighet med den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78 reducera kväveoxidutsläppen från fartygs dieselmotorer i tre skeden enligt fartygets byggnadsår. Nivå III i begränsningssystemet innehåller de striktaste gränserna för kväveoxidutsläpp, och den tillämpas endast på nya fartyg som färdas på s.k. kontrollområden för kväveoxider (NO_x Emission Control Area, nedan NECA-område). Kontrollområden för kväveoxidutsläpp är för närvarande Nordamerikas havsområde och Förenta staternas Karibiska hav.

IMO:s MEPC-kommitté beslutade vid dess 66:e session i april 2014 att begränsningarna på nivå III träder i kraft år 2016 på de nuvarande kontrollområdena. Bestämmelserna gäller fartyg byggda efter den 1 januari 2016. Ikraftträdandet av reglerna på framtida NECA-områden beror på vad som beslutas i IMO när området i fråga grundas.

De regler som gäller nivå I och II i begränsningssystemet har redan trätt i kraft och de kan uppfyllas genom motortekniska lösningar. De striktare kraven på nivå III kräver

däremot särskilda tekniska lösningar eller att man använder alternativa bränslen. För närvarande uppfyller endast två metoder kraven på nivå III. Den ena av dessa är en katalysator som utnyttjar urea (Selective Catalytic Reduction, SCR) och den andra är användning av flytande naturgas (Liquefied Natural Gas, LNG) som bränsle.

I Trafiksäkerhetsverkets omfattande utredning om de kostnader som sjöfartens nya miljöbestämmelser orsakar (Trafis publikationer 24/2013, på finska) har man i fråga om kväveoxidutsläppen också undersökt den katalysator som utnyttjar urea. De tilläggskostnader som katalysatorerna ger upphov till bildas i fråga om investeringarna av katalysatorn och de tilläggsanordningar och strukturer som behövs, såsom ureatank, pump- och doseringsanordning för urea, rörsystem samt styrningssystem. Vid beräkningen av investeringskostnaderna har man antagit att katalysatorerna endast installeras på huvudmaskinerna. Priset har räknats ut utifrån den installerade huvudmaskineffekten. Antalet maskiner har inte beaktats separat.

Driftskostnaderna består i huvudsak av konsumtionen av urea. Användning av tung brännolja med hög svavelhalt ökar bränsleförbrukningen med cirka en procent, och elförbrukningen endast i liten utsträckning.

Planerings-, apparatur- och installationskostnaderna är i fråga om nybyggen ca 30–70 euro/kW beroende på maskineffekten i fartygets motorer. Kostnaderna per kilowatt minskar när maskineffekten ökar. T.ex. med en maskineffekt på 60 000 kilowatt (kW) är kostnaderna ca 30 euro per kilowatt. När tung brännolja med hög svavelhalt används tillsammans med svavelskrubbar är kostnaderna ca fem procent högre, eftersom den höga svavelhalten i avgaserna i någon mån försvagar katalysatorns funktion och antalet katalyter måste ökas. Dessutom måste apparatens funktion säkerställas genom en anordning för bortblåsning av sot. Utöver kostnader för planering, apparatur och installation orsakar den urea som apparaturen kräver driftskostnader på ca 4,5–9,0 euro per megawattimme (MWh).

Installations- och driftskostnaderna för katalysatorer i fråga om nya fartyg beror på fartygets maskineffekt, vilken i sin tur beror på

fartygets storlek och typ. Installering av en anordning på ett litet oljetankfartyg kostar ca 200 000 euro och de årliga driftskostnaderna uppgår till ca 100 000 euro. I fråga om stora oljetankfartyg uppgår investeringskostnaderna till ca 800 000 euro och de årliga driftskostnaderna till ca 400 000 euro. Installering av SCR-anordningar på ett litet passagerarbilfärja kostar ca 700 000 euro och de årliga driftskostnaderna uppgår till ca 350 000 euro. Installering av anordningar på en stor passagerarbilfärja kostar ca 1 300 000 euro och de årliga driftskostnaderna uppgår till ca 800 000 euro.

Konsekvenser för myndigheterna

Propositionen har inga omedelbara konsekvenser för organisationer eller personal, eftersom Trafiksäkerhetsverket redan för närvarande sköter motsvarande myndighetsuppgifter som grundar sig på bilaga VI till MARPOL 73/78.

Konsekvenser för miljö och hälsa

Östersjöns allvarligaste problem är den övergödning som orsakas av alltför stora kväve- och fosforutsläpp och de synligaste konsekvenserna av detta är rikliga algbloomningar. Enligt en studie om HELCOM låtit göra uppskattas sjöfarten stå för en andel på 5 procent av den kvävebelastning i Östersjön som kommer från luften. Fartygstrafikens andel av Östersjöns totala kvävebelastning är ca 1,25 procent, men den förväntas öka i framtiden i och med den ökade fartygstrafiken. Belastningen på havet är lokalt betydligt större än detta, eftersom fartygen i huvudsakligen använder samma farleder.

På grund av att fartygstrafiken ökar med ca 5 procent per år är endast en minskning på 80 procent av den nuvarande nivån av kväveutsläpp från fartyg, vilket motsvarar nivå III i de nya begränsningarna för kväveoxidutsläpp, tillräcklig för att man ska kunna minska kväveoxidutsläppen från fartyg på Östersjön fram till 2030. Enligt utredningar bidrar en minskad kvävebelastning från fartygstrafik på ett väsentligt sätt till förbättrandet av Östersjöns status och till bekämpningen av övergödning.

Konsekvenserna av kväveutsläppen från fartygstrafiken begränsar sig inte endast till den marina miljön, utan utsläppen kan sprida sig hundratals kilometer och förändras på vägen, varför de orsakar försurning och övergödning av mark, skogar och vattendrag och försvagad biodiversitet också på fastlandsområdet. Kväveoxidutsläpp har också skadliga verkningar på människors hälsa.

Inom HELCOM har man berett en ansökan till IMO om att utse Östersjön till ett kontrollområde för kväveoxidutsläpp. Tills vidare finns det inget beslut om tidpunkten för avlämnandet av ansökan.

4.2 Utseende av Nordamerikas havsområde och Förenta staternas Karibiska hav till kontrollområden för kväve- och svaveloxidutsläpp enligt bilaga VI till MARPOL 73/78

Ekonomiska konsekvenser

Genom resolution MEPC.190(60) har Nordamerikas havsområde, som omfattar Förenta staternas och Kanadas havsområden upp till 200 sjömil från kusten, utsetts till ett kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp enligt bilaga VI till MARPOL 73/78 som gäller förhindrande av luftförorening från fartyg. Genom resolution MEPC.202(62) utses dessutom Förenta staternas Karibiska hav till ett kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp enligt bilaga VI till MARPOL 73/78, som gäller förhindrande av luftförorening från fartyg, samt lämnas vissa fartyg som framförs på Nordamerikas och Karibiska havets kontrollområden utanför tillämpningsområdet för de striktare utsläpps begränsningar som tillämpas på dessa områden till och med den 1 januari 2020.

Utseende av nya kontrollområden för kväve- och svaveloxidutsläpp ökar efterfrågan på bränsle med låg svavelhalt, katalysatorer och andra tekniska lösningar, eftersom allt fler fartyg måste uppfylla de striktare utsläppsgränser som iakttas inom kontrollområden. Ökningen av efterfrågan kan öka och diversifiera utbudet på bränsle med låg svavelhalt och olika tekniska lösningar och sänka priserna också i Europa.

I fråga om finska fartyg gäller bestämmelserna endast sådana fartyg som framförs på det nämnda kontrollområdet. Ändringarna kan ha positiva konsekvenser för finska leverantörer av svavelkrubbers och katalysatorer samt fartygsmotorer som använder flytande naturgas.

Konsekvenser för myndigheterna

Propositionen har inga konsekvenser för organisationer eller personer, eftersom ändringarna i huvudsak gäller andra fartyg än fartyg som för finsk flagg, och Trafiksäkerhetsverket orsakas således inget tilläggsarbete av genomförandet av eller tillsynen över bestämmelserna.

Konsekvenser för miljö och hälsa

Utseende av Nordamerikas havsområde och Förenta staternas Karibiska hav till kontrollområden för kväve- och svaveloxidutsläpp enligt bilaga VI till MARPOL 73/78 orsakar positiva miljö- och hälsokonsekvenser på de nämnda kontrollområdena och i deras närhet. Ändringarna påverkar inte Finland.

4.3 Fogande av bestämmelser om förbättrande av nya fartygs energieffektivitet till bilaga VI till MARPOL 73/78

Ekonomiska konsekvenser

Genom resolution MEPC.203(62) fogas till bilaga VI till MARPOL 73/78 EEDI-regler (*Energy Efficiency Design Index*) för nya fartygs energieffektivitet. Reglerna påverkar sättet på vilket nya fartyg byggs, och eftersom man vill att energieffektiviteten hos fartyg som byggs i framtiden ständigt ska bli bättre, skärps kraven avseende energieffektiviteten gradvis från 2013 till 2025. För att nya fartyg ska uppfylla kraven i EEDI-reglerna kan man ofta inte installera lika mycket maskineffekt i dem som existerande fartyg har. Fartygs energieffektivitet kan förbättras också genom tekniska lösningar i fråga om fartygets struktur och anordningar. EEDI-reglerna bedöms ha konsekvenser å

ena sidan för nya fartygs isgångsförmåga och därigenom för ett i framtiden eventuellt ökat behov av isbrytningskapacitet, å andra sidan för byggnadskostnaderna för nya fartyg och för fartygs driftskostnader, vilka kommer att minska.

EEDI-reglernas konsekvenser för fartygs isgångsförmåga grundar sig på att man inte nödvändigtvis kan installera lika mycket maskineffekt i nya fartyg som existerande fartyg har. Fartygens isgångsförmåga påverkas av deras maskineffekt och struktur, i synnerhet formen på skrovet. Om man blir tvungen att reducera ett fartygs maskineffekt, kan det påverka fartygets isgångsförmåga. Finland och Sverige har utvecklat s.k. finsk-svenska isklassregler. I Finland ingår bestämmelser om fartygs isklass i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005). Med stöd av lagen har dessutom meddelats föreskrifter på lägre nivå om fartygs isklasser. Isklassreglerna fastställer vilken minsta maskineffekt, skrovstyrka, maskineri- och propellerstyrka fartyg som går i is ska ha. I fråga om EEDI-reglerna är i synnerhet kraven på minsta maskineffekt av betydelse.

För att nya fartyg i framtiden både ska kunna uppfylla kraven i EEDI-reglerna gällande energieffektivitet och i isklassreglerna gällande maskineffekt, har man på initiativ av Finland i EEDI-reglerna infört särskilda korrigeringsfaktorer för isförstärkta fartyg, dvs. s.k. isklasskorrigeringsfaktorer. I de bestämmelser som gäller beräkningen av EEDI finns två slags korrigeringsfaktorer: en faktor som korrigerar fartygets maskineffekt och en faktor som korrigerar fartygets kapacitet. Tack vare korrigeringsfaktorn för maskineffekten är det även i fortsättningen möjligt att på isförstärkta fartyg installera mer maskineffekt än på fartyg av motsvarande storlek som endast planerats för användning på öppet vatten. Korrigeringsfaktorn för kapacitet beaktar åter isförstärkta fartygs större skrov-vikt jämfört med fartyg avsedda för öppet vatten, vilket beror på isförstärkningen. Skrovets form på isförstärkta fartyg kan också vara sådan att fartygens transportkapacitet är mindre än på fartyg av motsvarande storlek avsedda för användning på öppet vatten.

Utifrån utredningen verkar det vara så att fartygen även i framtiden kan byggas så att

de både uppfyller kraven gällande energieffektivitet i EEDI-reglerna och kravet gällande minsta maskineffekt i de finsk-svenska isklassreglerna. EEDI-reglerna verkar också uppmuntra till en förbättring av övriga egenskaper hos fartyg som påverkar isgångsförmågan än maskineffekten, vilket kan ses som en positiv sak. Det bör dock observeras att uppfyllandet av kraven enligt det striktaste skedet av EEDI-reglerna som inleds 2025 i vissa situationer kan förutsätta att flytande naturgas används som bränsle på fartyg som byggs under det skedet. Användning av flytande naturgas orsakar ca 20 procent mindre koldioxidutsläpp än användning av vanlig brännolja.

Dessutom bör man observera att det nuförtiden ofta finns mer maskineffekt på fartyg än vad isklassreglerna förutsätter. Denna överlops maskineffekt har gett vissa fartyg en mycket god isgångsförmåga. I och med EEDI-reglerna kan man bli tvungen att begränsa denna överlops maskineffekt, vilket kan ha en negativ effekt på fartygs isgångsförmåga, trots att de fortfarande skulle uppfylla kravet på minsta maskineffekt enligt isklassreglerna. Av detta kan följä att nya fartyg i framtiden kan behöva mer isbrytarassistans än för närvarande, vilket kan leda till ett behov att öka antalet isbrytare i Finland. På behovet av isbrytarkapacitet inverkar också kommande isförhållanden vintertid samt de mål som ställs på servicenivån.

I fråga om de svensk-finska isklassreglerna kan man dessutom konstatera, att det är möjligt att ändra dem i framtiden, om det visar sig vara för svårt att samordna EEDI-reglerna och isklassreglernas krav på minsta maskineffekt, i synnerhet i fråga om de högsta isklasserna. På detta sätt blir man eventuellt tvungen att gå tillväga åtminstone i fråga om långsamma fartyg (med en hastighet på i medeltal under 15 knop), såsom tankfartyg, bulkfartyg och allmänna lastfartyg. I fråga om snabba fartyg (med en hastighet på i medeltal över 15 knop), såsom containerfartyg, kan kraven i EEDI-reglerna sannolikt uppfyllas utan att man blir tvungen att minska maskineffektnivåerna under de nivåer som krävs på minsta maskineffekt i isklassreglerna.

I fråga om byggnadskostnaderna för nya fartyg kan man dra slutsatsen att trots att en

minskning av fartygens maskineffekt i någon mån bedöms minska dem, kan totalkostnaderna överstiga de nuvarande på grund av lösningar som förbättrar energieffektiviteten. Sådana lösningar som förbättrar energieffektiviteten är t.ex. installation av en isförstärkt stäv, konstruktion av längre och smalare fartyg, installation av en större propeller eller dysa samt installation av ett maskineri som är lämpat för användning av flytande naturgas. I fråga om den anmodade ökningen i byggnadskostnaderna för nya fartyg bör man dock beakta att tekniska lösningar som ökar energieffektiviteten också minskar fartygets driftskostnader, eftersom fartyget förbrukar mindre bränsle på grund av dem. Allmänt kan man därför säga om EEDI-reglernas konsekvenser för fartygs driftskostnader att förbättrandet av fartygets energieffektivitet minskar fartygets driftskostnader på grund av lägre bränslekostnader.

Konsekvenser för myndigheterna

Propositionen har inga omedelbara organisatoriska eller personalkonsekvenser.

Konsekvenser för miljön

Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s sekretariat har låtit utföra en utredning över konsekvenserna av de nya EEDI-reglerna för utvecklingen av sjöfartens koldioxidutsläpp i framtiden (MEPC 63/4/1, *Estimated CO2 emissions reduction from introduction of mandatory technical and operational energy efficiency measures for ships*). I utredningen bedöms att koldioxidutsläppen i den internationella sjöfarten kommer att öka från den nuvarande nivån på ca 900 miljoner koldioxidton till ca 2 500 miljoner koldioxidton till år 2050, om inga åtgärder vidtas. I utredningen har det bedömts att man genom de nya reglerna väsentligen kan minska ökningen i sjöfartens koldioxidutsläpp så att sjöfartens koldioxidutsläpp är ca 1 500 miljoner ton år 2050 som en följd av de nya reglerna.

5 Beredningen av propositionen

Resolutionerna har antagits vid IMO:s MEPC-kommittés möten i London. Innan de

antogs bereddes de under flera år i IMO:s underkommittéer och olika arbetsgrupper och korrespondensarbetsgrupper. Representanter för finska myndigheter och näringsgrenens intressegrupper deltog i MEPC:s kommitté- och underkommittémöten. Sjöfartens viktigaste intressegrupper har också deltagit i den nationella beredningen av mötena. I fråga om svavelregleringen har det dessutom ordnats flera diskussionsmöten där myndigheterna och intressegrupperna varit representerade i stor omfattning.

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket. Utlåtande om propositionen har begärts av följande instanser: finansministeriet, justitieministeriet, utrikesministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, Ålands landskapsregering, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket, Staben för Gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral, Tullen, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund rf, Finlands Näringsliv EK, Sjömanspensionskassan, Sjömansservicebyrån, Skogsindustrin rf, Natur och Miljö rf, Hamnoperatörerna rf, Suomen Erikoisalusten työnantajaliitto ry (Arbetsgivarförbundet för specialfartyg i Finland rf), Finlands Maskinbefälsförbund rf, Finlands Skeppsmäklareförbund rf, Finlands Skeppsbevakningsförbund, Finlands naturskyddsförbund, Passagerarfartygsföreningen i Finland rf, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Finlands Hamnförbund rf, Rederierna i Finland rf, Företagarna i Finland rf, Teknologindustri rf, WWF Finland och Oljebranschens Centralförbund rf.

Följande instanser gav sitt utlåtande om propositionen: utrikesministeriet, justitieministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, finansministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, Trafiksäkerhetsverket, Gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral, Tullen, Finlands Näringsliv EK, Meriteollisuus ry (Marinindustrin i Finland rf), Finlands naturskyddsförbund, Finlands Hamnförbund, Rederierna i Finland, Teknologindustri och WWF Finland.

Remissinstanserna ansåg på det hela taget att regeringspropositionen är nödvändig särskilt med tanke på att man med den avser ge-

nomföra ändringen av EU:s svaveldirektiv, och därför har Finland inte längre något nationellt spelrum i fråga om de krav som gäller svavelhalten i marina bränslen.

Justitieministeriet föreslog att man ska överväga att i propositionen inte ta in någon ny straffbestämmelse för situationer där bränsleleverantören säljer fartyget bränsle vars egenskaper inte motsvarar de uppgifter som anges i överlåtelsebeviset för bränsle. Enligt ministeriet täcker de nuvarande straffrättsliga bestämmelserna den beskrivna situationen.

Försvarsministeriet och Gränsbevakningsväsendet ansåg det vara viktigt att de undantagsbestämmelser som gäller deras fartyg står kvar oförändrade. Finansministeriet och Tullen lade fram ett förslag om korrigera Tullens namn i motiveringarna till propositionen och i lagförslaget. Med anledning av utlåtandena föreslås det att Tullens namn korrigeras i alla de paragrafer i miljöskyddslagen för sjöfarten där det nämns.

Ålands landskapsregering fäster särskild uppmärksamhet vid betydelsen av en effektiv övervakning och ett effektivt sanktionssystem för att säkerställa likvärdiga konkurrensförutsättningar för aktörerna inom sjöfartsbranschen i Östersjöområdet och föreslår att man utreder möjligheterna att införa administrativt vite.

Enligt Trafiksäkerhetsverket bör de rapporteringsskyldigheter i enlighet med svaveldirektivet som gäller marina bränslen inte föras över på verket, utan i enlighet med gängse praxis stanna hos miljöministeriet som också svarar för rapporteringen av bränslen som används i landtrafik.

Trafiksäkerhetsverket föreslog dessutom att miljöskyddslagen för sjöfarten ändras så att det i fortsättningen är möjligt för verket att bemyndiga ett godkänt klassificeringssällskap att på verkets vägnar bevilja finska fartyg de certifikat som utfärdas med stöd av miljöskyddslagen för sjöfarten. Som motivering för verket fram att klassificeringssällskap redan nu utför besiktningar av fartyg i internationell trafik. Dessutom skulle redarens och det godkända klassificeringssällskapets praktiska verksamhet och verkets arbetsbörda bli lättare. Det har inte bedömts vara möjligt att ta in dessa ändringar i detta förslag efter-

som de skulle ha krävt ytterligare utredningar bland annat om förutsättningarna att överföra uppgifter som innebär utövande av offentlig makt till privata aktörer, och om frågor som gäller rättelseförfarande och sökande av ändring. Man kommer att föreslå andra ändringar i miljöskyddslagen för sjöfarten inom de närmaste åren, och frågan kan då tas upp.

Intressenterna inom näringslivet förde fram sin oro över kostnadseffekterna av att gränsvärdet för svavelhalten sänkt till 0,1 procent i SECA-områdena vid ingången av 2015 och ansåg det vara viktigt att man globalt går över till att använda bränsle med en svavelhalt på högst 0,5 procent 2020 och inte förrän 2025. Vad gäller fartyg och bränsleleverantörer ansågs det vara mycket viktigt att efter levnaden av de nya gränserna för svavelhalten övervakas effektivt och att det finns bestämmelser om tillräckligt allvarliga påföljder. Vidare föreslogs det att man inför ett administrativt vite i likhet med oljeutsläppsavgiften.

Beträffande energieffektiviteten hos nya fartyg uttryckte intressenterna inom näringen sin oro över att kraven till en början kan försämra fartygens isgångsförmåga och öka behovet på isbrytarassistans. Det ansågs också att den strängaste kravnivån kan minska fartygens bränslealternativ, och det är svårt att förutse kostnadseffekterna av detta på energimarknaden.

Finlands miljöcentral och medborgarorganisationerna Finlands naturskyddsförbund och WWF Finland understödde genomföran-

det av nya miljöbestämmelser och betonade den positiva effekten av de nya utsläppsgränserna på människors hälsa och miljön.

6 Andra omständigheter som inverkar på propositionen

Statsrådets förordning om svavelhalten i tung brännolja, lätt brännolja och marin dieselbrännolja (689/2006) ändras separat så att bestämmelserna om marina bränslen stryks. Miljöministeriet bereder ändringen av förordningen. I framtiden kommer det att ingå bestämmelser om marina bränslen enbart i miljöskyddslagen för sjöfarten och i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten som utfärdats med stöd av lagen.

Efter att den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78 och de ändringar som senare införts i den har godkänts och satts i kraft i Finland, är avsikten att republikens president ska godkänna den tekniska kod för kväveoxider som IMO:s MEPC-kommitté antog i London vid dess 58:e session den 10 oktober 2008 genom resolution MEPC.177(58). Koden innehåller mer detaljerade tekniska regler om tillämpningen av bestämmelserna gällande kväveoxider samt vissa andra tekniska ändringar som senare införts i bilaga VI och nämnda kod. Den kod som avses och de ändringar som gjorts i bilagan och koden innehåller inte bestämmelser som ingår i området för lagstiftningen, och därför behöver riksdagens godkännande för dem inte inhämtas.

DETALJMOTIVERING

1 Konventionens innehåll och dess förhållande till lagstiftningen i Finland

1.1 Den övergripande reformen av bilaga VI till MARPOL 73/78

Genom resolution MEPC.176(58) genomfördes en övergripande reform av bilaga VI till MARPOL 73/78. Bilagan innehåller bestämmelser om förhindrande av luftförorening från fartyg. Efter den övergripande re-

formen har bilagan ändrats genom resolutionerna MEPC.190(60), MEPC.202(62) och MEPC.203(62), vilka presenteras nedan. I den nationella lagstiftningen ingår bestämmelser om sådana utsläpp i 7 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. På grund av den övergripande reformen av bilagan är det nödvändigt att ändra lagen på nedan angivet sätt.

Bilagan har också ändrats genom resolution MEPC.251(66) som IMO antog den 4 april 2014. Resolutionen innehåller bland annat bestämmelser om ikraftträdandet av be-

stämmelser om kväveoxidutsläpp från fartyg i NECA-områden samt vissa ändringar och tillägg i bestämmelserna om fartygens energieffektivitet. Ändringarna träder i kraft genom iakttagande av ett förfarande för tyst godkännande den 1 september 2015 och avsikten är att de ska föreläggas riksdagen för behandling i en separat proposition i år 2015.

Kapitel I. Allmänt

Regel 1. Tillämpningsområde. Bestämmelserna i bilagan tillämpas i regel på alla fartyg. Reglerna 3, 5, 6, 13, 15 och 18 innehåller dock begränsningar i tillämpningsområdet. Regeln har senare ändrats genom IMO:s MEPC-kommittés resolution MEPC.203(62) vars innehåll analyseras närmare nedan.

Regel 2. Definitioner. Regeln innehåller definitionerna på de viktigaste termer som används i bilagan. Regeln har senare ändrats genom IMO:s MEPC-kommittés resolution MEPC.203(62) vars innehåll analyseras närmare nedan.

Regel 3. Undantag och dispenser.

Allmänt. Punkt 1 innehåller en sedvanlig undantagsbestämmelse enligt vilken bestämmelserna i bilagan inte tillämpas på utsläpp som är nödvändiga för att trygga fartygs säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss. Reglerna tillämpas inte heller på utsläpp som beror på skada på ett fartyg eller dess utrustning, under förutsättning att alla skäligen försiktighetsåtgärder har vidtagits för att förhindra eller minimera utsläppet, såvida inte ägaren eller befälhavaren avsiktligt har vållat skadan eller har agerat vårdslöst i vetskap om att en olycka sannolikt följer. Utformningen av bestämmelsen motsvarar den konventionstext som nu är gällande.

Försök i syfte att minska utsläppen från fartyg och forskning kring utsläppskontrollteknologi. I reformen fogades till undantagen och dispensererna ett omnämnande av möjligheten hos en parts administration att bevilja dispenser för fartyg som avser utföra olika undersökningar för utvecklande av renings- och kontrollteknologi i fråga om utsläpp från fartyg och av motorkonstruktionsprogram. Dispenserna kan vid behov beviljas i samarbete med andra administrationer. I re-

geln fastställs förutsättningarna för beviljande av och tillåten varaktighet för dispenser.

Utsläpp från verksamhet i anslutning till havsbottens mineraltillgångar. I reformen av bilagan fogades till undantagen och dispensererna en hänvisning till artikel 2.3 b ii i MARPOL 73/78 enligt vilken bestämmelserna i bilaga VI inte tillämpas på utsläpp som direkt hänför sig till forskning och utnyttjande av mineraltillgångarna i havsbotten samt därtill hörande offshore framställning. I regeln ingår en förteckning över exempel på utsläpp som inte hör till tillämpningsområdet för bilagan. Dessutom ingår en bestämmelse enligt vilken de krav på bränslekvalitet som ingår i regel 18 inte tillämpas på kolväten som tillverkas på platsen och senare används som bränsle där, om partens administration tillåter detta.

Regel 4. Likvärdighet. En fördragsslutande parts administration kan tillåta att ett fartyg utrustas med andra tillbehör, material, utrustning eller apparater än de som föreskrivs i bilagan, eller att på fartyget används andra alternativa procedurer, bränslen eller överensstämelsemetoder som avviker från vad som krävs i bestämmelserna i bilagan. En förutsättning för installation av sådana alternativa tillbehör, material, utrustningar eller apparater eller användning av alternativa procedurer, bränslen eller överensstämelsemetoder är att de med tanke på minskning av utsläpp är minst lika effektiva som de som föreskrivs i bilagan. En parts administration ska lämna detaljerade uppgifter om likvärdigheter till IMO, som informerar om dem till de övriga parterna.

Regeln gällande likvärdighet motsvarar till sitt innehåll i huvudsak den gällande konventionstexten. Till slutet av regeln har fogats två nya punkter där punkt 3 innehåller en hänvisning till de anvisningar som upprättats inom IMO om likvärdigheter och punkt 4 en uppmaning till parternas administration till aktivitet som inte äventyrar miljö, hälsa, egendom eller naturresurser. I Finland svarar Trafiksäkerhetsverket för beviljandet av likvärdigheter och för anknytande åtgärder.

Med stöd av den regel som gäller likvärdigheter får administrationen i stället för användning av bränsle med låg svavelhalt godkänna att på fartyg används s.k. svavel-

skrubbrar, vilket minskar svaveloxidhalten i avgaserna till den nivå som krävs i bestämmelserna. För godkännande av svavelskrubbrar har inom IMO utvecklats separata anvisningar, vilka antagits genom resolution MEPC.184(59) (Guidelines for Exhaust Gas Cleaning Systems).

Kapitel II. Besiktning, certifiering och kontrollrutiner

I den övergripande reformen infördes inga substansändringar i reglerna i kapitel 2 till bilagan. Bestämmelserna om besiktningar och om utfärdande och godkännande av certifikat har förnyats genom ändringar som antogs genom resolution MEPC.132(53) vid IMO:s MEPC-kommittés 53:e session år 2005. Ändringarna har i Finland satts i kraft genom lag (FördrS 44–45/2008). I den övergripande reformen har inte heller införts substansmässiga ändringar i de regler som gäller rätten hos hamnstatens tjänstemän att utföra kontroller, uppdagade av överträdelser och tillsynen över verkstället.

Regel 5. Besiktning. Regeln innehåller bestämmelser om första och förnyade besiktningar, mellanbesiktningar och årsbesiktningar samt extra besiktningar som varje fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 samt varje fast eller flytande borrhplattform eller annan plattform ska genomgå. I den nationella lagstiftningen i Finland ingår bestämmelser om besiktningar i fartygssäkerhetslagen. Enligt 53 § kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om utförandet av besiktningar. Regeln har senare ändrats genom IMO:s MEPC-kommittés resolution MEPC.203(62) vars innehåll analyseras närmare nedan.

Regel 6. Utfärdande eller endossering av certifikat. Regeln innehåller tekniska bestämmelser om det internationella luftskyddscertifikat som beviljas i regeln nämnda fartyg efter en första eller förnyad besiktning. I den nationella lagstiftningen i Finland ingår bestämmelser om det internationella luftskyddscertifikatet, dvs. om det s.k. IAPP-certifikatet i 7 kap. 6 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Dessutom ingår bestämmelser om utfärdande av olika certifikat i 57 § i fartygssäkerhetslagen. Enligt 2 mom. kan Tra-

fiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om sådana certifikat. Regeln har senare ändrats genom IMO:s MEPC-kommittés resolution MEPC.203(62) vars innehåll analyseras närmare nedan.

Regel 7. Certifikat utfärdade av en annan fördragsslutande part. Ordalydelsen i regelns rubrik har ändrats men i övrigt motsvarar regeln den gällande regeln. Enligt regeln får en part på begäran av fartygets flaggstat utfärda ett certifikat till ett fartyg som för den statens flagg. I den nationella lagstiftningen i Finland ingår bestämmelser om detta i 37 § i fartygssäkerhetslagen och i 7 kap. 6 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Regeln har senare ändrats genom IMO:s MEPC-kommittés resolution MEPC.203(62) vars innehåll analyseras närmare nedan.

Regel 8. Certifikatets form. Enligt regeln ska certifikatet följa formuläret i bilaga I och vara åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om också den utfärdande statens officiella språk har använts i certifikatet, har versionen på det språket företrädde i en eventuell tolkningssituation. Enligt 7 kap. 15 § i miljöskyddslagen för sjöfarten får närmare bestämmelser om IAPP-certifikatet utfärdas genom förordning av statsrådet. Regeln har senare ändrats genom IMO:s MEPC-kommittés resolution MEPC.203(62) vars innehåll analyseras närmare nedan.

Regel 9. Certifikatets giltighetsperiod och giltighet. Regeln innehåller detaljerade bestämmelser om giltighetsperioden och giltigheten för IAPP-certifikat i olika situationer. I den nationella lagstiftningen ingår bestämmelser om frågan i 7 kap. 6 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Regeln har senare ändrats genom IMO:s MEPC-kommittés resolution MEPC.203(62) vars innehåll analyseras närmare nedan.

Regel 10. Hamnstatskontroll av driftsbestämmelser. I regeln ingår bestämmelser om rätten hos hamnstatens myndigheter att kontrollera att fartyget uppfyller driftsbestämmelserna enligt bilagan. Vid tillämpningen av både regel 10 och 11 ska beaktas den internationella rätt som gäller förhindrande, minskning och övervakning av förorening av den marina miljön orsakad av fartyg, varmed i synnerhet hänvisas till FN:s havsrättskonvention (FördrS 49–50/1996). I Finland kan

åtgärder enligt bestämmelserna i regel 10 och 11 vidtas med stöd av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, 12 och 13 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten samt statsrådets förordning om inspektion av utländska fartyg i Finland. Regeln har senare ändrats genom IMO:s MEPC-kommittés resolution MEPC.203(62) vars innehåll analyseras närmare nedan.

Regel 11. Uppdagade överträdelser och verkställande av bilagan. I regeln ingår bestämmelser om utredning av utsläpp i strid med bilagan och om parternas åtgärder på grund av överträdelser.

I den finska nationella lagstiftningen ingår allmänna bestämmelser om hamnstatskontroller på utländska fartyg i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten och i statsrådets förordning om inspektion av utländska fartyg i Finland. Bestämmelser om besiktningar av fartyg som för finsk flagg och om allmänna säkerhetskrav för fartyg ingår i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009). I 12 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten ingår bestämmelser om de myndigheter som utövar tillsyn över utsläpp från fartyg i normal drift. Enligt 1 mom. är i lagen avsedda tillsynsmyndigheter Trafiksäkerhetsverket, Finlands miljöcentral, närings-, trafik- och miljöcentralerna, gränsbevakningsväsendet, tullverket och polisen. Närmare bestämmelser om dessa myndigheters tillsynsuppgifter ingår i 12 kap. 2–8 §. Till de viktigaste myndigheterna i fråga om utsläpp till luften från fartyg hör Trafiksäkerhetsverket, som i synnerhet ansvarar för besiktningar av finska fartyg och utfärdande av certifikat samt för hamnstatskontroll av utländska fartyg, samt Tullen, som övervakar iakttagande av de bestämmelser som gäller kvaliteten på bränsle som släpps ut på marknaden i Finland. Dessutom ingår i 12 kap. 11 och 12 § i miljöskyddslagen för sjöfarten bestämmelser om inspektioner som det är möjligt att göra på fartyg för att utreda utsläpp. Trafiksäkerhetsverket, gränsbevakningsväsendet och polisen är behöriga myndigheter att utföra dessa inspektioner.

Svavelhalten i det bränsle som fartyg använder övervakas i samband med hamnkontrollerna av fartygen. Trafiksäkerhetsverkets inspektörer utför kontinuerligt inspektioner

som hänför sig till säkerhets- och miljöskyddsbestämmelser på fartyg som anlöper finska hamnar. Årligen utförs ca 300 sådana inspektioner på utländska fartyg. De årliga fartygsbesöken uppgår till ca 44 000. Inspektionernas inriktning sker riskbaserat med hjälp av ett gemensamt EU-system (THE-TIS). Flera faktorer påverkar fartygs riskklassificering. Dessa är bl.a. fartygens tidigare kontrollhistoria, fartygets flaggstat, det klassificeringssällskap som besiktat fartyget och kontrollhistorian för rederiets övriga fartyg.

Svavelhalten i det bränsle som används på fartyg övervakas genom att kontrollera det överlåtelsebevis för bränsle som bränslets leverantör är skyldig att ge fartyget i samband med bränsleleveransen. I samband med bränsleleveransen ges fartyget också ett bränsleprov av bränslepartiet i fråga. Trafiksäkerhetsverkets inspektörer skickar årligen ca 20 fartygs bränsleprov till tulllaboratoriet för mätning av bränslets svavelhalt. Samtidigt skickas till tulllaboratoriet också ett bränsleprov taget från fartygets bränslesystem för att säkerställa att fartyget har använt bränsle som uppfyller lagens krav. Bränsleprov tas alltid när det finns anledning att misstänka missbruk.

Finland är verksam som ett led i ett större nätverk för hamnkontroll, i vilket ingår bl.a. medlemsstaterna i EU, Ryssland, Norge och Kanada (s.k. samförståndsavtalet från Paris, Paris MoU). De länder som deltar i nätverkets verksamhet har åtagit sig att utföra en enhetlig tillsyn. Trafiksäkerhetsverket är i ständig kontakt med myndigheterna i andra länder och förbereder sig på ikraftträdandet av striktare bestämmelser om svavelhalten från och med ingången av 2015.

Vid HELCOMs ministermöte i oktober 2013 kom man också överens om ett effektiviserat samarbete mellan Östersjöländerna i frågor som gäller tillsyn. Trafiksäkerhetsverket och Meteorologiska institutet samarbetar aktivt med myndigheterna och forskningsinstituterna i andra länder för att utreda, om man i framtiden kunde verkställa tillsynen över svavelbestämmelserna t.ex. på basis av utsläppsuppgifter som samlats in av anordningar som installerats på satelliter, flygplan eller landstationer. Även andra innovationer

utvecklas för närvarande, såsom en sensor som installeras på fartygets skorsten och som ska anteckna uppgifter om rökgasen i den elektroniska skeppsdagboken.

Gränsbevakningsväsendets och polisens uppgifter enligt 12 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten förtydligas på det sätt som föreslås nedan i detaljmotiveringen till ändringarna av miljöskyddslagen för sjöfarten. Avsikten är att de ska delta även i tillsynen av utsläpp till luft från fartyg och av skadliga påväxthindrande system som används på fartyg.

Kapitel III. Bestämmelser angående kontroll av utsläpp från fartyg

Regel 12. Ozonnedbrytande ämnen. I regeln förbjuds alla avsiktliga utsläpp från fartyg av ämnen som bryter ned ozonskiktet. I samband med reformen har till regel 12.1 fogats en bestämmelse enligt vilken regeln dock inte tillämpas på permanent försluten utrustning, såsom kylskåp och frysboxar som inte har anslutning för påfyllning av kylmedier eller löstagbara delar som innehåller ämnen som bryter ned ozonskiktet. Förbudet är inte heller tillämpligt på utsläpp som uppstått i undantagssituationer som avses i regel 3.1.

I regeln förbjuds också installation på fartyg av nya anordningar som innehåller ämnen som bryter ned ozonskiktet med undantag för HCFC-föreningar, för vilka en övergångsperiod till ingången av 2020 har införts. Ordalydelsen i regeln har i samband med revisionen förtydligats, men inga substansmässiga ändringar har införts i den. De ämnen som anges i regeln och anläggningar som innehåller sådana ämnen ska lämnas vid vederbörliga mottagningsanordningar när de avlägsnas från fartyg.

Till regeln har fogats bestämmelser om skyldighet för fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 att upprätta en förteckning över utrustning som innehåller ämnen som bryter ned ozonskiktet samt föra dagbok över service-, reparations och tömningsåtgärder som utförs på denna utrustning samt om eventuella utsläpp. Dagboken kan införlivas i loggboken eller i ett elektroniskt lagringssystem som administrationen godkännt.

Gällande bestämmelser om ämnen som bryter ned ozonskiktet ingår i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1005/2009 av den 16 september 2009. Regeln hör således till unionens behörighet. I den nationella lagstiftningen ingår bestämmelser om begränsningar och förbud gällande ämnen som bryter ned ozonskiktet i miljöskyddslagen (86/2000) och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen, i synnerhet i statsrådets förordning om ämnen som bryter ned ozonskiktet (262/1998) och i statsrådets förordning om underhåll av anläggningar som innehåller ämnen som bryter ned ozonskiktet samt vissa fluorerade växthusgaser (452/2009). I fråga om HCFC-föreningar är EU:s förordning och den nationella lagstiftningen i Finland striktare än bestämmelserna i regel 12 i den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78 och avsikten är att bevara den nuvarande nivån i bestämmelserna trots bestämmelserna i den reviderade bilagan VI.

Regel 13. Kväveoxider (NO_x). Regeln innehåller bestämmelser för minskning av kväveoxidutsläpp från fartygs dieselmotorer. I regeln har man tagit i bruk ett system för begränsning av utsläpp på tre nivåer, där kväveoxidutsläppen från fartyg begränsas etappvis. Utsläppsgränserna på alla tre nivåer har graderats enligt motorns varvtal. Regeln har senare ändrats genom IMO:s MEPC-kommittés resolutioner MEPC.190(60) och MEPC.202(62), vars innehåll analyseras närmare nedan.

Tillämpningsområde. Regeln tillämpas på marindieselmotorer med en starteffekt över 130 kW. Regeln tillämpas inte på marindieselmotorer som endast används för nödsituationer och inte heller under vissa förutsättningar på fartyg som endast framförs på flaggstatens territorialvatten.

Väsentlig ombyggnad. I punkten har definierats vad som avses med begreppet väsentlig ombyggnad. Syftet med punkten är att säkerställa tillämpligheten av utsläppsgränserna när motorn ersätts med en ny motor eller när man vid sidan om motorn installerar en ny motor, när motorn genomgår en väsentlig ombyggnad enligt definitionen i reviderade NO_x-koden 2008, och utsläppen från motorn därför kan överskrida den tillåtna utsläpps-

gränsen, eller när motoreffekten ökar med över tio procent.

Nivå I. Nivå I i begränsningssystemet tillämpas på fartyg som byggts den 1 januari 2000 eller därefter men dock före den 1 januari 2011.

Nivå II. Nivå II i begränsningssystemet tillämpas på fartyg som byggts den 1 januari 2011 eller därefter och den motsvarar en minskning på ca 20 procent av utsläppsgränserna på nivå I. Avsikten är att utsläppsgränserna enligt nivå II ska verkställas genom motortekniska medel utan användning av reninganordningar utanför motorn, såsom en katalysator eller annan motsvarande teknisk lösning.

Nivå III. Nivå III i begränsningssystemet tillämpas enligt den år 2008 ändrade bilagan på fartyg som byggts den 1 januari 2016 eller därefter och den motsvarar en minskning på ca 80 procent av utsläppsgränserna på nivå I. Utsläppsgränserna på nivå III gäller endast inom utsläppskontrollområden som utsetts enligt regel 13.6 och för att uppnå dem behövs katalysator eller andra tekniska lösningar. En ändring av denna regel om ikraftträdandet antogs av IMO:s MEPC-kommitté vid dess 66:e session i april 2014 genom resolution MEPC.251(66). Enligt de nya bestämmelserna träder gränserna på nivå III i kraft på de nuvarande utsläppskontrollområdena år 2016. Bestämmelserna gäller fartyg byggda efter den 1 januari 2016. Ikraftträdandet av reglerna på framtida NECA-områden beror på vad som beslutas i IMO när området i fråga grundas.

Fritidsbåtar med en längd under 24 meter faller utanför tillämpningsområdet för kraven på nivå III i begränsningssystemet. Undantag i fråga om utsläppsbegränsningarna på nivå III kan beviljas även andra fartyg, om den sammanlagda effekten för de dieselmotorer som installerats i fartyget understiger 750 kW och om fartyget inte kan uppfylla utsläppskraven på grund av begränsningar i dess struktur.

Utsläppskontrollområde. Enligt punkten kan med utsläppskontrollområde avses ett havsområde eller ett hamnområde som IMO utsett i enlighet med de grunder och förfaranden som framförs i bilaga III till bilaga VI till ett område på vilket tillämpas be-

gränsningar för kväveoxidutsläpp som är striktare än normalt i enlighet med nivå III i regel 13.

För närvarande är Nordamerikas havsområde och Förenta staternas Karibiska hav i regeln avsedda utsläppskontrollområden. Förenta staternas och Kanadas gemensamma framställan om att utse staternas kustvatten till ett utsläppskontrollområde för kväve- och svaveloxider antogs vid IMO:s MEPC-kommittés 60:e session i London i mars 2010. Vid MEPC-kommitténs 62:a session i London i juli 2011 godkändes Förenta staternas Karibiska hav till ett utsläppskontrollområde för kväve- och svaveloxider.

Marindieselmotorer i fartyg som är byggda före den 1 januari 2000. Enligt punkten tillämpas på marindieselmotorer med en uteffekt som överstiger 5 000 kW och med en cylindervolym som är minst 90 liter i ett fartyg som är byggt den 1 januari 1990 eller senare men före den 1 januari 2000 utsläppsbestämmelserna på nivå I, förutsatt att den fördragsslutande partens administration har certifierat en godkänd metod för motorn i fråga och att den utfärdande administrationen har underrättat organisationen om certifieringen. Utsläppsbestämmelserna tillämpas senast på den första förnyade besiktning som utförs minst 12 månader efter att en parts administration har lämnat ett meddelande till IMO gällande en godkänd metod. En förutsättning för tillämpning av utsläppsgränserna på nivå I är att det för motorn i fråga på marknaden finns att tillgå ett tekniskt medel eller en teknisk metod för minskning av utsläpp. Iakttagande av utsläppsbegränsningarna får dock inte vara oskäligt dyrt, det får inte minska maskinens effekt med över en procent, öka bränsleförbrukningen med över två procent och inte heller påverka motorns hållbarhet eller tillförlitlighet negativt. För att räkna ut skäligheten av priset på en godtagbar metod har det utvecklats ett schema som har fogats till konventionstexten. I fartygets internationella luftskyddscertifikat görs en anteckning om användning av den godkända metoden, om certifikat för motorn eller om att en godkänd metod ännu inte finns eller att den ännu inte finns att tillgå på marknaden.

I sjötrafiken är andelen av kväveoxidutsläpp från fartyg som byggts 1990–1999 relativt stor, varför det med tanke på uppfyllandet av syftet i MARPOL 73/78 och i bilaga VI är nödvändigt att utsläpps begränsningarna också tillämpas på gamla motorer. Detta är dock förknippat med vissa problem. Det finns endast en liten mängd forskningsdata att tillgå i fråga om kväveutsläppsnivåerna på gamla motorer. Enligt vissa uppskattningar bör det utföras väsentlig ombyggnad på ca 20 procent av gamla motorer för att de ska uppfylla utsläppskraven på nivå I. Dessutom har en del av tillverkarna av gamla motorer lagt ned sin verksamhet, varför det sannolikt vore besvärligt, åtminstone motortekniskt, att få motorerna att uppfylla utsläppskraven på nivå I. I regeln har därför införts flera skälighetsbaserade undantag för gamla motorer, tack vare vilka de retroaktiva bestämmelserna kan verkställas skäligen även i fråga om dessa.

Certifiering. Enligt stycket ska den reviderade NO_x-koden 2008 tillämpas på certifiering, testning och mätning av överensstämmelse med kraven. I punkten förbjuds användning av spärranordningar och irrationella utsläppskontrollstrategier som förvränger mätresultatet så att det inte motsvarar fartygets normala drift. Användning av hjälpreglagen är dock tillåtet.

Förnyad granskning. I punkten åläggs IMO skyldigheten att följa läget för den tekniska utvecklingen som gäller kraven på kväveutsläppsgränser på nivå III åren 2012 och 2013 och att vid behov anpassa de tidsfrister som anges i punkten. Med stöd av denna regel beslutade IMO:s MEPC-kommitté vid dess 66:e session om ikraftträdandet på det sätt som beskrivs ovan.

Regel 14. Svaveloxider (SO_x) och partiklar. Syftet med regeln är att minska svaveloxidutsläpp från fartyg genom att för svavelhalten i det bränsle som fartyg använder uppställa striktare gränser än de nuvarande. Regeln innehåller krav som riktar sig både mot fartyg och mot bränsleleverantörer. Genom bestämmelserna strävar man efter att minska de hälso- och miljöolägenheter som orsakas av svaveloxidutsläpp från fartygstrafik. När svavelhalten i bränslet minskar, minskar också mängden farliga fina partiklar, vilket

främjar miljöns renhet och befolkningens hälsa på kustområdena. Regeln har senare ändrats genom IMO:s MEPC-kommittés resolutioner MEPC.190(60) och MEPC.202(62), vars innehåll analyseras närmare nedan.

Allmänna krav. I regeln sänks den globala gränsen för svavelhalt på bränsle från 4,5 viktprocent till 3,5 viktprocent från och med den 1 januari 2012 och vidare från 3,5 viktprocent till 0,5 viktprocent från och med den 1 januari 2020. Bränsleleverantörens skyldighet att anteckna bränslets svavelhalt i enlighet med de anvisningar som IMO upprättat har bevarats i samband med revisionen av bilaga VI.

Krav inom utsläppskontrollområden. Inom de utsläppskontrollområden som anges i regeln har en lägre svavelhalt än den normala föreskrivits för bränslen. I reformen sänks gränsen för svavelhalten på bränsle som används inom utsläppskontrollområden från nuvarande 1,5 viktprocent till 1,0 viktprocent från och med den 1 juli 2010 och vidare från 1,0 viktprocent till 0,1 viktprocent från och med den 1 januari 2015. Regeln innehåller också en bestämmelse om byte av bränsle när ett fartyg kommer till ett utsläppskontrollområde eller lämnar det. Regeln innehåller en särskild övergångsperiod som gäller utsläppskontrollområden, enligt vilken fartyg som framförs på utsläppskontrollområden är befriade från de särskilda kraven under de första 12 månaderna från en ändring av det protokoll som gäller inrättande av ett nytt kontrollområde. Östersjön och Nordsjön har redan tidigare utsetts till utsläppskontrollområden för kväveoxider och därför tillämpas övergångsperioden inte på dem. En motsvarande övergångsperiod ingår inte heller i EU:s svaveldirektiv.

Östersjön har vid en partskonferens för MARPOL 73/78 år 1997 utsetts till ett utsläppskontrollområde för svaveloxider enligt regel 14. Östersjöns geografiska definition finns upptecknad i bilaga I till MARPOL 73/78. Av hälsoskäl är en sänkt svavelhalt viktig i synnerhet i tätt bebyggda kusttrakter. Endast inom Östersjöns kustområde bor ca 30 miljoner människor inom en radie på 50 km från kustlinjen. Användning av bränslen med låg svavelhalt främjar också skyddet av

den marina miljön och besättningens säkerhet. För närvarande är Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen samt Nordamerikas havsområde och Förenta staternas Karibiska hav utsläppskontrollområden enligt regeln.

Förnyad granskning. Eftersom det framförts avvikande åsikter om tillräckligheten av bränsle med låg svavelhalt i framtiden, bestäms i regeln att tillgången på bränsle som uppfyller gränserna för svavelhalten bedöms på nytt före 2018. Om parterna på basis av en bedömning av tillgången till bränsle med låg svavelhalt konstaterar att det är omöjligt för fartyg att iaktta den allmänna svavelhaltsgränsen på 0,5 viktprocent till år 2020, kan tidsfristen skjutas upp till år 2025. För granskningen har IMO inrättat en expertgrupp vars ledamöter representerar olika intressegrupper och vetenskapsgrenar på ett omfattande sätt. Oavsett det beslut som fattas i IMO träder gränsvärdet på 0,5 viktprocent i vilket fall som helst i kraft på Europeiska unionens område år 2020 på grundval av EU:s svaveldirektiv.

Den övergripande reformen av bilaga VI till MARPOL 73/78 hör i fråga om regel 14 som gäller begränsning av svaveloxidutsläpp med stöd av EU:s svaveldirektiv till Europeiska unionens behörighet,

Regel 15. Flyktiga organiska föreningar (VOC). Bestämmelserna i regeln gäller utsläpp av flyktiga organiska föreningar (*Volatile Organic Compounds, VOC*) som hamnar i atmosfären och som uppstår vid lastning och lossning av tankfartyg. I regel 15 har inga substansändringar införts i samband med den övergripande reformen, med undantag för den nya punkten 6. I regeln ingår ingen skyldighet för parterna att begränsa VOC-utsläpp, utan staterna får själva besluta om de vill begränsa utsläpp av dessa föreningar.

Om en part beslutar införa utsläpps begränsningar i hamnar och terminaler inom dess jurisdiktion, ska begränsningarna följa bestämmelserna i regel 15 och i IMO:s säkerhetsnormer. I hamnar ska finnas övervakningssystem för VOC-utsläpp i enlighet med säkerhetsnormerna samt ett system för tillvaratagande av avdunstningsutsläpp och parterna ska meddela IMO om begränsningar gällande VOC-utsläpp för att IMO ska kunna informera andra stater om dem.

Till regeln har fogats en ny punkt 6, vilket har ändrat numreringen för den sista punkten i regeln gällande gasfartyg. I nya punkt 6 bestäms om skyldigheten hos tankfartyg som transporterar råolja att upprätta en fartygs-specifik VOC-hanteringsplan som administrationen ska godkänna och vilken fartyget ska iaktta i sin verksamhet. IMO har upprättat anvisningar som ska beaktas vid upprättandet av planen.

Bestämmelser om begränsning av VOC-utsläpp ingår i 7 kap 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten, enligt vilken utsläpp av flyktiga organiska föreningar från olje- och kemikalietankfartyg i enlighet med 15 § i det kapitlet får förbjudas eller begränsas i hamnar inom finskt territorium enligt bilaga VI till MARPOL 73/78 eller andra internationella förpliktelser som Finland har åtagit sig eller Europeiska unionens rättsakter. Bestämmelser om utsläppsförbud och utsläpps begränsningar får utfärdas genom förordning av statsrådet. Tills vidare har i den nationella sjöfartslagstiftningen inte utfärdats några utsläppsförbud eller utsläpps begränsningar för VOC-utsläpp.

Regel 16. Avfallsförbränning på fartyg. Regeln innehåller bestämmelser om avfallsförbränning på fartyg. Enligt regeln tillåts avfallsförbränning på fartyg i allmänhet endast i fartygens avfallsförbränningsugnar. Avfallsförbränningsugnar som installeras i fartyg den 1 januari 2000 eller därefter ska uppfylla de krav som uppställs i bihang IV till bilagan och avfallsförbränningsugnarna ska vara godkända av administrationen. I regeln förbjuds dessutom helt och hållet förbränning av vissa farliga ämnen samt utfärdas bestämmelser bl.a. om bruksanvisningar för avfallsförbränningsugnar och om utbildning av personal. I samband med den övergripande reformen av bilaga VI har regelns struktur ändrats så att den är mer logisk och i förteckningen i punkt 2 över ämnen som det är förbjudet att förbränna har fogats avloppsslam och sludgeolja som uppstått någon annanstans än på fartyget samt rester från avgasreningssystem. Dessutom har till punkt 7 fogats ett krav att bruksanvisningen för avfallsförbränningsugnen ska förvaras i anslutning till anordningen. Ordalydelsen i punkt 9 har preciserats.

I den nationella lagstiftningen ingår bestämmelser om avfallsförbränning på fartyg i 7 kap. 11 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Regel 17. Mottagningsanläggningar. Enligt regeln svarar parterna för att det i fartygs reparationsvarv finns adekvata mottagningsanläggningar för mottagning av ämnen som bryter ned ozonskiktet och att det i dess hamnar, terminaler och fartygs reparationsvarv finns adekvata mottagningsanläggningar för mottagning av rester från avgasrening från godkända avgasreningssystem. Mottagningen ska ordnas på så sätt att onödiga fördröjningar för fartyg undviks. I fråga om reningsavfall från avgaser har från regeln strukits hänvisningen till regel 14, vars tidigare bestämmelser tillät utsläpp av reningsavfall i den marina miljön i vissa fall. Till regeln har fogats en ny punkt 2 i vilken ingår bestämmelser om parternas skyldighet att underrätta IMO, om en viss hamn eller terminal är belägna på långt avstånd från industrianläggningar som behövs för behandling och bearbetning av ämnen som mottas och därför inte kan ta emot de ämnen som avses i bestämmelsen. I övrigt har inga substansändringar gjorts i regeln.

I den nationella lagstiftningen ingår bestämmelser om mottagningsanläggningar i hamnar i 9 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Regel 18. Tillgången och kvaliteten på brännolja.

Tillgången på brännolja. Till regeln har fogats bestämmelser om tillgången på brännolja. I samband med den övergripande reformen skärptes gränsvärdena för svavelhalten i bränsle i regel 14. Det har framförts avvikande åsikter om tillräckligheten av bränsle med låg svavelhalt som uppfyller de nya kraven. Därför har i regel 18 införts bestämmelser som fastställer parternas skyldighet att främja tillgången på bränsle med låg svavelhalt samt åtgärder som parternas behöriga myndigheter ska vidta i situationer där ett fartyg har använt ett bränsle som strider mot regel 14 när det inte kunnat anskaffa bränsle i enlighet med gränserna på svavelhalten på grund av dess dåliga tillgänglighet. Fartyg har i regeln ålagts skyldigheten att med hjälp av dokument framföra bevis till partens myndigheter om de åtgärder som fartyget

vidtagit för att kunna iaktta gränserna på svavelhalt för brännolja. En myndighet kan avstå från tillsynsåtgärder om den visning som företetts och omständigheterna talar för det. Rubriken på regeln har ändrats för att motsvara innehållet.

Kvaliteten på brännolja. Regeln innehåller kvalitetskrav som tillämpas på brännolja som levereras till fartyg för förbränning. Enligt regeln ska leverantörer av brännolja lämna fartyg i internationell fart ett överlåtelsebevis för bränsle över det bränsle som levererats. Dessutom ska parterna svara för att deras utsedda myndigheter bl.a. för register över lokala leverantörer av brännolja. I reformen har bestämmelserna om brännoljans kvalitet till största delen lämnats oförändrade. Till punkt 4 har dock fogats ett undantag gällande gasbränslen, bl.a. flytande naturgas, enligt vilket bestämmelserna om överlåtelsebevis för bränsle inte tillämpas på gasbränslen. Den som levererar gasbränsle som ska förbrännas ombord på fartyg ska dock förete dokument över bränslets svavelhalt.

Till punkt 8 har fogats en ny underpunkt 2 där det bestäms om förfarandet för granskning av det prov som tagits för granskning av brännoljans överensstämmelse med kraven. Till slutet av regeln har dessutom fogats en ny punkt 11 som innehåller bestämmelser för fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 som sköter reguljär trafik som inbegriper flera regelbundna hamnbesök. I fråga om dessa fartyg får den fördragsslutande partens administration besluta att ett överlåtelsebevis för bränsle enligt punkt 5 med avvikelse från punkt 6 kan dokumenteras på ett annat alternativt sätt.

Regel 18 hör med stöd av EU:s svaveldirektiv till unionens behörighet.

I bihangen till den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78 ingår en modell för det internationella luftskyddscertifikatet (bihang I), testcykler och viktfactorer för dieselmotorer som hänför sig till regel 13 (bihang II), kriterier och förfaranden för utseende av utsläppskontrollområden för svavel- och kväveoxidutsläpp (bihang III), typgodkännande av fartygs avfallsförbränningsugnar och verksamhetsbegränsningar för dem (bihang IV), formulär för överlåtelsebevis för bränsle (bihang V), samt som ett nytt bihang med be-

stämmelser som hänför sig till regel 18 om förfarande för bestyrkande av brännoljeprov (bihang VI).

1.2 Utseende av Nordamerikas havsområde till ett kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp enligt bilaga VI till MARPOL 73/78

Genom resolution MEPC.190(60) ändras bilaga VI till MARPOL 73/78 om förhindrande av luftförorening från fartyg. Genom ändringarna utses Nordamerikas havsområde till ett i bilagan avsett kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp.

Regel 13. Kväveoxider (NO_x). Punkt 6 ändras så att Nordamerikas havsområde utses till ett kontrollområde för kväveoxider. Områdets närmare koordinater fastställs i bihang VII till bilagan.

Regel 14. Svaveloxider (SO_x) och partiklar. Punkt 3 ändras så att utöver Östersjön och Nordsjön också Nordamerikas havsområde utses till ett kontrollområde för svaveloxidutsläpp. De närmare koordinaterna för det nya kontrollområdet fastställs i bihang VII till bilagan.

Genom resolutionen fogas till bilagan ett nytt bihang VII i vilket fastställs koordinaterna för Nordamerikas kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp.

1.3 Utseende av Förenta staternas Karibiska hav till ett kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp enligt bilaga VI till MARPOL 73/78

Genom resolution MEPC.202(62) ändras bilaga VI till MARPOL 73/78 om förhindrande av luftförorening från fartyg. Genom ändringarna utses Förenta staternas Karibiska hav till ett i bilagan avsett kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp samt avgränsas vissa fartyg som framförs på Nordamerikas och Karibiska havets kontrollområden från tillämpningsområdet för de striktare utsläppsbegränsningar som tillämpas på dessa områden.

Regel 13. Kväveoxider (NO_x). Punkt 6 ändras så att utöver Nordamerikas havsområde utses också Förenta staternas Karibiska hav till ett kontrollområde för kväveoxider.

De närmare koordinaterna för det nya kontrollområdet fastställs i bihang VII till bilagan. I punkt 7.3 införs dessutom vissa ändringar i ordalydelsen som gör tolkningen av punkten klarare.

Regel 14. Svaveloxider (SO_x) och partiklar. Punkt 3 ändras så att utöver Östersjön, Nordsjön och Nordamerikas havsområde utses också Förenta staternas Karibiska hav till ett kontrollområde för svaveloxidutsläpp. De närmare koordinaterna för det nya kontrollområdet fastställs i bihang VII till bilagan.

Till punkt 4 fogas också en ny underpunkt 4 enligt vilka de striktare utsläppsbegränsningar som tillämpas på kontrollområden för svaveloxidutsläpp inte tillämpas på sådana fartyg som framförs på Nordamerikas och Karibiska havets kontrollområden som byggts den 1 augusti 2011 eller därförinnan och som inte på grund av sina i regeln närmare definierade tekniska egenskaper kan använda destillat med låg svavelhalt eller naturgas som bränsle. Dispensen gäller till den 1 januari 2010.

I resolutionen klarläggs också ordalydelsen för punkt 7 och fogas till bihang VII till bilagan koordinaterna för Förenta staternas Karibiska havs kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp.

1.4 Fogande av bestämmelser om förbättrande av nya fartygs energieffektivitet till bilaga VI till MARPOL 73/78

Genom resolution MEPC.203(62) fogas till bilaga VI till MARPOL 73/78, som gäller förhindrande av luftförorening från fartyg, ett nytt kapitel 4 med bestämmelser om förbättrande av fartygs energieffektivitet. Dessutom införs i andra kapitel i bilagan ändringar som krävs av bestämmelserna om fartygs energieffektivitet.

I den nationella lagstiftningen ingår inga bestämmelser om fartygs energieffektivitet. På grund av de ändringar som införts i bilaga VI till MARPOL 73/78 behöver miljöskyddslagen för sjöfarten ändras på nedan anført sätt.

Kapitel I. Allmänt

Regel 1. Tillämpning. Bestämmelserna i bilagan tillämpas i regel på alla fartyg. Reglerna 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 och 22 innehåller dock begränsningar i tillämpningsområdet. Reglerna 19–21 gäller fartygs energieffektivitet, varför det varit nödvändigt att ändra den regel som gäller tillämpningsområdet.

Regel 2. Definitioner. Punkt 21 med definitionen för tankfartyg ändras så att en hänvisning fogas till regel 15 som definitionen har samband med och som gäller begränsning av utsläpp av flyktiga organiska föreningar (VOC). Denna regeländring görs för att det i det nya 4 kapitlet också hänvisas till tankfartyg, men definitionen på tankfartyg i 4 kap. avviker något från definitionen i regel 15.

Dessutom fogas till regel 2 definitioner som nya 4 kap. i bilaga VI till MARPOL 73/78 förutsätter, vilka är definitionerna på existerande fartyg, nytt fartyg, väsentlig ombyggnad, bulkfartyg, gastankfartyg, tankfartyg, containerfartyg, torrlastfartyg, kylfartyg, kombinationsfartyg, passagerarfartyg, ro-ro-lastfartyg, ro-ro-passagerarfartyg, uppnått EEDI-index och tillåtet EEDI-index.

Kapitel II. Besiktning, certifiering och kontrollrutiner

Till reglerna i kapitel 2 i bilaga VI till MARPOL 73/78 har fogats nya regler om besiktning, utfärdande av certifikat och påteckning, certifikat utfärdade av en annan part, certifikatets form, certifikatets giltighetsperiod och giltighet samt hamnstatskontroll av driftsbestämmelser som det nya kapitlet 4 kräver. De besiktningar som förutsätts i nya kapitel 4 avviker från de nuvarande kraven på besiktningar i bilaga VI såttillvida att av fartyg på vilka kapitel 4 tillämpas endast krävs en första besiktning och en allmän eller partiell extra besiktning som utförs enligt behov. Ingen förnyad besiktning, mellanbesiktning och årsbesiktning behövs, eftersom de storheter som ingår i kraven på fartygs energieffektivitet, t.ex. fartygets maskineffekt och motsvarande hastighet, är parametrar som valts i fartygets planeringsskede och som inte ändras innan fartyget genomgår en väsentlig ombyggnad.

Regel 5. Besiktning. Punkt 1 och 2 har ändrats så att de bestämmelser som ingår i dem om första och förnyade besiktningar, mellanbesiktningar och årsbesiktningar samt extra besiktningar gäller säkerställande av överensstämmelse med kraven i 3 kap. i bilaga VI.

Efter nuvarande punkt 3 har fogats en ny punkt 4 enligt vilken på fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för 4 kap. också ska utföras de besiktningar som fastställs i denna punkt med beaktande av de anvisningar som organisationen har godkänt. Här avses närmast anvisningarna för besiktningar och certifikat i fråga om designindexet för energieffektiviteten (*2012 Guidelines on Survey and Certification of the Energy Efficiency Design Index*), som IMO:s MEPC-kommitté har antagit genom resolution MEPC.214(63). En första besiktning utförs före ett nytt fartyg tas i bruk eller före ett internationellt energieffektivitetscertifikat (IEE-certifikat) utfärdas. En allmän eller partiell besiktning utförs enligt omständigheterna alltid när ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för denna regel genomgår en väsentlig ombyggnad. Nuvarande punkt 4 omnumreras till punkt 5 och nuvarande punkt 5 omnumreras till punkt 6. I Finland ingår bestämmelser om besiktningar enligt MARPOL 73/78 i 53 § i fartygssäkerhetslagen. Enligt 2 mom. kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om utförandet av sådana besiktningar.

Regel 6. Utfärdande eller påtecknande av certifikat. Till början av regeln har underrubriken "Internationellt luftskyddscertifikat" fogats och till slutet "Internationellt energieffektivitetscertifikat" och i nya punkterna 4 och 5 har införts bestämmelser om utfärdande av det sistnämnda certifikatet. Ett internationellt energieffektivitetscertifikat för fartyg ges fartyg som nämns i regeln efter en första besiktning samt efter en allmän eller partiell besiktning.

I den nationella lagstiftningen ingår bestämmelser om utfärdande av olika certifikat i 57 § i fartygssäkerhetslagen. Enligt 2 mom. kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om sådana certifikat. Bestämmelser om det IAPP-certifikat som avses i regeln

ingår i 7 kap. 6 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Regel 7. *Certifikat utfärdade av en annan fördragsslutande part.* Punkt 1 har ändrats så att en part på begäran av administrationen kan låta besikta ett fartyg och utfärda eller godkänna utöver det internationella luftskyddscertifikatet också det internationella energieffektivitetscertifikatet.

Till punkt 4 fogas en hänvisning till det internationella energieffektivitetscertifikatet. Enligt punkt 4 får också detta certifikat endast utfärdas till ett fartyg som är berättigat att föra någon av de fördragsslutande parternas flagg.

I den nationella lagstiftningen ingår bestämmelser om besiktningar som utförts av en annan stats myndighet i 37 § i fartygssäkerhetslagen.

Regel 8. *Certifikatets form.* Till början av regeln har fogats underrubriken "Internationellt luftskyddscertifikat" och till slutet "Internationellt energieffektivitetscertifikat" samt bestämmelser om det sistnämnda certifikatet i den nya punkten 2. Enligt bestämmelserna i regeln ska certifikatet följa modellen i bihang VIII till bilaga VI och vara på åtminstone engelska, franska eller spanska. Om också den utfärdande statens officiella språk har använts i certifikatet, har versionen på det språket företrädde i en eventuell tolkningssituation. Bestämmelser om certifikatets form kan anses vara tekniska.

Regel 9. *Certifikats giltighetsperiod och giltighet.* Till början av regeln har underrubriken "Internationellt luftskyddscertifikat" fogats och till slutet "Internationellt energieffektivitetscertifikat" samt bestämmelser om giltighetsperioden och giltigheten av det sistnämnda certifikatet. Enligt regeln är det internationella energieffektivitetscertifikat giltigt under fartygets hela livslängd. Certifikatet upphör dock att gälla om fartyget tas ur bruk eller ett nytt certifikat utfärdas för fartyget efter en väsentlig ombyggnad, eller om fartyget börjar använda en annan stats flagg.

I den nationella lagstiftningen ingår bestämmelser om utfärdande av olika certifikat i 57 § i fartygssäkerhetslagen. Enligt 2 mom. kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om sådana certifikat och om deras giltighetsperiod och giltighet. Bestäm-

melser om det IAPP-certifikat som avses i regeln ingår i 7 kap. 6 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Regel 10. *Hamnstatskontroll av driftsbestämmelser.* I regeln ingår bestämmelser om rätten hos hamnstatens myndigheter att kontrollera att fartyget uppfyller driftsbestämmelserna enligt nya kapitel 4 i bilaga VI. Till slutet av regeln har fogats en ny punkt 5 enligt vilken hamnstatskontrollen i fråga om nya 4 kap. i bilaga VI begränsas till att vid behov kontrollera fartygets giltiga internationella energieffektivitetscertifikat i enlighet med artikel 5 i konventionen. Vid tillämpningen av regeln ska beaktas den internationella rätt som gäller förhindrande, minskning och övervakning av förorening av den marina miljön orsakad av fartyg, varmed i synnerhet hänvisas till FN:s havsrättskonvention (FördrS 49–50/1996).

I den nationella lagstiftningen ingår allmänna bestämmelser om hamnkontroller för fartyg i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten i 12 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten och i statsrådets förordning om inspektion av utländska fartyg i Finland.

Kapitel IV. Regler gällande fartygs energieffektivitet

Regel 19. *Tillämpning.* Bestämmelserna i det nya kapitlet 4 ska med nedan angivna undantag tillämpas på alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 400.

Bestämmelserna i kapitlet tillämpas inte på fartyg som endast framförs på vatten som hör till den statens suveränitet eller jurisdiktion vars flagg fartyget har rätt att föra. Varje part ska dock genom att vidta lämpliga åtgärder säkerställa att sådana fartyg har byggts och drivs i enlighet med kapitel 4 i den utsträckning som det är skäligt och praktiskt möjligt.

Reglerna 20 och 21 ska tills vidare inte tillämpas på fartyg som har dieselektrisk framdrivning eller framdrivning med turbiner eller hybridteknik. IMO:s MEPC-kommitté bereder bestämmelser och anvisningar för att också sådana nya fartyg som är försedda med dessa framdrivningssystem ska omfattas av bestämmelserna i 4 kap.

Enligt punkt 4 får administrationen dock avstå från att tillämpa kraven i reglerna 20

och 21 i fråga om fartyg med en bruttodräktighet av minst 400. Enligt punkt 5 är en förutsättning då att byggnadskontraktet för fartyget har tecknats före den 1 januari 2017, eller om det inte finns något byggnadskontrakt, att fartygets kölsträckning har ägt rum eller att fartyget befinner sig i motsvarande byggnadsstadium före den 1 juli 2017, eller fartygets leverans sker före den 1 juli 2019. På motsvarande sätt kan administrationen också avstå från att tillämpa kraven i regel 21 och 22 i fråga om väsentlig ombyggnad av ett nytt eller befintligt fartyg.

I praktiken innebär detta att administrationen får besluta att för fartyg av det slag som nämnts inte behöver beräknas i regel 20 avsett uppnått designindex för energieffektiviteten (uppnått EEDI-index) och inte heller i regel 21 avsett tillåtet EEDI-index. Det föreslås att i miljöskyddslagen för sjöfarten ska föreskrivas att Trafiksäkerhetsverket får besluta om sådana undantag.

I punkt 6 ingår en skyldighet för parternas administration att meddela IMO om den tillåter, avbryter eller återtar tillämpningen av punkt 4 eller beslutar att inte tillämpa punkt 4 i fråga om ett fartyg som har rätt att föra dess flagg. I Finland ska Trafiksäkerhetsverket svara för lämnande av sådana uppgifter till IMO.

Regel 20. Uppnått designindex för energieffektiviteten (Uppnått EEDI-index). Enligt regeln ska det uppnådda EEDI-indexet räknas ut för varje nytt bulkfartyg, gastanfartyg, tankfartyg, containerfartyg, torrlastfartyg, kylfartyg, kombinationsfartyg, passagerarfartyg, ro-ro-biltransportfartyg, ro-ro-lastfartyg och ro-ro-passagerarfartyg. Det uppnådda EEDI-indexet ska också räknas ut för varje fartyg som hör till någon av de ovan uppräknade fartygstyperna som genomgått en väsentlig ombyggnad, och för varje nytt eller befintligt fartyg av någon av de ovan uppräknade fartygstyperna där den väsentliga ombyggnaden till sin omfattning är sådan att administrationen anser att fartyget är nybyggt.

Det uppnådda EEDI-indexet är fartygsspecifikt och det anger fartygets beräknade energieffektivitet. De uppgifter som behövs för beräkningen av EEDI-indexet och kalkyleringsmetoden ska anges i den tekniska

EEDI-fil som finns som bilaga till den utredning över byggsättet som hänför sig till fartygets energieffektivitet. Administrationen eller en institution som den vederbörligen bemyndigat ska granska det uppnådda EEDI-indexet utifrån den tekniska EEDI-filen.

Beräkningen av det uppnådda EEDI-indexet utförs i enlighet med anvisningar som organisationen tagit fram. Anvisningarna för beräkningen har getts i IMO:s MEPC-kommittés resolution MEPC.212(63) (Anvisningar av år 2012 gällande metoden för beräkning av det uppnådda designindexet för energieffektiviteten för nya fartyg, *2012 Guidelines on the Method of Calculation of the Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new Ships*).

Regel 21. Tillåtet EEDI-index. Enligt regeln får det uppnådda EEDI-indexet hos varje nytt bulklastfartyg, gastanfartyg, tankfartyg, containerfartyg, allmänt lastfartyg, kylfartyg och kombinationsfartyg vara högst så stort som det tillåtna EEDI-indexet. Detsamma gäller varje nytt fartyg som hör till någon av de ovan nämnda fartygstyperna och som genomgått väsentlig ombyggnad. Dessutom ska det uppnådda EEDI-indexet beräknas för vare nytt eller befintligt fartyg som hör till någon av de fartygstyper som uppräknats ovan och som genomgått en väsentlig ombyggnad som till sin omfattning är sådan att administrationen anser att fartyget är nybyggt. Även då får det uppnådda EEDI-indexet vara högst så stort som det tillåtna EEDI-indexet, när den korrigeringsfaktor som tillämpas och som fastställs närmare i regeln motsvarar det ombyggda fartygets fartygstyp och storlek på dagen för ändringskontraktet, eller om inget kontrakt tecknats, på dagen för inledandet av ändringsarbetet. Regeln innehåller dessutom närmare bestämmelser om hur det tillåtna EEDI-indexet räknas ut samt om korrigeringsfaktorer för olika fartygstyper.

Regel 22. Fartygsspecifik plan för energieffektivitetshantering (SEEMP-plan). Enligt regeln ska det på alla fartyg finnas en fartygsspecifik plan för energieffektivitetshantering (SEEMP-plan). Planen kan utgöra en del av fartygets säkerhetsledningssystem (SMS-system). SEEMP-planen ska utformas i enlighet med de anvisningar som organisa-

tionen antagit. Anvisningarna har utfärdats i IMO:s MEPC-kommittés resolution MEPC.213(63) (Anvisningar från år 2012 för upprättande av en hanteringsplan för fartygets energieffektivitet, *2012 Guidelines for the Development of Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)*).

Regel 23. *Främjande av tekniskt samarbete och överföring av teknologi som hänför sig till förbättrandet av fartygs energieffektivitet.* I regeln ingår en bestämmelse om administrationernas skyldighet att främja och vid behov tillhandahålla antingen direkt eller genom organisationen stöd till stater, och i synnerhet till stater i utveckling, som begär tekniskt bistånd. Anvisningar som hänför sig till tekniskt samarbete och överföring av teknologi behandlas i IMO:s MEPC-kommitté.

Till slutet av bilagan har fogats ett nytt bilag VIII där det ingår en modell för det Internationella energieffektivitetscertifikatet (IEE-certifikatet). Tillägget är tekniskt till sin natur.

Den 4 april 2014 antog IMO resolutionen MEPC.251(66) genom vilken det görs vissa ändringar i kapitlet om fartygens energieffektivitet. Ändringarna träder i kraft den 1 september 2015 och de föreläggs riksdagen för behandling i en separat proposition i år 2015.

2 Lagförsrslag

2.1 Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilagan VI till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och i de ändringar som senare införts i bilagan

1 §. Paragrafen innehåller en sedvanlig blankettlagsbestämmelse, genom vilken de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78 och i de ändringar som senare införts i bilagan sätts i kraft. Bestämmelserna som hör till området för lagstiftningen specificeras nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Enligt paragrafen ska det föreskrivas genom förordning av statsrådet om sättande i

kraft och ikraftträdandet av de övriga bestämmelserna i den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78 och i de ändringar som senare införts i den.

2.2 Miljöskyddslag för sjöfarten

Genom de ändringar som föreslås i miljöskyddslagen för sjöfarten har man strävat efter att genomföra den lagstiftningsteknik och grundläggande struktur som valdes i samband med stiftandet av lagen. De föreslagna ändringarna harmonierar således med målsättningen för den övergripande reformen av sjöfartens miljöskyddslagstiftning som trädde i kraft i början av 2010.

1 kap. Allmänna bestämmelser

2 §. Definitioner. Definitionerna i punkterna 41, 42 och 45 ska uppdateras så att de motsvarar definitionerna i artikel 2.3a, 2.3b och 2.3m i ändringsdirektivet till svaveldirektivet.

3 kap. Oljeutsläppsavgift

1 §. Skyldighet att betala oljeutsläppsavgift. I 4 mom. hänvisas i stället för tullen till Tullen, som är den benämning som numera används för tullmyndigheten.

7 kap. Förhindrande av luftförorening från fartyg

4 §. Utsläpp av luftförorenande ämnen i undantagsfall. Paragrafens ordalydelse ska ändras för att motsvara ordalydelsen i regel 3 i den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78.

7 §. Kvalitetskrav på bränsle. Paragrafens ordalydelse ska ändras för att motsvara ordalydelsen i ändringsdirektivet till svaveldirektivet och till 2 mom. ska fogas en hänvisning till nya 9 a §, där det föreslås en bestämmelse om utsläppsminskningmetoder för utsläpp, såsom svavelskrubbar.

Dessutom föreslås att till paragrafen ska fogas nya 3 och 4 mom. I de nya momenten ska föreskrivas om situationer där fartyg inte har kunnat skaffa bränsle som uppfyller de

nya kvalitetskraven. Genom 3 och 4 mom. som fogas till paragrafen genomförs artikel 4a.5b. i ändringsdirektivet till svaveldirektivet.

9 §. Överlåtelsebevis för bränsle, prov över bränsle och införande av anteckningar om bränslet i skeppsdagboken och oljedagboken. Det föreslås att paragrafens rubrik ska ändras för att den ska motsvara de ändringar som införts i innehållet i paragrafen.

Det föreslås att 1 mom. ska ändras så att överlåtelsebevis för bränsle och åtföljande prov över bränsle endast ska krävas av fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 och som är i internationell fart.

Det föreslås att ett nytt 2 mom. ska fogas till paragrafen med bestämmelser om skyldigheten att införa anteckningar om bränsleåtgärder i fartygets skeppsdagbok och oljedagbok. Till 15 § föreslås att det ska fogas ett bemyndigande för Trafiksäkerhetsverket att meddela närmare föreskrifter om de anteckningar som ska införas i skeppsdagboken och oljedagboken. Orsaken till ändringen är den brist i den nationella lagstiftningen som framkom vid IMO:s frivilliga auditering i november 2011. Genom 2 mom. genomförs också artikel 4 a.5 i ändringsdirektivet till svaveldirektivet.

9 a §. Utsläppsminskningmetoder. Paragrafens 1 mom. grundar sig på artikel 4 c i ändringsdirektivet till svaveldirektivet och 2 mom. på artikel 4 d i ändringsdirektivet. På godkännande av utsläppsminskningmetoder, såsom svavelskrubbrar, tillämpas utöver svaveldirektivet också EU:s lagstiftning om marin utrustning, enligt vilken beslutsfattandet i fråga om godtagbara anordningar görs på EU-nivå. Rådets direktiv nr 96/98/EG om marin utrustning har genomförts nationellt genom lagen om marin utrustning (1503/2011).

10 §. Försök med nya utsläppsminskningmetoder. Det föreslås att paragrafens ordalydelse ska ändras för att motsvara ordalydelsen i artikel 4 e i ändringsdirektivet till svaveldirektivet. Tidsfristerna för försök enligt svaveldirektivet avviker från de tidsfrister som fastställs i regel 3.2 i bilaga VI till MARPOL 73/78. Enligt den reviderade bilagan VI är maximitiden för tillstånd för försök 18 månader i fråga om marindieselmotorer

med en cylindervolym på högst 30 liter. Tidsfristen kan förlängas med en ny period på 18 månader. I fråga om marindieselmotorer med en cylindervolym på minst 30 liter är tidsfristen fem år och den kan förlängas med en ny femårsperiod. Enligt svaveldirektivet är maximitiden för försök enligt artikel 4 e 18 månader. Enligt Trafiksäkerhetsverkets tolkning är detta den maximala längden för en försöksperiod. Antal försöksperioder per fartyg är högst två.

12 §. Skyldigheter hos leverantörer av marina bränslen och övervakning som gäller bränslen. Det föreslås att paragrafens rubrik ska ändras för att den ska motsvara de ändringar som införts i innehållet i paragrafen. Till början av paragrafen ska fogas ett nytt moment med bestämmelser om skyldigheter hos leverantörer av marina bränslen i enlighet med regel 18 i bilaga VI till MARPOL 73/78 och i artikel 4 a.6.b i ändringsdirektivet till svaveldirektivet.

Nuvarande 1 mom. blir 2 mom. Momentet grundar sig på artikel 4 a.5a i ändringsdirektivet till svaveldirektivet. Det föreslås att momentet ska ändras så att Tullen ska rapportera de uppgifter som avses i momentet till Trafiksäkerhetsverket. Enligt gällande lag rapporterar tullverket uppgifterna till Finlands miljöcentral. Ändringen utgör ett led i centraliseringen till Trafiksäkerhetsverket av uppgifter som hänför sig till tillsynen över marina bränslen. Enligt förslaget ändras benämningen på tullmyndigheten så att man i stället för tullverket använder det nuvarande namnet Tullen.

Paragrafens nuvarande 2 mom. blir till 3 mom. och till momentet fogas en hänvisning till bestämmelserna i bilaga VI till MARPOL 73/78 och till Europeiska unionens bestämmelser. I momentet genomförs artikel 6.1 och artikel 6.1a i ändringsdirektivet till svaveldirektivet, i vilka ingår närmare bestämmelser om frekvensen för fartygskontroller samt om tagande och analys av prov.

13 §. Rapportering och informationsutbyte om marina bränslen. Enligt gällande lag är tillverkare, försäljare och importörer av marina bränslen skyldiga att lämna uppgifter både till Trafiksäkerhetsverket och till Finlands miljöcentral.

Det föreslås att ett nytt 2 mom. ska fogas till paragrafen, enligt vilket Trafiksäkerhetsverket ska föra ett allmänt tillgängligt register över lokala leverantörer av marina bränslen. Orsaken till fogandet av det nya momentet är den brist i den nationella lagstiftningen som framkom vid IMO:s frivilliga auditering i november 2011. Genom momentet ska också genomföras artikel 4a.6a i ändringsdirektivet till svaveldirektivet.

På grund av fogandet av det nya momentet flyttas nuvarande 2 mom. till 3 mom.

15 §. Närmare bestämmelser och föreskrifter. Det föreslås att till 1 mom. ska fogas en ny punkt 6 a med stöd av vilken närmare bestämmelser om i 9 a § avsedda utsläppsminskningmetoder och om deras godkännande kan utfärdas genom förordning av statsrådet.

Strukturen på 2 mom. föreslås bli ändrad till en förteckning och till momentet ska fogas en ny punkt 2, med stöd av vilken Trafiksäkerhetsverket ska kunna meddela närmare tekniska föreskrifter om de anteckningar som ska införas i fartygets skeppsdagbok med stöd av 9 § 2 mom. Bestämmelser om de anteckningar som ska införas i skeppsdagboken ingår i artikel 4 a.5 och artikel 4 b.1.2 i ändringsdirektivet till svaveldirektivet.

Bestämmelserna i miljöskyddslagen för sjöfarten kan vid behov kompletteras på det sätt som förutsätts i bilaga VI till MARPOL 73/78 och i EU:s svaveldirektiv genom förordning av statsrådet och föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket. Vid behov kan också IMO:s och HELCOMs rekommendationer och anvisningar av teknisk natur genomföras genom närmare bestämmelser och föreskrifter.

7 a kap. Fartygs energieffektivitet

1 §. Krav på fartygs energieffektivitet. Det föreslås att till miljöskyddslagen för sjöfarten ska fogas ett nytt 7 a kap. i vilket de viktigaste skyldigheterna avseende krav på nya fartygs energieffektivitet enligt det nya 4 kap. i bilaga VI till MARPOL 73/78 ska införas. Med stöd av de paragrafer som ska fogas till lagen ska kraven i fråga om energieffektivitet för nya fartyg utsträckas att som sådana också gälla fartyg i inrikes fart. Utöver fartyg i internationell fart ska också fartyg i inrikes

fart vars bruttodräktighet är minst 400 och som även annars ska höra till tillämpningsområdet för de aktuella bestämmelserna i enlighet med regel 19 i bilaga VI till MARPOL 73/78 omfattas av bestämmelserna. Kapitlets 1 § ska innehålla bestämmelser om värdet på det designindex för energieffektiviteten som ska beräknas för fartyg. Paragrafen grundar sig på reglerna 20 och 21 i bilaga VI till MARPOL 73/78.

2 §. SEEMP-plan. Enligt paragrafen ska fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 ha en plan för energieffektivitetshandling i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78, dvs. en s.k. SEEMP-plan. Paragrafen grundar sig på regel 22 i bilaga VI till MARPOL 73/78.

3 §. IEE-certifikat. Enligt paragrafen ska fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 ha ett internationellt energieffektivitetscertifikat i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78, dvs. ett s.k. IEE-certifikat. Certifikatet visar att fartyget uppfyller de krav som gäller fartygs energieffektivitet. I fråga om certifikatet är Trafiksäkerhetsverket behörig myndighet i Finland.

4 §. Undantag i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet. Paragrafen grundar sig på regel 19.4 i bilaga VI till MARPOL 73/78, enligt vilken administrationen får avstå från att tillämpa kraven i reglerna 20 och 21 i fråga om fartyg med en bruttodräktighet av minst 400. I regel 19.5 har administrationens möjlighet att bevilja undantag begränsats enligt byggnadstidpunkten för fartyget. Enligt punkten undantag får inte beviljas där fartygets byggnadskontrakt tecknats den 1 januari 2017 eller därefter, eller i ett sådant fall att det inte finns något byggnadskontrakt, när fartygets kölsträckning har ägt rum eller fartyget befinner sig i motsvarande byggnadsstadium den 1 juli 2017 eller därefter, eller fartygets leverans sker den 1 juli 2019 eller därefter. Dessutom innehåller punkten särskilda bestämmelser i fråga om väsentlig ombyggnad som fartyget genomgått.

Möjligheten till avvikelser infördes för att tillmötesgå önskemålen hos länderna i utveckling som motsatte sig införande av bestämmelser om energieffektivitet för nya fartyg i bilaga VI till MARPOL 73/78. Det är fråga om en ny och tekniskt mycket kompli-

cerad helhet av bestämmelser, där man ännu inte har erfarenhet av dess praktiska tillämpning i fråga om olika fartyg.

Avsikten är att i framtiden granska hur energieffektivitetsreglerna fungerar i praktiken i två skeden i enlighet med regel 21.6 i bilaga VI till MARPOL 73/78. I samband med granskningarna är det möjligt att framföra ändringar i kraven, om de i fråga om vissa fartyg anses vara oskäligt svåra att iaktta.

5 §. Närmare bestämmelser och föreskrifter. Enligt 1 mom. får närmare bestämmelser utfärdas genom förordning av statsrådet om ordnandet av tillsynen över överensstämmelse med kraven av designindexet för fartygs energieffektivitet samt om undantag som Trafiksäkerhetsverket kan bevilja i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet.

Enligt 2 mom. kan genom föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket utfärdas närmare tekniska föreskrifter om beräkning av designindexet för fartygs energieffektivitet, om upprättande av SEEMP-planer samt om IEE-certifikat.

Bestämmelserna i miljöskyddslagen för sjöfarten kan vid behov preciseras på det sätt som förutsatts i bilaga VI till MARPOL 73/78 genom förordning av statsrådet och föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket. Genom närmare bestämmelser och föreskrifter kan vid behov också IMO:s och HELCOMs rekommendationer och anvisningar av teknisk natur genomföras, för vilka det kan uppstå behov i framtiden när man får praktisk erfarenhet av tillämpningen av de nya energieffektivitetsbestämmelserna och de tekniska detaljerna preciseras.

9 kap. Mottagning av avfall i hamn

5 §. Tillfälle att bli hörd och informering om en hamns avfallshanteringsplan. Det föreslås att ett omnämnande om kommuners miljöförvaltningsmyndigheter fogas till 1 och 2 mom. som en teknisk komplettering, eftersom detta uteblev från regeringspropositionen till miljöskyddslag för sjöfarten (RP 248/2009 rd). Dessutom föreslås vissa granskningar i ordalydelsen i paragrafen.

10 kap. Avlämning av avfall i hamn

1 §. Obligatorisk avlämning av fartygsavfall och lastrester. Det föreslås att ordalydelsen i 4 mom. görs klarare. Avsikten är inte att ändra sakinhållet i bestämmelsen. Momentet grundar sig på artikel 7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester. Den granskade ordalydelsen skulle också bättre motsvara formuleringen i direktivet.

12 kap. Tillsyn och administrativt tvång

1 §. Tillsynsmyndigheter. Det föreslås att man i 1 mom. i stället för till tullverket hänvisar till Tullen i enlighet med den nuvarande benämningen på tullmyndigheten.

6 §. Gränsbevakningsväsendets tillsynsuppgifter. Förslaget innebär att gränsbevakningsväsendets tillsynsuppgifter preciseras. Det föreslås att man till paragrafen fogar ett nytt 2 mom., enligt vilket gränsbevakningsväsendet ska delta i tillsynen av utsläpp från fartyg till luft och av skadliga påväxthindrande system som används för att skydda fartyg. De förbud och begränsningar som gäller skadliga påväxthindrande system grundar sig på den internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg (FördrS 92–93/2010, den så kallade AFS-konventionen) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 782/2003 av den 14 april 2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg (den så kallade TBT-förordningen).

Gränsbevakningsväsendet är Finlands ledande myndighet inom sjöräddning och en tillsynsmyndighet på många områden av lagstiftningen inom sjöfart. Till dess uppgifter hör också att övervaka havsområdet och sjötrafiken samt att avvärja miljöskador till havs. I tillsynen av utsläpp från fartyg samarbetar gränsbevakningsväsendet med Trafiksäkerhetsverket och miljömyndigheterna. Gränsbevakningsväsendet är också den myndighet som påför oljeutsläppsavgift enligt 3 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Med tanke på tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna är det gränsvärde på 0,10 procent för svavelhalten på kontrollområden för svaveloxidutsläpp som införs i början av

2015 mycket viktigt. Olika länder samarbetar såväl inom EU som inom HELCOM. Också på det nationella planet bör myndigheterna arbeta i nära samråd för att tillsynen ska kunna ordnas på ett så effektivt sätt som möjligt.

Med stöd av de gällande bestämmelserna ska gränsbevakningsväsendet redan nu utöva tillsyn över efterlevnaden i Finlands territorialvatten och ekonomiska zon av utsläpp till vatten av fartyg. Gränsbevakningsväsendet sköter denna uppgift bland annat med hjälp av kontrollflygningar. Väsendet förfogar även över fartyg som används för tillsynen. Tillsynen av utsläpp från fartyg till luft och av skadliga påväxthindrande system kompletterar på ett ändamålsenligt sätt väsendets nuvarande uppgifter, och orsakar inte särskilt mycket extra arbete. När övervakningstekniken utvecklas är det möjligt att man i gränsbevakningsväsendets luftfartyg kan installera till exempel anordningar som detekterar svavelutsläpp och som gör det möjligt att rikta tillsynen på basis av riskerna på Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och i finska hamnar.

7 §. Tullens tillsynsuppgifter. Det föreslås att man i 1 mom. och dess rubrik i stället för till tullverket hänvisar till Tullen i enlighet med nuvarande benämningen på tullmyndigheten.

8 §. Polisens tillsynsuppgifter. Enligt förslaget ska polisens tillsynsuppgifter preciseras på samma sätt som gränsbevakningsväsendets tillsynsuppgifter i 6 §. Det föreslås att man till paragrafen fogar ett 2 mom., enligt vilket polisen ska delta även i tillsynen av utsläpp från fartyg till luft och av skadliga påväxthindrande system som används för att skydda fartyg. Enligt den gällande paragrafen ska polisen utöva tillsyn över efterlevnaden på insjöområdet och i Finlands territorialvatten av utsläpp till vatten från fartyg. De nya uppgifterna kompletterar på ett ändamålsenligt sätt polisens nuvarande uppgifter, och orsakar inte särskilt mycket extra arbetet.

11 §. Utredning av inträffade utsläpp och åtgärder vid omedelbar risk för vattenförorening. Det föreslås att man till 1 mom. fogar en uttrycklig bestämmelse om att Trafiksäkerhetsverkets, gränsbevakningsväsendets och polisens rätt att förrätta inspektioner på finska fartyg och att ta prover i syfte att utre-

da ursprunget till utsläpp även omfattar kvaliteten på det bränsle som används på fartyget och ursprunget till andra utsläpp till luften från fartyget. Detta gäller förutom finska fartyg även utländska fartyg då de ligger i hamn eller till ankars på finskt vattenområde eller färdas på finskt vattenområde. Ändringen förtydligar de nämnda myndigheternas befogenheter i fråga om utsläpp till luften från fartyg.

Ordalydelsen risk för vattenförorening i 2 mom. föreslås bli omformulerad till risk för miljöförstöring. Begreppet miljöförstöring definieras i 1 kap. 2 § 27 punkten i miljöskyddslagen för sjöfarten. Enligt den avses med miljöförstöring att vattnets tillstånd förändras så att detta äventyrar människans hälsa, skadar de levande naturtillgångarna och livet i vattnen, ställer hinder för fisket eller annat berättigat nyttjande av vattenområdena, försämrar vattnets bruksegenskaper, minskar trivsamteten eller orsakar därmed jämförbara olägenheter, eller skada på luftkvaliteten eller klimatet till följd av normal drift av fartyg, exempelvis den skada som kväve och svavel från motoravgaser eller den skada som ozonnedbrytande ämnen orsakar.

Ändringen behövs för att Trafiksäkerhetsverkets, gränsbevakningsväsendets och polisens rätt att stoppa ett fartyg då det ligger i hamn eller till ankars på finskt vattenområde även ska inbegripa sådana utsläpp i luften från fartyg som orsakar förstöring som inte nödvändigtvis är endast vattenförorening. Förutom fartyg som ligger i hamn eller till ankars på finskt vattenområde eller framförs på finskt vattenområde gäller de nämnda myndigheternas rättigheter även finska fartyg som färdas på finskt vattenområde eller utanför det samt utländska fartyg då de färdas på finskt vattenområde.

18 §. Närmare bestämmelser. Det föreslås att man i paragrafen i stället för till tullverket hänvisar till Tullen i enlighet med den nuvarande benämningen på tullmyndigheten.

3 Ikraftträdande

Den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78 antogs av IMO:s MEPC-kommitté vid dess 58:e session i London den 10 oktober 2008 genom resolution MEPC.176(58). Änd-

ringen genom vilken Nordamerikas havsområden utsågs till ett kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp antogs vid MEPC-kommitténs 60:e session den 26 mars 2010 genom resolution MEPC.190(60) och motsvarande ändring gällande Förenta staternas Karibiska hav vid MEPC-kommitténs 62:a session den 15 juli 2011 genom resolution MEPC.202(62). De ändringar som gäller nya fartygs energieffektivitet antogs också vid MEPC-kommitténs 62:a session den 15 juli 2011 genom resolution MEPC.203(62).

Den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78 och därtill senare införda ändringar har trätt i kraft internationellt genom iakttagande av ett förfarande för tyst godkännande enligt artikel 16(2)(f)(iii) i MARPOL 73/78. Enligt förfarandet anses de ändringar som godkänts av MEPC-kommittén vara godkända om inte minst en tredjedel av de fördragsslutande parterna eller de fördragsslutande parter vars handelsflotta sammanlagt representerar minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet innan ett visst datum som angetts separat för varje resolution har motsatt sig ändringarna. Ändringarna trädde i kraft internationellt enligt artikel 16(2)(g)(ii) i MARPOL 73/78 sex månader efter den dag som de ansågs ha blivit godkända i enlighet med det ovan framförda förfarandet.

Enligt artikel 16(2)(f)(ii) i MARPOL 73/78 kan en part likväl närsomhelst innan ändringen i bilagan till konventionen träder i kraft meddela IMO:s generalsekreterare att ändringen inte träder i kraft för dess del förrän ett uttryckligt samtycke har avgivits.

Finland har meddelat IMO:s generalsekreterare genom noter avseende de olika resolutionerna att den reviderade bilagan VI och därtill senare införda ändringar kan träda i kraft för Finland först efter avgivandet av ett uttryckligt samtycke, när de nödvändiga nationella förfarandena för godkännande och sättande i kraft har genomförts. För Finland träder således den reviderade bilagan VI och därtill senare införda ändringar i kraft först när Finland har meddelat IMO:s generalsekreterare att noterna har återtagits. Frågan har analyserats närmare i fråga om de olika resolutionerna i avsnitt 3.2.

Det föreslås att riksdagen ska godkänna en lag om sättande i kraft av de bestämmelser

som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilagan VI och därtill senare införda ändringar. I propositionen föreslås dessutom att miljöskyddslagen för sjöfarten ska ändras för att motsvara de ändrade internationella bestämmelserna.

Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilagan VI och de ändringar som senare införts i den samt i lagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten avses träda i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet samtidigt som den reviderade bilagan VI och de ändringar som senare införts i den träder i kraft för Finland.

Enligt 27 § punkt 13 i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) riket lagstiftningsbehörighet i frågor som gäller handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten. Största delen av bestämmelserna i den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78 gäller dessa saker och hör således till rikets lagstiftningsbehörighet. Enligt 18 § punkt 10 har dock landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om natur- och miljövård, friluftsliv och vattenrätt. Regel 17 innehåller bestämmelser om motagningsanläggningar i hamnar, vilka ska anses gälla frågor som hör till natur- och miljövård, varför de hör till landskapets lagstiftningsbehörighet. Även bestämmelserna om utsläppande av bränsle på marknaden i landskapet anses höra till området för miljövård. Eftersom den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78 innehåller bestämmelser som delvis hör till landskapets lagstiftningsbehörighet krävs för ikraftträdandet av deras ikraftsättandelag i landskapet Åland samtycke av Ålands lagting i enlighet med 59 § 1 mom. i självstyrelselagen.

4 Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning

4.1 Behovet av riksdagens samtycke

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis täcker riksdagens

grundlagsenliga behörighet att godkänna internationella förpliktelser alla bestämmelser i internationella förpliktelser som i materiellt hänseende hör till området för lagstiftningen. En bestämmelse i ett fördrag eller i en annan internationell förpliktelse ska anses höra till området för lagstiftningen 1) om bestämmelsen gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, 2) om bestämmelsen i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, 3) om frågan som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska regleras genom lag, eller 4) om bestämmelsen gäller en fråga om vilken det finns gällande bestämmelser i lag eller 5) det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas genom lag om frågan. Frågan huruvida en bestämmelse strider mot eller stämmer överens med en lagbestämmelse i Finland påverkar inte denna bedömning (GrUU 11, 12 och 45/2000 rd).

I fråga om en överenskommelse som innehåller bestämmelser som hör till både Finlands och Europeiska unionens behörighet, dvs. i fråga om s.k. blandade avtal, godkänner riksdagen överenskommelsen dock endast till den del som den hör till Finlands behörighet, eftersom bestämmelser i överenskommelser som hör till unionens behörighet inte hör till riksdagens behörighet och riksdagens godkännande således inte gäller dessa delar i en överenskommelse (GrUU 6/2001 rd).

Nedan har först utretts vilka av bestämmelserna i den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78 och i de därtill senare införda ändringarna hör till Europeiska unionens behörighet. Härefter har bland de bestämmelser som hör till den nationella behörigheten lyfts fram de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, i fråga om vilka riksdagen godkännande behövs i enlighet med 94 § 1 mom. i grundlagen.

4.1.1 Den övergripande reformen av bilaga VI till MARPOL 73/78

Bestämmelser som hör till Europeiska unionens behörighet

Genom resolution MEPC.176(58) genomfördes en övergripande reform av MARPOL 73/78-konventionens bilaga VI som gäller förhindrande av luftförorening från fartyg. De EU-rättsakter som hänför sig till bestämmelserna i bilagan framförs i avsnitt 2.2.2. På grundval av dessa bestämmelser hör bilagan till Europeiska unionens behörighet till den del som det är fråga om svaveloxidutsläpp, ämnen som bryter ned ozonskiktet, delegering till klassificeringssällskap av olika uppgifter som hör till flaggstaterna, hamnstatskontroll samt marin utrustning som godkänns enligt direktivet om marin utrustning.

Till den nationella behörigheten hör däremot de bestämmelser som gäller besiktningar och certifikat, annan tillsyn än hamnstatskontroll, påföljder för överträdelser, kväveoxidutsläpp, utsläpp av flyktiga organiska föreningar (VOC), avfallsförbränning på fartyg samt mottagningsanläggningar för fartygsavfall i hamnar när det är fråga om mottagning av fartygsavfall i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78. Nedan har specificerats mer detaljerat hur de olika bestämmelserna i bilagan hör till EU:s behörighet.

Kapitel I innehåller allmänna bestämmelser som gäller hela bilagan. I regel 1 ingår bestämmelser om tillämpningsområdet för bilagan, regel 2 innehåller definitionerna på de viktigaste begreppen i bilagan, regel 3 gäller undantag och dispenser i fråga om tillämpningen av bestämmelserna i bilagan och i regel 4 ingår bestämmelser om likvärdigheter. Bestämmelserna hör till Europeiska unionens behörighet till den del som det är fråga om ovan nämnda frågor som hör till EU:s behörighet. Till övriga delar hör bestämmelserna till den nationella behörigheten.

Kapitel II i bilagan innehåller bestämmelser om besiktningar, certifikat och tillsyn. I regel 5 ingår bestämmelser om fartygsbesiktning, i regel 6 om utfärdande av certifikat och påteckningar, i regel 7 om certifikat som utfärdats av en annan part, i regel 8 om certifikatets form, i regel 9 om certifikats giltighetsperiod och giltighet, i regel 10 om hamnstatskontroll av driftsbestämmelser, i regel 11 om uppdagade överträdelser och tillsyn över genomförandet. Bestämmelserna hör till Europeiska unionens behörighet till den del som det är fråga om ovan nämnda frågor som hör

till unionens behörighet. Till övriga delar hör bestämmelserna till den nationella behörigheten.

Kapitel III i bilagan innehåller bestämmelser om krav gällande tillsyn över utsläpp från fartyg. I regel 12 bestäms om ämnen som bryter ned ozonskiktet. I regeln förbjuds bl.a. alla avsiktliga utsläpp från fartyg av ämnen som bryter ned ozonskiktet. Gällande bestämmelser om ämnen som bryter ned ozonskiktet ingår i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1005/2009 av den 16 september 2009. Regel 12 hör sålunda till Europeiska unionens behörighet.

Regel 14 innehåller bestämmelser om fartygs svaveloxidutsläpp. Syftet med regeln är att minska svaveloxidutsläpp från fartyg genom att för svavelhalten i det bränsle som fartyg använder uppställa striktare gränser än de nuvarande. För svaveloxidutsläpp gäller EU:s svaveldirektiv, vilket har uppdaterats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU så att det motsvarar den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78. Regel 14 hör sålunda till Europeiska unionens behörighet.

Regel 18 innehåller bestämmelser om tillgång på brännolja och brännoljans kvalitet. Liksom när det gäller bestämmelserna om svaveloxidutsläpp, hör också bestämmelserna som gäller tillgång på bränsle och bränslekvalitet till Europeiska unionens behörighet med stöd av svaveldirektivet. Regel 18 hör sålunda till unionens behörighet.

Bestämmelserna som hör till området för lagstiftningen

I regel 1 ingår en bestämmelse om tillämpningsområdet för bilagan. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis hör de bestämmelser till området för lagstiftningen som indirekt påverkar tillämpningen av de materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i en konvention (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Regel 1 hör sålunda till området för lagstiftningen.

Regel 2 innehåller definitionerna på de viktigaste termer som används i bilagan. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis hör bestämmelser som indirekt påverkar innehållet eller tillämpningen av de materiella bestämmelserna i en konvention till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Regel 2 hör sålunda till området för lagstiftningen.

Regel 3 gäller undantag och dispenser i fråga om tillämpningen av bestämmelserna i bilagan. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis hör bestämmelser som indirekt påverkar innehållet eller tillämpningen av de materiella bestämmelserna i en konvention till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Regel 3 hör sålunda till området för lagstiftningen.

Regel 6 innehåller bestämmelser om utfärdande och godkännande av certifikat. I den nationella lagstiftningen ingår bestämmelser om utfärdande av olika certifikat i 57 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009). Enligt 2 mom. kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om sådana certifikat. Bestämmelser om det IAPP-certifikat som avses i regeln ingår i 7 kap. 6 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Regel 6 hör sålunda till området för lagstiftningen.

Regel 7 innehåller bestämmelser om certifikat utfärdade av en annan part. I den nationella lagstiftningen ingår bestämmelser om besiktningar som utförts av en annan stats myndighet i 37 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009). Regel 7 hör sålunda till området för lagstiftningen.

Regel 9 innehåller bestämmelser om certifikats giltighetsperiod och giltighet. I den nationella lagstiftningen ingår bestämmelser om utfärdande av olika certifikat i 57 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009). Enligt 2 mom. kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om sådana certifikat och om deras giltighetsperiod och giltighet. Bestämmelser om det IAPP-certifikat som avses i regeln ingår i 7 kap. 6 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Regel 9 hör sålunda till området för lagstiftningen.

Regel 11 ingår bestämmelser om uppdagade överträdelser och tillsyn över genomförandet. I den finska nationella lagstiftningen ingår bestämmelser om saken i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) samt i 12 och 13 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Regel 12 ingår bestämmelser om tillämpningsområdet för bilagan. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis hör de bestämmelser till området för lagstiftningen som indirekt påverkar tillämpningen av de materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i en konvention (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Regel 12 hör sålunda till området för lagstiftningen.

ten. Regel 11 hör sålunda till området för lagstiftningen.

I regel 13 bestäms om minskning av kväveoxidutsläpp från fartyg. I regeln har man tagit i bruk ett system för begränsning av utsläpp på tre nivåer, där kväveoxidutsläppen från fartyg begränsas etappvis. I regeln bestäms om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, och den hör således till området för lagstiftningen.

Regel 16 innehåller bestämmelser om avfallsförbränning på fartyg. I den nationella lagstiftningen ingår bestämmelser om avfallsförbränning på fartyg i 7 kap. 11 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. I regeln bestäms om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, och den hör således till området för lagstiftningen.

I regel 17 ingår bestämmelser om mottagningsanläggningar i hamnar. I den nationella lagstiftningen ingår bestämmelser om mottagningsanläggningar i hamnar i 9 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. I regeln åläggs skyldigheter för hamnoperatörer. Regeln hör till området för lagstiftningen.

4.1.2 Utseende av Nordamerikas havsområde till ett kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp enligt bilaga VI till MARPOL 73/78

Genom resolution MEPC.190(60) ändras bilaga VI till MARPOL 73/78 om förhindrande av luftförorening från fartyg. Genom ändringarna utses Nordamerikas havsområde till ett i bilagan avsett kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp.

Genom resolutionen ändras regel 13.6 så att Nordamerikas havsområde utses till ett kontrollområde för kväveoxider. Inom kontrollområdena tillämpas utsläppsbegränsningar som är striktare än de utsläppsbegränsningar som tillämpas på andra havsområden. I regeln bestäms om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, varför den kan anses höra till området för lagstiftningen. Till denna del behövs riksdagens godkännande i enlighet med 94 § 1 mom. i grundlagen.

Genom resolutionen ändras regel 14.3 så att Nordamerikas havsområde utses till ett kontrollområde för svaveloxider. I fråga om

svaveloxider finns EU:s svaveldirektiv, varför regel 14 hör till Europeiska unionens behörighet.

4.1.3 Utseende av Förenta staternas Karibiska hav till ett kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp enligt bilaga VI till MARPOL 73/78

Genom resolution MEPC.202(62) ändras bilaga VI till MARPOL 73/78 om förhindrande av luftförorening från fartyg. Genom ändringarna utses Förenta staternas Karibiska hav till ett i bilagan avsett kontrollområde för kväve- och svaveloxidutsläpp samt avgränsas vissa fartyg som framförs på Nordamerikas och Karibiska havets kontrollområden från tillämpningsområdet för de striktare utsläppsbegränsningar som tillämpas på dessa områden.

Genom resolutionen ändras regel 13.6 så att Förenta staternas Karibiska hav utses till ett kontrollområde för kväveoxider. I punkt 7.3 införs dessutom vissa ändringar i ordalydelsen som gör tolkningen av punkten klarare. Inom kontrollområdena tillämpas utsläppsbegränsningar som är striktare än de utsläppsbegränsningar som tillämpas på andra havsområden. I regeln bestäms om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, varför den kan anses höra till området för lagstiftningen. Till denna del behövs riksdagens godkännande i enlighet med 94 § 1 mom. i grundlagen.

Genom resolutionen ändras regel 14.3 så att Förenta staternas Karibiska hav utses till ett kontrollområde för svaveloxider. Dessutom fogas till regel 14.4 en ny underpunkt 4, där vissa fartyg som seglar på Nordamerikas och Karibiska havets kontrollområde befrias från den striktare regleringen fram till den 1 januari 2020. Genom resolutionen förtydligas också ordalydelsen i punkt 7. I fråga om svaveloxider finns EU:s svaveldirektiv, varför regel 14 hör till Europeiska unionens behörighet.

4.1.4 Fogande av bestämmelser om förbättrande av nya fartygs energieffektivitet till bilaga VI till MARPOL 73/78

Genom resolution MEPC.203(62) fogas till bilaga VI till MARPOL 73/78, som gäller förhindrande av luftförorening från fartyg, ett nytt kapitel 4 med bestämmelser om förbättrande av fartygs energieffektivitet. Dessutom införs i andra kapitel i bilagan ändringar som krävs av bestämmelserna om fartygs energieffektivitet. Resolutionen innehåller flera bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Till denna del behövs riksdagens godkännande i enlighet med 94 § 1 mom. i grundlagen. I Europeiska unionens lagstiftning finns inga gällande bestämmelser om fartygs energieffektivitet, således hör de ändringar som införts genom resolutionen i bilaga VI till MARPOL 73/78 till den nationella behörigheten.

Genom resolutionen ändras regel 1, som innehåller bestämmelser om bilagens tillämpningsområde. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis hör bestämmelser som indirekt påverkar innehållet eller tillämpningen av de materiella bestämmelserna i en konvention till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). De ändringar som införts i regel 1 genom resolutionen hör således till området för lagstiftningen.

Genom resolutionen ändras regel 2 som innehåller definitionerna på de viktigaste termer som används i bilagan. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis hör bestämmelser som indirekt påverkar innehållet eller tillämpningen av de materiella bestämmelserna i en konvention till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). De ändringar som införts i regel 2 genom resolutionen hör således till området för lagstiftningen.

Genom resolutionen ändras regel 6 som innehåller bestämmelser om beviljande och godkännande av certifikat. I den nationella lagstiftningen ingår bestämmelser om utfärdande av olika certifikat i 57 § i fartygssäkerhetslagen. Enligt 2 mom. kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om sådana certifikat. Bestämmelser om det IAPP-certifikat som avses i regeln ingår i 7 kap. 6 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. De ändringar som införts i regel 6 genom resolutionen hör således till området för lagstiftningen.

Genom resolutionen ändras regel 7, som innehåller bestämmelser om certifikat som utfärdats av en annan part. I den nationella lagstiftningen ingår bestämmelser om besiktningar som utförts av en annan stats myndighet i 37 § i fartygssäkerhetslagen. De ändringar som införts i regel 7 genom resolutionen hör således till området för lagstiftningen.

Genom resolutionen ändras regel 9 som innehåller bestämmelser om certifikats giltighetsperiod och giltighet. I den nationella lagstiftningen ingår bestämmelser om utfärdande av olika certifikat i 57 § i fartygssäkerhetslagen. Enligt 2 mom. kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om sådana certifikat och om deras giltighetsperiod och giltighet. Bestämmelser om det IAPP-certifikat som avses i regeln ingår i 7 kap. 6 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. De ändringar som införts i regel 9 genom resolutionen hör således till området för lagstiftningen.

Genom resolutionen ändras regel 10 som innehåller bestämmelser om hamnstatskontroll av driftsbestämmelser. I den nationella lagstiftningen ingår allmänna bestämmelser om hamnkontroller för fartyg i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten i 12 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten samt i statsrådets förordning om inspektion av utländska fartyg i Finland. De ändringar som införts i regel 10 genom resolutionen hör således till området för lagstiftningen.

Regel 19 som fogats till bilagan genom resolutionen innehåller bestämmelser om tillämpningen av bestämmelserna om nya fartygs energieffektivitet. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis hör bestämmelser som indirekt påverkar innehållet eller tillämpningen av de materiella bestämmelserna i en konvention till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Regel 19 som fogats till bilagan genom resolutionen hör sålunda till området för lagstiftningen.

Regel 20 som fogats till bilagan genom resolutionen innehåller bestämmelser om det uppnådda designindexet för energieffektivitet (uppnått EEDI-index). I regeln åläggs skyldigheten att för i regeln avsedda fartyg beräkna det uppnådda EEDI-indexet. I regeln bestäms om grunderna för individens rättig-

heter och skyldigheter, varför den kan anses höra till området för lagstiftningen.

Regel 21 som fogats till bilagan genom resolutionen innehåller bestämmelser om det tillåtna EEDI-indexet. I regeln åläggs skyldigheten att för i regeln avsedda fartyg beräkna det tillåtna EEDI-indexet. I regeln bestäms om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, varför den kan anses höra till området för lagstiftningen, med undantag för de tekniska tabeller som ingår i regeln.

Regel 22 som fogats till bilagan genom resolutionen innehåller bestämmelser om hanteringsplanen för fartygets energieffektivitet (SEEMP-plan). Enligt regeln ska varje fartyg vara försett med en fartygsspecifik SEEMP-plan. I regeln bestäms om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, varför den kan anses höra till området för lagstiftningen.

4.2 Behandlingsordning

Den reviderade bilagan VI till MARPOL 73/78 och de däri senare införda ändringarna innehåller inga bestämmelser som gäller

grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen. Den reviderade bilagan VI och de däri senare införda ändringarna kan enligt regeringens uppfattning godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i bilagan och i de ändringar som senare införts i den kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås att

riksdagen ska godkänna den i London den 10 oktober 2008 reviderade bilagan VI till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och de i London den 26 mars 2010 och den 15 juli 2011 införda ändringarna i bilagan till den del som de hör till Finlands behörighet.

Med stöd av vad som anförts ovan och eftersom den reviderade bilagan VI och ändringarna i den innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

*Lagförslag***1****Lag****om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilagan VI till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och i de ändringar som senare införts i bilagan**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den i London den 10 oktober 2008 genom beslut MEPC.176(58) av Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön antagna reviderade bilagan VI till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) och i de ändringar i bilagan som antagits i London den 26 mars 2010 genom nämnda kommittés beslut MEPC.190(60)

och i London den 15 juli 2011 genom nämnda kommittés beslut MEPC.202(62) och MEPC.203(62) gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i den reviderade bilagan IV och i de ändringar som senare införts i bilagan och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

2

Lag**om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) 1 kap. 2 § 41, 42 och 45 punkten, 3 kap. 1 § 4 mom., 7 kap. 4, 7, 9, 10, 12 och 13 § samt 15 § 2 mom., 9 kap. 5 §, 10 kap. 1 § 4 mom., 12 kap. 1 § 1 mom., 7 §, 11 § 1 och 2 mom. och 18 §, samt

fogas till 7 kap. en ny 9 a och 11 a §, till 15 § 1 mom. en ny 6 a punkt och till lagen ett nytt 7 a kap. samt till 12 kap. 6 § ett nytt 2 mom. samt till 8 § ett nytt 2 mom. som följer:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

41) *marin dieselolja* alla marina bränslen enligt definitionen på DMB-typ i tabell I i standarden ISO 8217, med undantag för referensen till svavelhalt,

42) *marin gasolja* alla marina bränslen enligt definitionen på DMX-, DMA- och DMZ-typer i tabell I i standarden ISO 8217, med undantag för referensen till svavelhalt,

45) *utsläppsminskningmetod* utrustning, material, anordning eller anläggning som installeras på ett fartyg, eller ett annat förfarande, alternativt bränsle eller metod för att uppfylla bestämmelserna och som används som alternativ till marint bränsle med låg svavelhalt enligt kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 och i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen och som kan verifieras och bedömas kvantitativt och vars iakttagande kan övervakas,

3 kap.

Oljeutsläppsavgift

1 §

Skyldighet att betala oljeutsläppsavgift

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte på polisens, Tullens, försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg.

7 kap.

Förhindrande av luftförorening från fartyg

4 §

Utsläpp av luftförorenande ämnen i undantagsfall

De utsläppsförbud och utsläpps begränsningar som avses i detta kapitel tillämpas inte på

1) utsläpp som är nödvändiga för att trygga fartygs säkerhet eller rädda människoliv,

2) utsläpp som föranletts av att ett fartyg eller dess utrustning skadats, om alla skäligen åtgärder för att förhindra eller minimera utsläppet har vidtagits efter skadan eller efter att utsläppet har observerats och redaren eller fartygsbefälhavaren inte uppsåtligen har för-

orsakat skadan eller handlat vårdslöst och medveten om att skada sannolikt skulle följa.

7 §

Kvalitetskrav på bränsle

Bränslen som används i fartyg ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 och Europeiska unionens rättsakter.

De krav som avses i 1 mom. ska emellertid inte tillämpas på bränslen avsedda för forskning och testning eller på bränslen som används ombord på fartyg som använder i 9 a § avsedd utsläppsminskningmetod som uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 och i Europeiska unionens rättsakter.

Om det inte varit möjligt för ett fartyg att anskaffa marint bränsle som uppfyller kraven i 1 mom., ska fartygsbefälhavaren eller någon som denne befullmäktigat underrätta en behörig myndighet i fartygets flaggstat och en behörig myndighet i destinationshamnen om saken. I fråga om finska fartyg och finska hamnar är Trafiksäkerhetsverket den behöriga myndigheten.

Trafiksäkerhetsverket ska meddela Europeiska kommissionen och Internationella sjöfartsorganisationen om fall där fartyg som anlöpt en finsk hamn har lagt fram bevis för att marint bränsle som uppfyller kraven i 1 mom. inte har funnits att tillgå.

9 §

Överlåtelsebevis för bränsle, prov över bränsle och införande av anteckningar om bränslet i skeppsdagboken och oljedagboken

Fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha ett sådant överlåtelsebevis för bränsle utfärdat av en bränsleleverantör som stämmer överens med bilaga VI till MARPOL 73/78. Överlåtelsebeviset ska åtföljas av ett prov på bränslet. Beviset och provet ska förvaras på fartyget i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78.

Åtgärder som gäller bränsle ska antecknas i fartygets skeppsdagbok och oljedagbok i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78 och Europeiska unionens rättsakter.

9 a §

Utsläppsminskningmetoder

I stället för bränsle som uppfyller kraven i 7 § 1 mom. kan på fartyg användas en utsläppsminskningmetod, med hjälp av vilken fartygets svaveldioxidutsläpp i sin helhet och ständigt fås att minska till minst motsvarande nivå på vilken de skulle vara, om bränsle som uppfyller kraven i 7 § 1 mom. användes på fartyget.

De utsläppsminskningmetoder som används på finska fartyg godkänns genom iakttagande av bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen.

10 §

Försök med nya utsläppsminskningmetoder

Försök med nya utsläppsminskningmetoder ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 och Europeiska unionens rättsakter.

Trafiksäkerhetsverket beviljar på skriftlig ansökan tillstånd att göra försök förutsatt att kraven enligt 1 mom. är uppfyllda. Tillstånd får beviljas för högst 18 månader.

Resultaten av försöken ska lämnas till Trafiksäkerhetsverket, som ska lägga fram dem offentligt inom sex månader från det att försöken avslutades.

11 a §

Skyldigheter för leverantörer av marina bränslen

Leverantörer av marina bränslen ska lämna ett fartyg i internationell fart ett överlåtelsebevis för bränsle i enlighet med bestämmelserna i bilaga VI till MARPOL 73/78 och i Europeiska unionens rättsakter. Beviset ska åtföljas av ett förseglat bränsleprov som en företrädare för det mottagande fartyget har undertecknat. Leverantören av det marina bränslet ska spara en kopia av överlåtelsebeviset för bränsle i minst tre år från det att beviset utfärdades.

12 §

Övervakning som gäller marina bränslen

Tullen ska övervaka att marina bränslen som från Finland levereras till fartyg uppfyller kraven i fråga om svavelhalt. Övervakningen ska genomföras genom att ett representativt antal prover tas på lager och distributionsstationer för bränsle, proverna analyseras och resultatet rapporteras till Trafiksäkerhetsverket.

Trafiksäkerhetsverket ska övervaka att de krav som gäller bränslen på fartyg följs i enlighet med bestämmelserna i bilaga VI till MARPOL 73/78 och Europeiska unionens rättsakter.

13 §

Rapportering och informationsutbyte om marina bränslen

Tillverkare, försäljare och importörer av marina bränslen är skyldiga att ge Trafiksäkerhetsverket information om kvantiteten och kvaliteten på de marina bränslen som släppts ut på marknaden i Finland. Den rapporteringen ska ske i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78 och Europeiska unionens rättsakter.

Trafiksäkerhetsverket ska föra ett allmänt tillgängligt register över lokala leverantörer av marina bränslen.

Trafiksäkerhetsverket ska rapportera om marina bränslen till Europeiska kommissionen och till Internationella sjöfartsorganisationen samt svara för informationsutbytet om marina bränslen i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78 och Europeiska unionens rättsakter.

15 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska unionens rättsakter utfärdas

närmare bestämmelser i fråga om finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon om följande:

6 a) utsläppsminskningmetoder enligt 9 a § och godkännande av dem,

Trafiksäkerhetsverket får i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen eller Europeiska unionens rättsakter meddela tekniska föreskrifter i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon om

1) i 5 § 3 mom. avsedda likvärdigheter utifrån vissa anordningars, materials, utrustningars eller apparaters effekt som beviljas i fråga om motorers och deras avgasreningssystem och avgasreningens metoders överensstämmelse med kraven,

2) anteckningar i fartygets skeppsdagbok och oljedagbok enligt 9 § 2 mom.

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. och de tekniska föreskrifter som avses i 2 mom. kan utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet och i inrikes fart.

7 a kap.

Fartygs energieffektivitet

1 §

Krav på fartygs energieffektivitet

För varje fartyg ska värdet på det uppnådda designindexet för energieffektiviteten beräknas i enlighet med kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78.

Värdet på fartygets uppnådda designindex för energieffektiviteten ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78.

2 §

SEEMP-plan

Fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha en fartygsspecifik plan för energieffektivitetshandling (SEEMP-plan) enligt bilaga VI till MARPOL 73/78. Planen kan utgöra en del av fartygets säkerhetsledningssystem.

3 §

IEE-certifikat

Fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha ett internationellt energieffektivitetscertifikat (IEE-certifikat) enligt bilaga VI till MARPOL 73/78, enligt vilket fartyget uppfyller bestämmelserna i bilagan.

Trafiksäkerhetsverket beviljar på skriftlig ansökan finska fartyg ett IEE-certifikat under förutsättning att fartyget uppfyller kraven i bilaga VI till konventionen. Trafiksäkerhetsverket får utfärda IEE-certifikat också till utländska fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

4 §

Undantag i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet

Trafiksäkerhetsverket beslutar om undantag enligt regel 19 i bilaga VI till MARPOL 73/78 i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet.

5 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska unionens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga

om områden utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon om

- 1) ordnande av tillsyn över överensstämmelse med kraven när det gäller designindexet för fartygs energieffektivitet enligt 1 §,
- 2) undantag i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet enligt 4 §.

Trafiksäkerhetsverket får i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen eller Europeiska unionens rättsakter meddela tekniska föreskrifter i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon om

- 1) beräkning av designindex för fartygs energieffektivitet enligt 1 §,
- 2) upprättande av SEEMP-planer,
- 3) IEE-certifikat.

9 kap.

Mottagning av avfall i hamn

5 §

Tillfälle att bli hörd och informering om en hamns avfallshanteringsplan

Innan hamninnehavaren lägger fram hamnens avfallshanteringsplan för närings-, trafik- och miljöcentralen eller den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten för godkännande, ska hamninnehavaren ge de fartygsinnehavare som använder hamnen och deras företrädare samt andra som kan beröras av planen tillfälle att uttrycka sin åsikt om avfallshanteringsplanen eller om en ändring av den. Utkastet till avfallshanteringsplan ska under minst 14 dagar medan hamnen är i funktion hållas tillgängliga på hamninnehavarens verksamhetsställe och på något annat ändamålsenligt sätt. Hamninnehavaren ska på sin anslagstavla samt på sin webbplats, på elektronisk väg, per brev eller på något annat lämpligt sätt informera dem som använder hamnen och andra berörda att utkastet finns tillgängligt.

Hamninnehavaren ska lämna dem som ansvarar för avfallshanteringen på fartyg som använder hamnen och deras företrädare uppgifter om avfallshanteringsarrangemangen i

hamnen och om avfallshanteringsavgifterna. Detta ska ske så att hamnens samtliga viktiga användargrupper får denna information. Närings-, trafik- och miljöcentralen eller den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten får i samband med att den godkänner en avfallshanteringsplan vid behov bestämma på vilka språk informationen till dem som ansvarar för avfallshanteringen på fartyg som använder hamnen och deras företrädare ska lämnas.

10 kap.

Avlämning av avfall i hamn

1 §

Obligatorisk avlämning av fartygsavfall och lastrester

Trots vad som föreskrivs i 3 mom. får Trafiksäkerhetsverket kräva att allt avfall ombord på fartyget ska avlämnas i hamn innan fartyget lämnar hamnen, om det är motiverat att anta att den hamn där avfallet är tänkt att avlämnas inte har ändamålsenliga mottagningsanordningar eller det är inte känt i vilken hamn avfallet ska avlämnas, och det därför finns risk för att avfallet släpps ut i vattnet.

12 kap.

Tillsyn och administrativt tvång

1 §

Tillsynsmyndigheter

Tillsynsmyndigheter enligt denna lag är Trafiksäkerhetsverket, Finlands miljöcentral, närings-, trafik- och miljöcentralerna, gränsbevakningsväsendet, Tullen och polisen.

6 §

Gränsbevakningsväsendets tillsynsuppgifter

Gränsbevakningsväsendet deltar i tillsynen över utsläpp till luft från fartyg och skadliga påväxthindrande system i Finlands territorialvatten och ekonomiska zon i enlighet med bestämmelserna i 11 och 12 § i detta kap.

7 §

Tullens tillsynsuppgifter

Tullen ska utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag och de bestämmelser som utfärdats och föreskrifter som meddelats med stöd av den, till den del dessa gäller kvaliteten på bränsle som släpps ut på marknaden i Finland.

8 §

Polisens tillsynsuppgifter

Polisen deltar i tillsynen över utsläpp till luft från fartyg och skadliga påväxthindrande system på insjöområdet och i Finlands territorialvatten i enlighet med bestämmelserna i 11 och 12 § i detta kap.

11 §

Utredning av inträffade utsläpp och åtgärder vid omedelbar risk för vattenförorening

Trafiksäkerhetsverket, gränsbevakningsväsendet och polisen har rätt att i syfte att utreda utsläpp och förekomsten av skadliga påväxthindrande system förrätta inspektioner på finska fartyg och ta prover för att utreda ursprunget till olja eller något annat skadligt ämne som observerats i vattnet samt för att utreda kvaliteten på det bränsle som används på fartyget och ursprunget till andra utsläpp från fartyget till luften. Detsamma gäller ett utländskt fartyg då det ligger i hamn eller till ankars på finskt vattenområde eller då det färdas på finskt vattenområde. Bestämmelser om åtgärder som gäller ett utländskt fartyg som färdas på Finlands territorialhav finns i 12 §.

Trafiksäkerhetsverket, gränsbevakningsväsendet och polisen får, när utredandet av ut-

släpp eller förekomsten av skadliga påväxthindrande system kräver det eller när det finns grundad anledning att anta att fartygets färd av någon annan orsak än en sådan som har samband med fartygets konstruktion, utrustning, anordningar, rutiner eller arrangemang ombord är förknippad med en omedelbar risk för miljöförorening, stoppa fartyget när det ligger i hamn eller till ankars på finskt vattenområde. Detsamma gäller ett finskt fartyg som färdas på finskt vattenområde eller utanför detta och ett utländskt fartyg som färdas på finskt vattenområde. Bestämmelser om åtgärder som gäller ett utländskt fartyg som färdas på Finlands territorialhav finns i 12 §.

18 §

Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser om Trafiksäkerhetsverkets, Finlands miljöcentralers, närings-, trafik- och miljöcentralernas, gränsbevakningsväsendets, Tullens och polisens uppgifter som tillsynsmyndigheter och om arbetsfördelningen mellan dessa myndigheter får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Helsingfors den 12 juni 2014

Statsminister

JYRKI KATAINEN

Trafik- och kommunminister *Henna Virkkunen*

2

Lag**om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) 1 kap. 2 § 41, 42 och 45 punkten, 3 kap. 1 § 4 mom., 7 kap. 4, 7, 9, 10, 12 och 13 § samt 15 § 2 mom., 9 kap. 5 §, 10 kap. 1 § 4 mom., 12 kap. 1 § 1 mom., 7 §, 11 § 1 och 2 mom. och 18 §, samt
fogas till 7 kap. en ny 9 a och 11 a §, till 15 § 1 mom. en ny 6 a punkt och till lagen ett nytt 7 a kap. samt till 12 kap. 6 § ett nytt 2 mom. samt till 8 § ett nytt 2 mom. som följer:

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

1 kap.

1 kap.

Allmänna bestämmelser**Allmänna bestämmelser**

2 §

2 §

*Definitioner**Definitioner*

I denna lag avses med

I denna lag avses med

41) *marin dieselolja* alla marina bränslen vars viskositet eller densitet faller inom ramen för de gränsvärden för viskositet eller densitet som fastställs för DMB- och DMC-typer i tabell I i standarden ISO 8217,

41) *marin dieselolja* alla marina bränslen enligt definitionen på DMB-typ i tabell I i standarden ISO 8217, med undantag för referensen till svavelhalt,

42) *marin gasolja* alla marina bränslen vars viskositet eller densitet faller inom ramen för de gränsvärden för viskositet eller densitet som fastställs för DMX- och DMA-typer i tabell I i ISO 8217,

42) *marin gasolja* alla marina bränslen enligt definitionen på DMX-, DMA- och DMZ-typer i tabell I i standarden ISO 8217, med undantag för referensen till svavelhalt,

45) *reningsmetod* ett avgasreningssystem eller någon annan teknisk metod som går att genomföra och kontrollera eller verifiera

45) *utsläppsminskningssystem utrustning, material, anordning eller anläggning som installeras på ett fartyg, eller ett annat förfarande, alternativt bränsle eller metod för att uppfylla bestämmelserna och som används som alternativ till marint bränsle med låg svavelhalt enligt kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 och i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen och som kan verifieras och bedömas kvantitativt och vars iakttagande kan övervakas,*

3 kap.

3 kap.

Oljeutsläppsavgift**Oljeutsläppsavgift**

1 §

1 §

*Skyldighet att betala oljeutsläppsavgift**Skyldighet att betala oljeutsläppsavgift*

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte på polisens, tullens, försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte på polisens, *Tullens*, försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg.

7 kap.

7 kap.

Förhindrande av luftförorening från fartyg**Förhindrande av luftförorening från fartyg**

4 §

4 §

*Utsläpp av luftförorenande ämnen i undantagsfall**Utsläpp av luftförorenande ämnen i undantagsfall*

De utsläppsförbud och utsläppsbegränsningar som avses i detta kapitel tillämpas inte på

De utsläppsförbud och utsläppsbegränsningar som avses i detta kapitel tillämpas inte på

1) verksamhet som krävs för att trygga fartygs säkerhet eller rädda människoliv,

1) *utsläpp som är nödvändiga* för att trygga fartygs säkerhet eller rädda människoliv,

2) utsläpp som föranletts av att ett fartyg eller dess utrustning skadats, om alla skäligen åtgärder för att förhindra eller minimera utsläppet har vidtagits efter skadan och redaren eller fartygsbefälhavaren inte uppsåtligt har förorsakat skadan eller handlat vårdslöst och medveten om att skada sannolikt skulle följa.

2) utsläpp som föranletts av att ett fartyg eller dess utrustning skadats, om alla skäligen åtgärder för att förhindra eller minimera utsläppet har vidtagits efter skadan *eller efter att utsläppet har observerats och* redaren eller fartygsbefälhavaren inte uppsåtligt har förorsakat skadan eller handlat vårdslöst och medveten om att skada sannolikt skulle följa.

7 §

7 §

*Kvalitetskrav på bränsle**Kvalitetskrav på bränsle*

Bränslen som används på fartyg ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 och i Europeiska gemenskapens rättsakter.

Bränslen som används i fartyg ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 och Europeiska *unionens* rättsakter.

De krav som avses i 1 mom. ska emellertid inte tillämpas på bränslen avsedda för forskning och testning eller på bränslen som används ombord på fartyg som använder ett godkänt reningssystem eller någon annan godkänd teknisk metod som uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78.

De krav som avses i 1 mom. ska emellertid inte tillämpas på bränslen avsedda för forskning och testning eller på bränslen som används ombord på fartyg som använder *i 9 a § avsedd utsläppsminskningmetod* som uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 och i *Europeiska unionens* rättsakter.

Om det inte varit möjligt för ett fartyg att anskaffa marint bränsle som uppfyller kraven i 1 mom., ska fartygsbefälhavaren eller någon som denne befullmäktigat underrätta en behörig myndighet i fartygets flaggstat och en behörig myndighet i destinationshamnen om saken. I fråga om finska fartyg och finska hamnar är Trafiksäkerhetsverket den behöriga myndigheten.

Trafiksäkerhetsverket ska meddela Europeiska kommissionen och Internationella sjöfartsorganisationen om fall där fartyg som anlöpt en finsk hamn har lagt fram bevis för att marint bränsle som uppfyller kraven i 1 mom. inte har funnits att tillgå.

9 §

Överlåtelsebevis för bränsle och prov över bränsle

Fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha ett sådant överlåtelsebevis för bränsle utfärdat av en bränsleleverantör som överensstämmer med bilaga VI till MARPOL 73/78. Överlåtelsebeviset ska åtföljas av ett prov över bränsle. Beviset och provet ska förvaras på fartyget i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78.

10 §

Försök med nya reningsmetoder

Försök med nya reningsmetoder ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 och i Europeiska gemenskapens rättsakter.

Trafiksäkerhetsverket ska på skriftlig ansökan bevilja tillstånd att göra försök förutsatt att kraven enligt 1 mom. är uppfyllda. Tillståndet får beviljas för högst 18 månader.

Resultaten av försöken ska lämnas till Trafiksäkerhetsverket, som ska lägga fram dem offentligt inom sex månader efter det att försöken avslutats.

9 §

Överlåtelsebevis för bränsle, prov över bränsle och införande av anteckningar om bränslet i skeppsdagboken och oljedagboken

Fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha ett sådant överlåtelsebevis för bränsle utfärdat av en bränsleleverantör som stämmer överens med bilaga VI till MARPOL 73/78. Överlåtelsebeviset ska åtföljas av ett prov på bränslet. Beviset och provet ska förvaras på fartyget i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78.

Åtgärder som gäller bränsle ska antecknas i fartygets skeppsdagbok och oljedagbok i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78 och Europeiska unionens rättsakter.

9 a §

Utsläppsminskningmetoder

I stället för bränsle som uppfyller kraven i 7 § 1 mom. kan på fartyg användas en utsläppsminskningmetod, med hjälp av vilken fartygets svaveldioxidutsläpp i sin helhet och ständigt fås att minska till minst motsvarande nivå på vilken de skulle vara, om bränsle som uppfyller kraven i 7 § 1 mom. användes på fartyget.

De utsläppsminskningmetoder som används på finska fartyg godkänns genom iakttagande av bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen.

10 §

Försök med nya utsläppsminskningmetoder

Försök med nya utsläppsminskningmetoder ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 och Europeiska unionens rättsakter.

Trafiksäkerhetsverket ska på skriftlig ansökan bevilja tillstånd att göra försök förutsatt att kraven enligt 1 mom. är uppfyllda. Tillståndet får beviljas för högst 18 månader.

Resultaten av försöken ska lämnas till Trafiksäkerhetsverket, som ska lägga fram dem offentligt inom sex månader från det att försöken avslutades.

11 a §

Skyldigheter för leverantörer av marina bränslen

Leverantörer av marina bränslen ska läm-

na ett fartyg i internationell fart ett överlåtelsebevis för bränsle i enlighet med bestämmelserna i bilaga VI till MARPOL 73/78 och i Europeiska unionens rättsakter. Beviset ska åtföljas av ett förseglat bränsleprov som en företrädare för det mottagande fartyget har undertecknat. Leverantören av det marina bränslet ska spara en kopia av överlåtelsebeviset för bränsle i minst tre år från det att beviset utfärdades.

12 §

Övervakning som gäller marina bränslen

Tullverket ska övervaka att marina bränslen som från Finland levereras till fartyg uppfyller kraven i fråga om svavelhalt. Övervakningen ska genomföras genom att ett representativt antal prover tas på lager och distributionsstationer för bränsle, proverna analyseras och resultatet rapporteras till Finlands miljöcentral.

Trafiksäkerhetsverket ska sköta övervakningen av att bränslen på fartyg uppfyller de krav som uppställts.

12 §

Övervakning som gäller marina bränslen

Tullen ska övervaka att marina bränslen som från Finland levereras till fartyg uppfyller kraven i fråga om svavelhalt. Övervakningen ska genomföras genom att ett representativt antal prover tas på lager och distributionsstationer för bränsle, proverna analyseras och resultatet rapporteras till Trafiksäkerhetsverket.

Trafiksäkerhetsverket ska övervaka att de krav som gäller bränslen på fartyg följs i enlighet med bestämmelserna i bilaga VI till MARPOL 73/78 och Europeiska unionens rättsakter.

13 §

Rapportering om marina bränslen

Tillverkare, försäljare och importörer av marina bränslen ska ge Trafiksäkerhetsverket och Finlands miljöcentral information om kvantiteten och kvaliteten på de marina bränslen som släppts ut på marknaden i Finland. Den rapporteringen ska ske i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78 och Europeiska gemenskapens rättsakter.

Trafiksäkerhetsverket och Finlands miljöcentral ska rapportera om marina bränslen till Europeiska gemenskapernas kommission i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78 och Europeiska gemenskapens rättsakter.

13 §

Rapportering och informationsutbyte om marina bränslen

Tillverkare, försäljare och importörer av marina bränslen är skyldiga att ge Trafiksäkerhetsverket information om kvantiteten och kvaliteten på de marina bränslen som släppts ut på marknaden i Finland. Den rapporteringen ska ske i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78 och Europeiska unionens rättsakter.

Trafiksäkerhetsverket ska föra ett allmänt tillgängligt register över lokala leverantörer av marina bränslen.

Trafiksäkerhetsverket ska rapportera om marina bränslen till Europeiska kommissionen och till Internationella sjöfartsorganisationen samt svara för informationsutbytet om marina bränslen i enlighet med bilaga VI till MARPOL 73/78 och Europeiska unionens rättsakter.

15 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska gemenskapens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om

15 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska unionens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om finskt vat-

finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon om följande:

Trafiksäkerhetsverket får i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen eller Europeiska gemenskapens rättsakter utfärda tekniska föreskrifter i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa om sådana i 5 § 3 mom. avsedda likvärdigheter utifrån vissa anordningars, materials, utrustningars eller apparaters effekt som beviljas i fråga om motorers och deras avgasreningsystems och avgasreningsmetoders överensstämmelse med kraven.

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. och de tekniska föreskrifter som avses i 2 mom. kan utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet och i inrikes fart.

tenområde och Finlands ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon om följande:

6 a) *utsläppsminskningmetoder enligt 9 a § och godkännande av dem,*

Trafiksäkerhetsverket får i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen eller Europeiska unionens rättsakter meddela tekniska föreskrifter i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon om

1) *i 5 § 3 mom. avsedda likvärdigheter utifrån vissa anordningars, materials, utrustningars eller apparaters effekt som beviljas i fråga om motorers och deras avgasreningsystems och avgasreningsmetoders överensstämmelse med kraven,*

2) *anteckningar i fartygets skeppsdagbok och oljedagbok enligt 9 § 2 mom.*

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. och de tekniska föreskrifter som avses i 2 mom. kan utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet och i inrikes fart.

7 a kap.

Fartygs energieffektivitet

1 §

Krav på fartygs energieffektivitet

För varje fartyg ska värdet på det uppnådda designindexet för energieffektiviteten beräknas i enlighet med kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78.

Värdet på fartygets uppnådda designindex för energieffektiviteten ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78.

2 §

SEEMP-plan

Fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha en fartygsspecifik plan för energieffektivitetshantering (SEEMP-plan) enligt bilaga VI till MARPOL 73/78. Planen kan utgöra en del av fartygets säkerhetsledningssystem.

3 §

IEE-certifikat

Fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha ett internationellt energieffektivitetscertifikat (IEE-certifikat) enligt bilaga VI till MARPOL 73/78, enligt

vilket fartyget uppfyller bestämmelserna i bilagan .

Trafiksäkerhetsverket beviljar på skriftlig ansökan finska fartyg ett IEE-certifikat under förutsättning att fartyget uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78. Trafiksäkerhetsverket får utfärda IEE-certifikat också till utländska fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

4 §

Undantag i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet

Trafiksäkerhetsverket beslutar om undantag enligt regel 19 i bilaga VI till MARPOL 73/78 i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet.

5 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska unionens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon om

1) ordnande av tillsyn över överensstämmelse med kraven när det gäller designindexet för fartygs energieffektivitet enligt 1 §,
2) undantag i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet enligt 4 §.

Trafiksäkerhetsverket får i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen eller Europeiska unionens rättsakter meddela tekniska föreskrifter i fråga om Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon om

1) beräkning av designindex för fartygs energieffektivitet enligt 1 §,
2) upprättande av SEEMP-planer
3) IEE-certifikat.

9 kap.

Mottagning av avfall i hamn

5 §

Tillfälle att bli hörd och informering om en hamns avfallshanteringsplan

Innan hamninnehavaren lägger fram av-

9 kap.

Mottagning av avfall i hamn

5 §

Tillfälle att bli hörd och informering om en hamns avfallshanteringsplan

Innan hamninnehavaren lägger fram ham-

fallshanteringsplanen för närings-, trafik- och miljöcentralen för godkännande ska *denne bereda de fartygsinnehavare som använder hamnen, deras företrädare och andra som kan beröras av planen tillfälle att uttrycka sin åsikt om avfallshanteringsplanen eller om en ändring av den. Utkastet till avfallshanteringsplan ska under minst 14 dagar under den tid hamnen är i funktion finnas till påseende där hamninnehavaren bedriver verksamhet eller på något annat ändamålsenligt sätt. De som använder hamnen och andra berörda ska på anslagstavla informeras om att utkastet finns till påseende. Dessutom ska information om att utkastet finns till påseende finnas på en webbplats eller meddelas elektroniskt, per brev eller på något annat ändamålsenligt sätt.*

Hamninnehavaren ska tillstålla dem som företräder fartyg som använder hamnen uppgifter om avfallshanteringsarrangemangen i hamnen och om avfallshanteringsavgifterna. Detta ska ske så att hamnens samtliga viktiga användargrupper får denna information. Närings-, trafik- och miljöcentralen får i samband med att den godkänner en avfallshanteringsplan vid behov bestämma vilka språk informationen ska lämnas på till företrädarna för hamnanvändarna.

nens avfallshanteringsplan för närings-, trafik- och miljöcentralen *eller den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten* för godkännande, ska hamninnehavaren *ge de fartygsinnehavare som använder hamnen och deras företrädare samt andra som kan beröras av planen tillfälle att uttrycka sin åsikt om avfallshanteringsplanen eller om en ändring av den. Utkastet till avfallshanteringsplan ska under minst 14 dagar medan hamnen är i funktion hållas tillgängliga på hamninnehavarens verksamhetsställe och på något annat ändamålsenligt sätt. Hamninnehavaren ska på sin anslagstavla samt på sin webbplats, på elektronisk väg, per brev eller på något annat lämpligt sätt informera dem som använder hamnen och andra berörda att utkastet finns tillgängligt.*

Hamninnehavaren ska lämna dem som ansvarar för avfallshanteringen på fartyg som använder hamnen och deras företrädare uppgifter om avfallshanteringsarrangemangen i hamnen och om avfallshanteringsavgifterna. Detta ska ske så att hamnens samtliga viktiga användargrupper får denna information. Närings-, trafik- och miljöcentralen *eller den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten* får i samband med att den godkänner en avfallshanteringsplan vid behov bestämma på vilka språk informationen till dem som ansvarar för avfallshanteringen på fartyg som använder hamnen och deras företrädare ska lämnas.

10 kap.

Avlämning av avfall i hamn

1 §

Obligatorisk avlämning av fartygsavfall och lastrester

Trots vad som föreskrivs i 3 mom. får Trafiksäkerhetsverket i förekommande fall kräva att allt avfall ombord på fartyget ska avlämnas i hamn innan fartyget lämnar hamnen, om följande kriterier är uppfyllda:

1) det föreligger risk för att avfallet släpps ut i vattnet, och

2) det är motiverat att anta att den hamn där avfallet är tänkt att avlämnas inte har ändamålsenliga mottagningsanordningar och det är inte känt i vilken hamn avfallet ska avlämnas.

10 kap.

Avlämning av avfall i hamn

1 §

Obligatorisk avlämning av fartygsavfall och lastrester

Trots vad som föreskrivs i 3 mom. får Trafiksäkerhetsverket kräva att allt avfall ombord på fartyget ska avlämnas i hamn innan fartyget lämnar hamnen, om det är motiverat att anta att den hamn där avfallet är tänkt att avlämnas inte har ändamålsenliga mottagningsanordningar eller det är inte känt i vilken hamn avfallet ska avlämnas, och det därför finns risk för att avfallet släpps ut i vattnet.

12 kap.

Tillsyn och administrativt tvång

1 §

12 kap.

Tillsyn och administrativt tvång

1 §

Tillsynsmyndigheter

Tillsynsmyndigheter enligt denna lag är Trafiksäkerhetsverket, Finlands miljöcentral, närings-, trafik- och miljöcentralerna, gränsbevakningsväsendet, tullverket och polisen.

6 §

Gränsbevakningsväsendets tillsynsuppgifter

7 §

Tullens tillsynsuppgifter

Tullverket ska utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter om kvaliteten på bränsle som släpps ut på marknaden i Finland.

Tillsynsmyndigheter

Tillsynsmyndigheter enligt denna lag är Trafiksäkerhetsverket, Finlands miljöcentral, närings-, trafik- och miljöcentralerna, gränsbevakningsväsendet, *Tullen* och polisen.

6 §

Gränsbevakningsväsendets tillsynsuppgifter

Gränsbevakningsväsendet deltar i tillsynen över utsläpp till luft från fartyg och skadliga påväxthindrande system i Finlands territorialvatten och ekonomiska zon i enlighet med bestämmelserna i 11 och 12 § i detta kap.

7 §

Tullens tillsynsuppgifter

Tullen ska utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag och de bestämmelser som utfärdats och föreskrifter som meddelats med stöd av den, till den del dessa gäller kvaliteten på bränsle som släpps ut på marknaden i Finland.

8 §

Polisens tillsynsuppgifter

Polisen deltar i tillsynen över utsläpp till luft från fartyg och skadliga påväxthindrande system på insjöområdet och i Finlands territorialvatten i enlighet med bestämmelserna i 11 och 12 § i detta kap.

11 §

Utredning av inträffade utsläpp och åtgärder vid omedelbar risk för vattenförorening

Trafiksäkerhetsverket *samt* gränsbevakningsväsendet och polisen har rätt att i syfte att utreda utsläpp och förekomsten av skadliga påväxthindrande system förrätta inspektioner på finska fartyg och ta prover för att utreda ursprunget till olja eller något annat skadligt ämne som observerats i vattnet. Detsamma gäller ett utländskt fartyg då det ligger i hamn eller till ankars på finskt vattenområde eller framförs på finskt vattenområde. Bestämmelser om åtgärder som gäller ett utländskt fartyg som framförs på Finlands territorialhav finns dock i 12 §.

Trafiksäkerhetsverket *samt* gränsbevakningsväsendet och polisen får, när utredandet av utsläpp eller förekomsten av skadliga påväxthindrande system kräver det eller när det finns grundad anledning att anta att fartygets färd av någon annan orsak än en sådan som har samband med fartygets konstruktion, utrustning, anordningar, rutiner eller arrangemang ombord är förknippad med en omedelbar risk för vattenförorening, stoppa fartyget när det ligger i hamn eller till ankars på finskt vattenområde. Detsamma gäller ett finskt fartyg som framförs på finskt vattenområde eller utanför detta och ett utländskt fartyg som framförs på finskt vattenområde. Bestämmelser om åtgärder som gäller ett utländskt fartyg som framförs på Finlands territorialhav finns dock i 12 §.

11 §

Utredning av inträffade utsläpp och åtgärder vid omedelbar risk för vattenförorening

Trafiksäkerhetsverket, gränsbevakningsväsendet och polisen har rätt att i syfte att utreda utsläpp och förekomsten av skadliga påväxthindrande system förrätta inspektioner på finska fartyg och ta prover för att utreda ursprunget till olja eller något annat skadligt ämne som observerats i vattnet *samt för att utreda kvaliteten på det bränsle som används på fartyget och ursprunget till andra utsläpp från fartyget till luften*. Detsamma gäller ett utländskt fartyg då det ligger i hamn eller till ankars på finskt vattenområde eller då det färdas på finskt vattenområde. Bestämmelser om åtgärder som gäller ett utländskt fartyg som färdas på Finlands territorialhav finns i 12 §.

Trafiksäkerhetsverket, gränsbevakningsväsendet och polisen får, när utredandet av utsläpp eller förekomsten av skadliga påväxthindrande system kräver det eller när det finns grundad anledning att anta att fartygets färd av någon annan orsak än en sådan som har samband med fartygets konstruktion, utrustning, anordningar, rutiner eller arrangemang ombord är förknippad med en omedelbar risk för *miljöförorening*, stoppa fartyget när det ligger i hamn eller till ankars på finskt vattenområde. Detsamma gäller ett finskt fartyg som färdas på finskt vattenområde eller utanför detta och ett utländskt fartyg som färdas på finskt vattenområde. Bestämmelser om åtgärder som gäller ett utländskt fartyg som färdas på Finlands territorialhav finns i 12 §.

18 §

Närmare bestämmelser

Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om Trafiksäkerhetsverkets, Finlands miljöcentralers, närings-, trafik- och miljöcentralernas, gränsbevakningsväsendets, tullverkets och polisens uppgifter som tillsynsmyndigheter och om arbetsfördelningen mellan dessa myndigheter.

18 §

Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser om Trafiksäkerhetsverkets, Finlands miljöcentralers, närings-, trafik- och miljöcentralernas, gränsbevakningsväsendets, *Tullens* och polisens uppgifter som tillsynsmyndigheter och om arbetsfördelningen mellan dessa myndigheter får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

BILAGA 13

RESOLUTION MEPC.176(58)

Antagen den 10 oktober 2008

ÄNDRINGAR I BILAGAN TILL 1997 ÅRS ÄNDRINGS PROTOKOLL TILL 1973 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING FRÅN FARTYG, ÄNDRAD GENOM DÅRTILL HÖRANDE PROTOKOLL AV ÅR 1978

(reviderad bilaga VI till MARPOL-konventionen)

KOMMITTÉN FÖR SKYDD AV DEN MARINA MILJÖN,

SOM ERINRAR OM artikel 38 a) i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen som gäller de uppgifter som kommittén för skydd av den marina miljön (nedan kallad *kommittén*) anförtrots genom internationella konventioner om förhindrande och övervakning av förorening av havet,

SOM NOTERAR artikel 16 i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan kallad *1973 års konvention*), artikel VI i protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan kallat *1978 års protokoll*) och artikel 4 i 1997 års ändringsprotokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, ändrad genom därtill hörande protokoll av år 1978 (nedan kallat *1997 års protokoll*), vilka tillsammans fastställer förfarandet för ändring av 1997 års protokoll och ger organisationens behöriga organ i uppdrag att pröva och godkänna ändringar i 1973 års konvention sådan den lyder ändrad genom 1978 och 1997 års protokoll,

SOM OCKSÅ NOTERAR att det till 1973 års konvention genom 1997 års protokoll fogades en bilaga VI "Bestämmelser om förhindrande av luftförorening från fartyg" (nedan kallad *bilaga VI*),

SOM HAR BEHANDLAT förslagen till ändringar i bilaga VI till MARPOL-konventionen,

1 ANTAR i enlighet med artikel 16 stycke

ANNEX 13

RESOLUTION MEPC.176(58)

Adopted on 10 October 2008

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

(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,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") and article 4 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 (herein after referred to as the "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships is added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

HAVING CONSIDERED the draft amendments to MARPOL Annex VI,

1. ADOPTS, in accordance with article

2 punkt d i 1973 års konvention ändringarna i bilaga VI, vilkas text bifogas denna resolution,

2 BESLUTAR i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt f underpunkt iii i 1973 års konvention att nämnda ändringar ska anses antagna den 1 januari 2010, om inte minst en tredjedel av de fördragsslutande parterna eller fördragsslutande parter vilkas handelsflottor sammanlagt har minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet före detta datum har meddelat organisationens generalsekreterare att de motsätter sig ändringarna,

3 UPPMANAR de fördragsslutande parterna att uppmärksamma att ändringarna i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt g underpunkt ii i 1973 års konvention träder i kraft den 1 juli 2010 sedan de antagits i enlighet med stycke 2,

4 BEGÄR generalsekreteraren i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt e i 1973 års konvention sända bestyrkta kopior av denna resolution och av ändringarna i dess bilaga till alla fördragsslutande parter i 1973 års konvention, sådan den lyder ändrad genom 1978 och 1997 års protokoll,

5 BEGÄR DESSUTOM generalsekreteraren sända kopior av denna resolution och bilagan till den till de medlemmar i organisationen som inte är fördragsslutande parter i 1973 års konvention, sådan den lyder ändrad genom 1978 och 1997 års protokoll,

6 UPPMANAR de fördragsslutande parterna i bilaga VI till MARPOL-konventionen och övriga medlemsregeringar att underrätta skeppsredare, transportörer, fartygsbyggare, tillverkare av marina dieselmotorer, leverantörer av marint bränsle och andra intressenter om ändringarna i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI, the text of which is set out at Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2010, 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 per cent 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 the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 July 2010 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its Annex; and

6. INVITES the Parties to MARPOL Annex VI and other Member Governments to bring the amendments to MARPOL Annex VI to the attention of shipowners, ship operators, shipbuilders, marine diesel engine manufacturers, marine fuel suppliers and any other interested groups.

BILAGA	ANNEX
REVIDERAD BILAGA VI TILL MARPOL-KONVENTIONEN	REVISED MARPOL ANNEX VI
Bestämmelser om förhindrande av luftförorening från fartyg	Regulations for the Prevention of AirPollution from Ships
KAPITEL I	CHAPTER I
ALLMÄNT	GENERAL
Regel 1	Regulation 1
<i>Tillämpningsområde</i>	<i>Application</i>
<p>Bilagan äger tillämpning på alla fartyg utom där annat särskilt anges i reglerna 3, 5, 6, 13, 15, 16 och 18 i denna bilaga.</p>	<p>The provisions of this Annex shall apply to all ships, except where expressly provided otherwise in regulations 3, 5, 6, 13, 15, 16 and 18 of this Annex.</p>
Regel 2	Regulation 2
<i>Definitioner</i>	<i>Definitions</i>
<p>I denna bilaga avses med</p> <p>1 <i>bilaga</i> bilaga VI till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL-konventionen), ändrad genom därtill hörande protokoll av år 1978 och ändrad genom därtill hörande protokoll av år 1997, sådan bilagan lyder ändrad av organisationen, förutsatt att ändringarna har antagits och satts i kraft i enlighet med artikel 16 i denna konvention.</p> <p>2 <i>motsvarande byggnadsstadium</i> det stadium då</p> <p>.1 byggande som härrör sig till ett visst fartyg påbörjas, och</p> <p>.2 sammanfogande av fartyget har påbörjats och omfattar minst 50 ton eller en procent av den beräknade massan av allt byggnadsmaterial, av dessa den massa som är mindre.</p> <p>3 <i>årsdag</i> den dag och den månad respektive år som motsvarar det datum då det internationella luftskyddscertifikatets giltighet upphör.</p> <p>4 <i>hjälpreglage</i> en anläggning, en funktion eller en kontrollstrategi som installerats i en marin dieselmotor, varmed syftet är att skydda motorn och/eller dess kringutrustning i driftsförhållanden som kan leda till att motorn skadas eller går sönder, eller som används</p>	<p>For the purpose of this Annex:</p> <p>1 <i>Annex</i> 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.</p> <p>2 <i>A similar stage of construction</i> means the stage at which:</p> <p>.1 construction identifiable with a specific ship begins; and</p> <p>.2 assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tons or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.</p> <p>3 <i>Anniversary date</i> means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the International Air Pollution Prevention Certificate.</p> <p>4 <i>Auxiliary control device</i> 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 facili-</p>

som hjälp för att starta motorn. Ett hjälplage kan också vara en strategi eller en åtgärd som det med tillräcklig säkerhet har påvisats att inte vara en spärranordning.

5 *automatisk matning* den process som används för att utan en persons medverkan mata in avfall i en förbränningskammare när avfallsförbränningsugnen är i normal drift då förbränningskammarens arbetstemperatur är mellan 850 °C och 1 200 °C.

6 *spärranordning* en anordning som mäter, känner av eller reagerar på driftsvariabler (t.ex. motorhastighet, temperatur, insugningstryck eller andra parametrar), så att vilken del eller funktion som helst av utsläppskontrollsystemet kan aktiveras, moduleras, fördröjas eller deaktiveras så att effektiviteten hos utsläppskontrollsystemet under normala driftförhållanden försämras, om inte användningen av en sådan anordning utgör en del av de tillämpliga testmetoder som utsläppscertifikaten förutsätter.

7 *utsläpp* utsläpp från fartyg i atmosfären eller i havet av de ämnen som omfattas av reglerna i denna bilaga.

8 *utsläppskontrollområde* ett område där särskilda obligatoriska åtgärder för utsläpp från fartyg krävs för att förhindra, minska och kontrollera luftföroreningar från NO_x eller SO_x och partiklar eller samtliga tre och ämnens åtföljande skadliga inverkan på människors hälsa och miljön. Utsläppskontrollområden ska omfatta de områden som finns förtecknade i reglerna 13 och 14 i denna bilaga.

9 *brännolja* alla bränslen som är avsedda att förbrännas ombord på fartyg och som behövs för fartygets gång eller drift, också lätt och tung brännolja.

10 *bruttodräktighet* bruttodräktighet beräknad enligt skeppsmättningsreglerna i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmättningskonvention eller en eventuellt påföljande konvention.

11 *installationer* beträffande regel 12 i denna bilaga; installation av anläggningar, utrustning, inklusive transportabla brandsläckare, isolering eller annat material i ett fartyg, men inte reparation eller återfyllning av tidigare installerade anläggningar, utrustning,

tate 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.

5 *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.

6 *Defeat device* means a device which 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.

7 *Emission* means any release of substances, subject to control by this Annex, from ships into the atmosphere or sea.

8 *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.

9 *Fuel oil* means any fuel delivered to and intended for combustion purposes for propulsion or operation on board a ship, including distillate and residual fuels.

10 *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.

11 *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,

isolering eller annat material, eller återfyllning av transportabla brandsläckare.

equipment, insulation, or other material, or the recharge of portable fire-extinguishing units.

12 *installerad* en marindieselmotor som är installerad eller avsedd att installeras i ett fartyg, också en transportabel hjälpdieselmotor endast om dess bränsleimatnings-, kylnings- eller avgassystem utgör en integrerad del av fartyget. Bränsleimatningssystemet betraktas som en integrerad del av fartyget endast om det är permanent monterat i fartyget. Denna definition omfattar en marindieselmotor som används för att komplettera eller utöka fartygets installerade effektkapacitet och som är avsedd att utgöra en integrerad del av fartyget.

12 *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.

13 *irrationell utsläppskontrollstrategi* en strategi eller en åtgärd som försämrar utsläppskontrollsystemets effektivitet under den nivå som förväntas vid tillämpliga utsläppstestmetoder när fartyget används under sedvanliga driftförhållanden.

13 *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.

14 *marindieselmotor* en kolvförbränningsmotor som drivs med flytande bränsle eller två olika bränslen som omfattas av regel 13 i denna bilaga, också en motor som vid behov är utrustad med förstärkare eller kompondsystem.

14 *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.

15 *NO_x-koden* den tekniska koden för kontroll av kväveoxidutsläpp från marindieselmotorer antagen av MARPOL-konferensen genom resolution 2, så som den ändrats av organisationen, under förutsättning att sådana ändringar godkänns och sätts i kraft i enlighet med bestämmelserna i artikel 16 i konventionen.

15 *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.

16 *ozonnedbrytande ämnen* de reglerade ämnen som enligt definitionen i artikel 1 stycke 4 i 1987 års Montrealprotokoll om ämnen som bryter ned ozonskiktet, finns förtecknade i bilaga A, B, C eller E till det protokoll som är i kraft när denna bilaga tillämpas eller tolkas.

16 *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.

Ozonnedbrytande ämnen som kan förekomma ombord omfattar, men är inte begränsade till

halon 1211 bromklordifluormetan
halon 1301 bromtrifluormetan
halon 2402 1,2-dibrom-1,1,2,2-tetrafluoretan (även kallat halon 114B2)
CFC-11 triklorfluormetan
CFC-12 diklorodifluormetan
CFC-113 1,1,2-triklor-1,2,2-trifluoretan
CFC-114 1,2-diklor-1,1,2,2-tetrafluoretan

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,

CFC-115 klorpentafluoretan.	2, 2 – tetrafluoroethane CFC-115 Chloropentafluoroethane
17 <i>avfallsförbränning ombord på fartyg</i> förbränning ombord på ett fartyg av sådant avfall eller sådana produkter som alstrats vid normal drift av fartyget.	17 <i>Shipboard incineration</i> 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.
18 <i>avfallsförbränningsugn ombord på fartyg</i> en anordning ombord på ett fartyg, konstruerad för att huvudsakligen användas vid avfallsförbränning.	18 <i>Shipboard incinerator</i> means a shipboard facility designed for the primary purpose of incineration.
19 <i>fartyg byggda</i> fartyg vilkas kölar sträckts eller som befinner sig på ett motsvarande byggnadsstadium.	19 <i>Ships constructed</i> means ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction.
20 <i>sludgeolja</i> oljemättat slam från brännolja- eller smörjoljeseparatorer, spillsmörjolja från huvud- eller hjälpmaskineri, eller spillolja från länsvattenseparatorer, oljefiltreringsutrustning eller spilltråg.	20 <i>Sludge oil</i> 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.
21 <i>tankfartyg</i> ett oljetankfartyg enligt definitionen i regel I i bilaga I eller ett kemikalietankfartyg enligt definitionen i regel I i bilaga II till konventionen.	21 <i>Tanker</i> means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I or a chemical tanker as defined in regulation 1 of Annex II of the present Convention.

Regel 3

*Undantag och dispenser**Allmänt*

1 Bestämmelserna i denna bilaga ska inte tillämpas på

.1 utsläpp som är nödvändigt för ett fartygs säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss, eller

.2 vilket som helst utsläpp som är en följd av en skada på fartyget eller dess utrustning,

.2.1 under förutsättning att alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits efter det att skadan inträffat eller utsläppet upptäckts, i syfte att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet, och

.2.2 under förutsättning att ägaren eller befälhavaren inte har handlat antingen i avsikt att orsaka skada eller av vårdslöshet och med insikt om att skada sannolikt ska uppkomma.

Försök i syfte att minska utsläppen från fartyg och forskning kring utsläppskontrollteknologi

2 En fördragsslutande parts administration kan vid behov i samarbete med andra administrationer bevilja dispens från specialbe-

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 co-operation with other Administrations as appropriate, issue an exemption from specific

stämmelser i denna bilaga för ett fartyg för att det ska kunna utföra försök i syfte att utveckla tekniker för att minska och kontrollera utsläppen från fartyg och motorkonstruktionsprogram. Dispens kan beviljas endast om tillämpningen av specialbestämmelser i bilagan eller den reviderade NOx-koden 2008 kan förhindra forskning i syfte att utveckla sådana tekniker eller program. Tillstånd till dispens ges endast ett nödvändigt minimiantal fartyg och för tillståndet gäller följande bestämmelser:

.1 om marindieselmotorns cylindervolym är högst 30 liter, får försöket till havs pågå högst 18 månader. Om tilläggstid behövs, kan den administration som utfärdar tillståndet förnya tillståndet för ytterligare en 18-månadersperiod, eller

.2 om marindieselmotorns cylindervolym är minst 30 liter, får försöket till havs pågå högst fem år, och den administration som utfärdar tillståndet inspekterar i samband med varje mellanbesiktning hur försöket framskrider. Tillståndet kan återkallas på basis av inspektionen, om tillståndsvillkoren inte har iakttagits vid testningen eller om man anser att tekniken eller programmet sannolikt inte kommer att ge effektiva resultat när det gäller att minska och kontrollera utsläppen från fartyg. Om den administration som utför inspektionen anser att det behövs tilläggstid för att testa en teknik eller ett program, kan tillståndet förnyas för en tilläggstid på högst fem år.

Utsläpp från verksamhet i anslutning till havsbottens mineraltillgångar

3.1 Bestämmelserna i denna bilaga tillämpas i enlighet med artikel 2 stycke 3 punkt b underpunkt ii i konventionen inte på utsläpp som direkt härrör från utforskning, utnyttjande och tillhörande offshore framställning av mineraltillgångar på havsbotten. Sådana utsläpp inkluderar följande:

.1 utsläpp som uppstår vid förbränning av ämnen som endast och direkt härrör från utforskning, utnyttjande och tillhörande offshore framställning av mineraltillgångar på havsbotten, inklusive, men inte begränsat till, avbränning av kolväten och förbränning av borrhull, lera och/eller vätskor kunder avslutnings eller provtagningsverksamhet och avbränning som uppstår vid störning,

.2 frigöring av gaser eller flyktiga föreningar som följer med borrhull och slagg,

.3 utsläpp som endast och direkt hör samman med bearbetning, hantering eller lagring

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 NOx Technical Code 2008 could impede research into the development of such technologies or programmes. 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 litres, 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 litres, the duration of the ship trial shall not exceed 5 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 Sea-bed Mineral Activities

3.1 Emissions directly arising from the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed 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 sea-bed 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

av bottenmaterial, och

sea-bed minerals; and

.4 utsläpp från marindieselmotorer som endast betjänar utforskning, utnyttjande och tillhörande offshore hantering av mineraltillgångar på havsbotten.

.4 emissions from marine diesel engines that are solely dedicated to the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources.

3.2 Bestämmelserna i regel 18 i denna bilaga ska inte vara tillämpliga på förbrukningen av kolväten som tillverkas och därefter används som bränsle på platsen, när administrationen tillåter detta.

3.2 The requirements of regulation 18 of this Annex shall not apply to the use of hydrocarbons which are produced and subsequently used on site as fuel, when approved by the Administration.

Regel 4

Regulation 4

Likvärdighet

Equivalents

1 En fördragsslutande parts administration kan tillåta ett fartyg att utrustas med andra tillbehör, material, utrustning eller apparater än de som föreskrivs i denna bilaga, eller att andra alternativa procedurer, bränslen eller överensstämmelsemetoder används ombord på ett fartyg, om dessa tillbehör, material, utrustning eller apparater eller alternativa procedurer, bränslen eller överensstämmelsemetoder är minst lika effektiva med tanke på minskning av utsläppen som de som föreskrivs i bilagan, inklusive kraven i reglerna 13 och 14.

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 that 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 that required by this Annex, including any of the standards set forth in regulations 13 and 14.

2 En fördragsslutande parts administration som tillåter andra tillbehör, material, utrustning eller apparatur eller andra procedurer, alternativa bränslen eller metoder än de som föreskrivs i denna bilaga ska underrätta organisationen om detta så att uppgifterna sänds till parterna för information och eventuella lämpliga åtgärder.

2 The Administration of a Party which allows a fitting, material, appliance or apparatus or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that 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 En fördragsslutande parts administration ska beakta organisationens anvisningar som gäller likvärdigheter enligt denna regel.

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 En fördragsslutande parts administration som tillåter en likvärdighet enligt stycke 1 i denna regel ska sträva efter att inte medföra skada eller olägenhet för miljön, människors hälsa, egendom eller naturtillgångar i den fördragsslutande parten eller andra stater.

4 The Administration of a Party which 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.

KAPITEL II

CHAPTER II

BESIKTNING, CERTIFIERING OCH KONTROLLRUTINER

SURVEY, CERTIFICATION AND MEANS OF CONTROL

Regel 5

Regulation 5

Besiktning

Surveys

1 Alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 och alla fasta eller flytande oljeplattformer och andra plattformer ska vara föremål för följande besiktningar:

.1 En första besiktning innan fartyget sätts i trafik eller innan det certifikat som krävs enligt regel 6 i denna bilaga utfärdas för första gången. Besiktning ska säkerställa att utrustning, anläggningar, anordningar, arrangemang och material i alla avseenden uppfyller tillämpliga krav i denna bilaga.

.2 Förnyad besiktning som ska utföras med de intervaller som administrationen fastställer, men minst vart femte år, utom när regel 9 stycke 2, 5, 6 eller 7 i denna bilaga tillämpas. Förnyad besiktning ska säkerställa att utrustning, anläggningar, anordningar, arrangemang och material i alla avseenden uppfyller tillämpliga krav i denna bilaga.

.3 Mellanbesiktning ska utföras inom tre månader före eller efter den andra årsdagen för certifikatet eller inom tre månader före eller efter den tredje årsdagen för certifikatet. Mellanbesiktning utförs i stället för en årsbesiktning enligt stycke 1 punkt 4 i denna regel. Mellanbesiktning ska säkerställa att utrustning och arrangemang i alla avseenden uppfyller tillämpliga krav i denna bilaga och är i funktionsdugligt skick. Sådana mellanbesiktningar ska påtecknas i certifikatet som utfärdats enligt regel 6 eller 7 i denna bilaga.

.4 Årsbesiktning ska utföras inom tre månader före eller efter varje årsdag för certifikatet och då granskas utrustning, anläggningar, anordningar, arrangemang och material enligt stycke 1 punkt 1 i denna regel allmänt för att säkerställa att de har underhållits i enlighet med stycke 4 i denna regel och att de fortsätter att vara tillfredsställande för fartygets avsedda funktion. Sådana årsbesiktningar ska påtecknas i certifikatet som utfärdats enligt regel 6 eller 7 i denna bilaga.

.5 En antingen allmän eller partiell extra besiktning ska beroende på omständigheterna alltid utföras när viktiga reparationer eller förnyelser enligt stycke 4 i denna regel har gjorts eller när reparationer till följd av undersökningar enligt stycke 5 i denna regel har gjorts. Besiktning ska säkerställa att den nödvändiga reparationen eller förnyelsen faktiskt har gjorts och att det material som använts vid reparationen eller förnyelsen och kvaliteten på arbetet i alla avseenden är tillfredsställande och att fartyget i alla avseenden överensstämmer med kraven i denna bilaga.

1 Every ship of 400 gross tonnage and above and every fixed and floating drilling rig and other platforms shall 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 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 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 this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the 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 4 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 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 4 of this regulation or after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 5 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 this Annex.

2 För fartyg med en bruttodräktighet under 400 kan administrationen vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att tillämpliga delar i denna bilaga iakttas.

3 Fartygsbesiktningar som avser iakttagandet av bilagans bestämmelser ska förrättas av administrationens tjänstemän.

.1 Administrationen får dock överlåta besiktningarna till antingen inspektörer som utsetts för uppgiften eller till organ som godkänts av administrationen. Sådana organ ska tillämpa de riktlinjer som antagits av organisationen.

.2 Besiktningar som ska säkerställa att marindieselmotorer och utrustning uppfyller regel 13 i denna bilaga ska förrättas i överensstämmelse med den reviderade NO_x-koden 2008.

.3 När en utsedd inspektör eller ett godkänt organ bedömer att utrustningens skick i väsentligt avseende inte motsvarar certifikatets specifikationer ska han försäkra sig om att bristerna åtgärdas och att administrationen underrättas i tillbörlig ordning. Om bristerna inte åtgärdas ska administrationen återkalla certifikatet. Om fartyget befinner sig i en annan fördragsslutande parts hamn ska även hamnstatens behöriga myndigheter omedelbart underrättas. När en av administrationens tjänstemän, en utsedd inspektör eller ett godkänt organ har underrättat hamnstatens behöriga myndigheter ska hamnstatens regering ge tjänstemannen, inspektören eller organet den hjälp som krävs för att regeln ska uppfyllas.

.4 Under alla omständigheter ska den behöriga administrationen helt kunna garantera att besiktningarna är fullständiga och effektiva och utfästa sig att säkerställa att alla nödvändiga arrangemang vidtas för att denna förpliktelse ska uppfyllas.

4 Utrustningen ska underhållas i överensstämmelse med bestämmelserna i denna bilaga och inga ändringar ska göras i utrustning, anläggningar, anordningar, arrangemang eller material som omfattas av besiktningen utan administrationens uttryckliga medgivande. Ett direkt utbyte av sådan utrustning och dess tillbehör med annan utrustning och tillbehör, som uppfyller kraven i bilagan, är tillåtet.

5 När en olycka inträffar eller en brist påträffas, som i väsentligt avseende påverkar effektiviteten eller fullständigheten i den fartygsutrustning som omfattas av bestämmelserna i denna bilaga ska fartygets befälhavare

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 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, they 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; and

.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 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.

5 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex, the master

eller ägare snarast möjligt anmäla detta till administrationen, en utsedd inspektör eller ett godkänt organ som ansvarar för utfärdandet av certifikatet i fråga.

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.

Regel 6

Regulation 6

Utfärdande eller endossering av certifikat

Issue or endorsement of a Certificate

1 Efter en första eller förnyad besiktning enligt bestämmelserna i regel 5 i denna bilaga ska ett internationellt luftskyddscertifikat utfärdas till

1 An International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 5 of this Annex, to:

.1 alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 som nyttjas i trafik till hamnar och offshore terminaler under en annan fördragslutande parts jurisdiktion, och

.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 plattformar och borrhullplattformar under färd till vatten under suveränitet eller jurisdiktion av andra fördragslutande parter.

.2 platforms and drilling rigs engaged in voyages to waters under the sovereignty or jurisdiction of other Parties.

2 För ett fartyg byggt före det datum då bilaga VI har trätt i kraft för administrationen för fartyget i fråga ska ett internationellt luftskyddscertifikat utfärdas enligt stycke 1 i denna regel senast vid fartygets första planerade besök i torrdocka efter ikraftträdandet, dock senast tre år efter ikraftträdandet.

2 A ship constructed before the date of entry into force of Annex VI for such ship's Administration shall be issued with an International Air Pollution Prevention 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 Certifikatet ska utfärdas eller endosseras av antingen administrationen eller en person eller ett organ som är auktoriserad av administrationen. I varje enskilt fall påtar sig administrationen fullt ansvar för certifikatet.

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.

Regel 7

Regulation 7

Certifikat utfärdade av en annan fördragslutande part

Issue of a Certificate by another Party

1 Om administrationen så begär kan en fördragslutande part låta ett fartyg undergå besiktning och, om det befinns att bestämmelserna i denna bilaga är iakttagna, ska den utfärda eller låta utfärda ett internationellt luftskyddscertifikat till fartyget och vid behov endossera eller låta endossera certifikatet i enlighet med denna bilaga.

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 issuance of an International Air Pollution Prevention Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on the ship, in accordance with this Annex.

2 En kopia av certifikatet och en kopia av besiktningsprotokollet ska snarast möjligt lämnas till administrationen som begärt besiktningen.

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 Ett certifikat som på så sätt har utfärdats ska innehålla en uppgift om att det har utfärdats på begäran av administrationen och ska

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

äga samma giltighet och erhålla samma erkännande som ett certifikat utfärdat enligt regel 6 i denna bilaga.

4 Ett internationellt luftskyddscertifikat får inte utfärdas till ett fartyg från en flaggstat som inte är en fördragsslutande part.

have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under regulation 6 of this Annex.

4 No International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

Regel 8

Certifikatets form

Det internationella luftskyddscertifikatet ska vara utformat i enlighet med den förlaga för formuläret som visas i bilaga I till denna bilaga och avfattat på åtminstone engelska, franska eller spanska. Om det utfärdande landets officiella språk också används, ska detta ha företräde vid en tvist eller avvikelser.

Regulation 8

Form of Certificate

The International Air Pollution Prevention 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.

Regel 9

Certifikatets giltighetsperiod och giltighet

1 Giltighetsperioden för ett internationellt luftskyddscertifikat ska fastställas av administrationen och ska inte överskrida fem år.

2 Oavsett vad som anges i bestämmelserna i stycke 1 i denna regel

.1 när förnyad besiktning har förrättats inom tre månader före det datum då det gällande certifikatets giltighet upphör, ska det nya certifikatet gälla från det datum då den förnyade besiktningen blev klar och en period som inte överstiger fem år från det datum då det föregående certifikatets giltighet upphör.

.2 när förnyad besiktning har förrättats efter det att det föregående certifikatets giltighet upphört, ska det nya certifikatet gälla från det datum då den förnyade besiktningen blev klar och en period som inte överstiger fem år från det datum då det föregående certifikatets giltighet upphörde.

.3 när förnyad besiktning har förrättats mera än tre månader före det datum då det gällande certifikatets giltighet upphör, ska det nya certifikatet gälla en period som inte överstiger fem år från det datum då den förnyade besiktningen blev klar.

3 Om ett certifikat har utfärdats för en kortare period än fem år, kan förvaltningen förlänga certifikatets giltighet efter det datum då det upphör att gälla högst för maximitiden enligt stycke 1 i denna regel förutsatt att de besiktningar enligt regel 5 stycke 1 punkt 3 och

Regulation 9

Duration and Validity of Certificate

1 An International Air Pollution Prevention 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 regu-

4 i denna bilaga som är tillämpliga när certifikat utfärdas för fem år har förrättats på behörigt sätt.

4 Om förnyad besiktning har förrättats och fartyget inte har kunnat ges eller tillställas nytt certifikat före det datum då det gällande certifikatets giltighet upphör, kan en av förvaltningen auktoriserad person eller organisation endossera certifikatet, och ett sådant certifikat ska godkännas att gälla under en förlängning på högst fem månader från det datum då certifikatets giltighet upphörde.

5 Om fartyget inte befinner sig i en hamn där det ska besiktigas när certifikatets giltighet upphör, får administrationen förlänga certifikatets giltighet men en sådan förlängning ska medges endast för att tillåta fartyget att fullfölja resan till en hamn där det ska besiktigas och ska medges endast i de fall där det förefaller lämpligt och rimligt. Certifikatets giltighet får inte förlängas med mera än tre månader och ett fartyg som medgetts sådan förlängning får efter ankomsten till den hamn där det ska besiktigas inte tillåtas lämna hamnen genom att åberopa förlängningen, förrän det har erhållit ett nytt certifikat. När förnyad besiktning har förrättats, ska det nya certifikatet gälla högst fem år från det datum då det föregående certifikatets giltighet upphörde före förlängningen.

6 Om ett fartyg som gör korta resor har ett certifikat vars giltighet inte har förlängts i enlighet med bestämmelserna ovan i denna regel, får administrationen förlänga certifikatets giltighet med högst en månad från det datum angivet i certifikatet då dess giltighet upphör. När förnyad besiktning har förrättats, ska det nya certifikatet gälla högst fem år från det datum då det föregående certifikatets giltighet upphörde före förlängningen.

7 Under särskilda omständigheter som administrationen bestämmer behöver det nya certifikatets giltighet inte börja från det datum då det föregående certifikatets giltighet upphör på det sätt som krävs i stycke 2 punkt 1 eller 5 eller stycke 6 i denna regel. Under dessa särskilda omständigheter gäller det nya certifikatet högst fem år från datumet för den förnyade besiktningen.

8 Om en årsbesiktning eller mellanbesiktning blir klar före den period som anges i regel 5 i denna bilaga

.1 ändras anteckningen om årsdag i certifikatet så att det nya datumet är högst tre månader från det datum då besiktningen blev klar,

lations 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 which 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 which 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 which shall not be more than three months later than the date on which the survey was completed;

.2 följande års- eller mellanbesiktningar enligt regel 5 i denna bilaga förrättas med de intervaller som anges i regeln så att den nya årsdagen används, och

.3 det datum giltigheten upphör kan bibehållas förutsatt att en eller vid behov flera års- eller mellanbesiktningar förrättas så att de maximala besiktningintervallerna enligt regel 5 i denna bilaga inte överskrids.

9 Ett certifikat utfärdat enligt regel 6 eller 7 i denna bilaga ska upphöra att gälla under följande förhållanden:

.1 om behöriga besiktningar inte slutförs inom de tidsperioder som anges i regel 5 stycke 1 i denna bilaga,

.2 om certifikatet inte har endosserats i enlighet med regel 5 stycke 1 punkt 3 och 4 i denna bilaga, och

.3 när fartyget överförs till en annan flaggstat. Ett nytt certifikat ska utfärdas endast när den regering som utfärdar det nya certifikatet har förväntat sig om att fartyget uppfyller kraven i regel 5 stycke 4 i denna bilaga. När överföringen sker mellan fördragsslutande parter, och om begäran görs inom tre månader efter överföringen, ska regeringen i den fördragsslutande part som var fartygets förra flaggstat snarast möjligt lämna till administrationen kopior av det certifikat som fartyget innehade före överföringen tillsammans med kopior av tillhörande besiktningssprotokoll om de finns tillgängliga.

.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.

Regel 10

Hamnstatskontroll av driftsbestämmelser

1 Ett fartyg som befinner sig i en hamn eller vid en offshore terminal, belägen under jurisdiktion av en annan fördragsslutande part, ska vara föremål för inspektioner förrättade av tjänstemän som är auktoriserade av parten då det gäller driftsbestämmelserna enligt bilagan, när det finns uppenbara skäl att befara att befälhavaren eller besättningen inte känner till nödvändiga rutiner ombord angående förhindrande av luftförorening från fartyg.

2 Under de förhållanden som anges i stycke 1 i denna regel ska den fördragsslutande parten vidta nödvändiga åtgärder för att försäkra sig om att fartyget inte lämnar hamn innan situationen har åtgärdats i överensstämmelse med kraven i bilagan.

3 De bestämmelser angående förfarandet

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 such steps as 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

vid hamnstatskontroll som föreskrivs i artikel 5 i konventionen ska tillämpas på denna regel.

4 Inget i denna regel ska tolkas så att det inskränker en fördragsslutande parts rättigheter och skyldigheter att utföra en kontroll av driftsbestämmelser som uttryckligen föreskrivs i konventionen.

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.

Regel 11

Uppdagade överträdelser och verkställande av bilagan

1 De fördragsslutande parterna ska samarbeta med att uppdaga överträdelser av och verkställa bestämmelserna i bilagan, genom att använda sig av varje lämplig och praktiskt genomförbar åtgärd för att upptäcka överträdelser och bevaka miljön samt tillfredsställande rutiner för rapportering och insamling av bevismaterial.

2 I en fördragsslutande parts hamnar eller offshore terminaler kan ett fartyg, på vilket denna bilaga ska tillämpas, bli föremål för inspektion av tjänstemän utsedda eller auktoriserade av den parten, i syfte att kontrollera om fartyget, i strid mot bestämmelserna i bilagan, har släppt ut ämnen som omfattas av bilagan. Om inspektionen påvisar en överträdelse av bestämmelserna, ska en rapport lämnas till administrationen för vidare lämplig åtgärd.

3 En fördragsslutande part ska lämna eventuellt bevismaterial till administrationen, som påvisar att fartyget, i strid mot bestämmelserna i denna bilaga, har släppt ut ämnen som omfattas av bilagan. Om det är praktiskt möjligt ska den förstnämnda partens behöriga myndighet underrätta fartygets befälhavare om den påstådda överträdelserna.

4 När bevisen tagits emot ska den underrättade administrationen utreda händelsen, och kan begära att den andra parten lämnar fler eller tydligare bevis på den påstådda överträdelserna. Om administrationen anser att det finns tillräckliga belägg för att vidta rättsliga åtgärder i fråga om den påstådda överträdelserna, ska administrationen inleda laga åtgärder snarast möjligt i överensstämmelse med dess författning. Administrationen ska skyndsamt underrätta både den part som har rapporterat den påstådda överträdelserna och organisationen om de åtgärder som har vidtagits.

5 En fördragsslutande part får också inspektera ett fartyg på vilket denna bilaga är tillämplig när det anländer till en hamn eller

Regulation 11

Detection of Violations and Enforcement

1 Parties shall co-operate 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, 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 so informed 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 which 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

offshore terminal under dess jurisdiktion, om en begäran om undersökning har framställts av en annan fördragsslutande part tillsammans med tillräckliga belägg för att fartyget, i strid med bestämmelserna i denna bilaga, har släppt ut ämnen som omfattas av bilagan. Den resulterande undersökningsrapporten ska lämnas till parten som anhållit om den och till administrationen, så att lämpliga åtgärder kan vidtas i överensstämmelse med konventionen.

6 Den internationella rätten angående förhindrande, begränsande och kontroll av förorening av den marina miljön från fartyg, inklusive bestämmelser beträffande verkställighet och garantier, som är i kraft vid tidpunkten då denna bilaga tillämpas eller tolkas, ska tillämpas, *mutatis mutandis*, på de regler och standarder som läggs fram i bilagan.

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.

KAPITEL III

BESTÄMMELSER ANGÅENDE KONTROLL AV UTSLÄPP FRÅN FARTYG

Regel 12

Ozonnedbrytande ämnen

1 Denna regel ska inte tillämpas på permanent slutet utrustning, där det inte finns någon påfyllningsanslutning för kylmedel eller löstagbara delar som innehåller ozonnedbrytande ämnen.

2 Om inte något annat föranleds av bestämmelserna i regel 3 stycke 1, är alla avsiktliga utsläpp av ozonnedbrytande ämnen förbjudet. Avsiktliga utsläpp inbegriper utsläpp som sker i samband med underhåll, service, reparation eller avlägsnande av anordningar eller utrustning, med undantag av minimala utsläpp i samband med tillvaratagande eller återvinning av ett ozonnedbrytande ämne. Bestämmelser om utsläpp som orsakas av läckage av ozonnedbrytande ämnen, oavsett om läckaget är avsiktligt eller inte, får utfärdas av de fördragsslutande parterna.

3.1 Installationer som innehåller andra ozonnedbrytande ämnen än HCFC-föreningar är förbjudna

.1 på fartyg som är byggda den 19 maj 2005 eller senare, eller

.2 på fartyg som är byggda före den 19 maj 2005, vilkas utrustning enligt avtal levereras till fartyget den 19 maj 2005 eller senare, eller, om det inte finns något avtal om leveransdatum, vilkas utrustning i själva verket levereras till fartyget den 19 maj 2005 eller senare.

3.2 Installationer som innehåller HCFC-

CHAPTER III

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 which 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 which contain hydro-

föreningar är förbjudna

.1 på fartyg som är byggda den 1 januari 2020 eller senare, eller

.2 på fartyg som är byggda före den 1 januari 2020, vilkas utrustning enligt avtal levereras till fartyget den 1 januari 2020 eller senare, eller, om det inte finns något avtal om leveransdatum, vilkas utrustning i själva verket levereras till fartyget den 1 januari 2020 eller senare.

4 Ämnen som avses i denna regel, och utrustning som innehåller sådana ämnen, ska lämnas till lämpliga mottagningsanläggningar när de avlägsnas från fartygen.

5 Varje fartyg som omfattas av regel 6 stycke 1 ska ha en förteckning över utrustning som innehåller ozonnedbrytande ämnen.

6 Varje fartyg som omfattas av regel 6 stycke 1 som har laddningsbara anläggningar som innehåller ozonnedbrytande ämnen ska föra dagbok över ozonnedbrytande ämnen. Dagboken kan utgöra en del av den nuvarande loggboken eller av ett av administrationen godkänt elektroniskt lagringssystem.

chlorofluorocarbons 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 which 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 log-book or electronic recording system as approved by the Administration.

Regel 13

Kväveoxider (NO_x)

Tillämpningsområde

1.1 Denna regel ska tillämpas på

.1 alla marindieselmotorer med en utteffekt som överstiger 130 kW som är installerade i fartyg, och

.2 alla marindieselmotorer med en utteffekt som överstiger 130 kW som genomgår väsentlig ombyggnad den 1 januari 2000 eller senare, utom när det med tillräcklig säkerhet kan påvisas för administrationen att motorn är identisk med den motor som den ersätter och att den inte heller annars omfattas av punkt 1.1 underpunkt 1 i denna regel.

1.2 Denna regel ska inte tillämpas på

.1 marindieselmotorer som är avsedda att användas endast i nödsituationer eller endast som kraftkälla för sådana anordningar eller utrustning som är avsedda för att användas endast i nödsituationer ombord på det fartyg där den är installerad, och inte på marindieselmotorer som är installerade i livbåtar som är avsedda för att användas endast i nödsituationer, och inte på

.2 marindieselmotorer installerade i fartyg

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 which 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 which 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

som endast går i trafik inom vatten under den statens suveränitet eller jurisdiktion vars flagg fartyget äger rätt att föra, under förutsättning att motorerna är föremål för alternativa, av administrationen fastställda, NOx-kontrollåtgärder.

1.3 Oavsett vad som anges i bestämmelserna i punkt 1.1 i detta stycke, kan administrationen medge undantag från tillämpningen av denna regel för marindieselmotorer som är installerade i fartyg byggda eller för marindieselmotorer som genomgått väsentlig ombyggnad före den 19 maj 2005, förutsatt att fartyget endast går i trafik mellan hamnar eller offshore terminaler inom den flaggstat som fartyget tillhör.

Väsentlig ombyggnad

2.1 Vid tillämpning av denna regel ska väsentlig ombyggnad betyda en ändring av en marindieselmotor som gjorts den 1 januari 2000 eller senare, som ännu inte certifierats i överensstämmelse med bestämmelserna i stycke 3 eller 4 eller punkt 5.1 underpunkt 1 i denna regel när

.1 motorn är ersatt med en marindieselmotor eller en andra marindieselmotor installeras, eller

.2 motorn har genomgått en omfattande ändring, enligt definitionen i den reviderade NO_x-koden 2008, eller

.3 motorns största kontinuerliga effekt har utökats med mer än 10 procent jämfört med den största kontinuerliga effekt enligt motorns ursprungliga certifiering.

2.2 Om en väsentlig ombyggnad innebär att en marindieselmotor ersätts med en icke identisk marindieselmotor eller att ytterligare en marindieselmotor installeras, ska de bestämmelser i denna bilaga tillämpas som gäller vid den tidpunkt då motorn ersätts eller ytterligare en motor installeras. Endast i fråga om ersättande motorer bestäms att om den ersättande motorn inte kan uppfylla kraven i punkt 5.1 underpunkt 1 (Nivå III) den 1 januari 2016 eller senare, ska den ersättande motorn uppfylla kraven i stycke 4 i denna regel (Nivå II). Organisationen ska ange riktlinjer för kriterier för när en motor inte kan anses uppfylla kraven i punkt 5.1 underpunkt 1 i denna regel.

2.3 En marindieselmotor som avses i punkt 2.1 underpunkt 2 eller 3 ska uppfylla följande krav:

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 subparagraph 1.1 of this paragraph, the Administration may provide an exclusion from the application of this regulation for any marine diesel engine which is installed on a ship constructed, or for any marine diesel engine which 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 in force at the time of the replacement or addition of the engine shall apply. On or after 1 January 2016, 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), then that replacement engine shall meet the standards set forth in paragraph 4 of this regulation (Tier II). Guidelines are to be developed by the Organization to set forth the criteria of when it is not possible for a replacement engine to meet the standards in subparagraph 5.1.1 of this regulation.

2.3 A marine diesel engine referred to in paragraph 2.1.2 or 2.1.3 shall meet the following standards:

.1 på fartyg byggda före den 1 januari 2000 tillämpas bestämmelserna i stycke 3 i denna regel, och

.2 på fartyg byggda den 1 januari 2000 eller senare tillämpas de bestämmelser som gällde vid den tidpunkt då fartyget byggdes.

.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.

Nivå I

3 Om inte annat följer av regel 3 i denna bilaga är drift av marindieselmotorer i fartyg som är byggda den 1 januari 2000 eller senare och före den 1 januari 2011 förbjuden utom när utsläppet av kväveoxider (beräknat som motorns totala vikt av NO₂-utsläpp) ligger inom följande gränsvärden, där n = motorns nominella varvtal (vevaxelns varv per minut):

- .1 17,0 g/kWh, när n är lägre än 130 rpm,
- .2 $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh, när n är 130 eller högre men lägre än 2 000 rpm,
- .3 9,8 g/kWh, när n är 2 000 rpm eller högre.

Nivå II

4 Om inte annat följer av regel 3 i denna bilaga är drift av marindieselmotorer i fartyg som är byggda den 1 januari 2011 eller senare förbjuden utom när utsläppet av kväveoxider (beräknat som motorns totala vikt av NO₂-utsläpp) ligger inom följande gränsvärden, där n = motorns nominella varvtal (vevaxelns varv per minut):

- .1 14,4 g/kWh, när n är lägre än 130 rpm,
- .2 $44 \cdot n^{(-0.23)}$ g/kWh, när n är 130 eller högre men lägre än 2 000 rpm,
- .3 7,7 g/kWh, när n är 2 000 rpm eller högre.

Nivå III

5.1 Om inte något annat följer av regel 3 i denna bilaga är drift av marindieselmotorer i fartyg som är byggda den 1 januari 2016 eller senare:

.1 förbjuden utom när utsläppet av kväveoxider (beräknat som motorns totala vikt av NO₂-utsläpp) ligger inom följande gränsvärden, där n = motorns nominella varvtal (vevaxelns varv per minut):

Tier I

3 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine which 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 NO₂) 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;
- .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 which 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 NO₂) 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, the operation of a marine diesel engine which is installed on a ship constructed on or after 1 January 2016:

.1 is prohibited except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per

minute):

- | | |
|---|--|
| <p>.1.1 3,4 g/kWh, när n är lägre än 130 rpm,</p> <p>.1.2 $9 \cdot n(-0.2)$ g/kWh, när n är 130 eller högre men lägre än 2 000 rpm, och</p> <p>.1.3 2,0 g/kWh, när n är 2 000 rpm eller högre,</p> <p>.2 föremål för kraven i punkt 5.1 underpunkt 1 när fartyget framförs inom ett utsläppskontrollområde som fastställts i enlighet med stycke 6 i denna regel, och</p> <p>.3 föremål för kraven i stycke 4 i denna regel när fartyget framförs utanför ett utsläppskontrollområde som fastställts i enlighet med stycke 6 i denna regel.</p> <p>5.2 Om inte något annat följer av granskning enligt stycke 10 i denna regel tillämpas bestämmelserna i punkt 5.1 underpunkt 1 i denna regel inte på</p> <p>.1 en marindieselmotor i ett fartyg var längd (L), sådan den definieras i regel 1 stycke 19 i bilaga I till denna konvention, är under 24 meter, när fartyget är särskilt konstruerat och används uteslutande för rekreativändamål, eller</p> <p>.2 en marindieselmotor i ett fartyg vars kombinerade nominella dieselmotoreffekt är lägre än 750 kW, om det med tillräcklig säkerhet påvisas för administrationen att fartyget inte kan uppfylla kraven i punkt 5.1 underpunkt 1 i denna regel på grund av konstruktiva begränsningar hos fartyget.</p> | <p>.1.1 3.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;</p> <p>.1.2 $9 \cdot n(-0.2)$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm; and</p> <p>.1.3 2.0 g/kWh when n is 2,000 rpm or more;</p> <p>.2 is subject to the standards set forth in subparagraph 5.1.1 of this paragraph when the ship is operating in an Emission Control Area designated under paragraph 6 of this regulation; and</p> <p>.3 is subject to the standards set forth in paragraph 4 of this regulation when the ship is operating outside of an Emission Control Area designated under paragraph 6 of this regulation.</p> <p>5.2 Subject to the review set forth in paragraph 10 of this regulation, the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation shall not apply to:</p> <p>.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, less than 24 metres when it has been specifically designed, and is used solely, for recreational purposes; or</p> <p>.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.</p> |
|---|--|

Utsläppskontrollområde

6 I denna regel avses med utsläppskontrollområde alla havsområden, inklusive hamnområden, som organisationen fastställer i överensstämmelse med kriterier och förfaranden i bihang III till denna bilaga.

Marindieselmotorer i fartyg som är byggda före den 1 januari 2000

7.1 Oavsett vad som anges i punkt 1.1 underpunkt 1 i denna regel ska en marindieselmotor med en uteffekt som överstiger 5 000 kW och med en cylindervolym som är minst 90 liter i ett fartyg som är byggt den 1 januari 1990 eller senare men före den 1 januari 2000 ligga inom gränsvärdena enligt punkt 7.4 i detta stycke förutsatt att den fördragsslutande partens administration har cer-

Emission Control Area

6 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.

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 litres 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 subparagraph 7.4 of this paragraph, provided that an Approved Method for that

tifierat en godkänd metod för motorn i fråga och att den utfärdande administrationen har underrättat organisationen om certifieringen. Att detta stycke iakttagits påvisas på någotdera av följande sätt:

.1 En certifierad godkänd metod installeras, vilket bestyrks genom en besiktning utförd med en inspektionsmetod som anges i handlingen över den godkända metoden och genom att behörig anteckning om användning av den godkända metoden görs i fartygets internationella luftskyddsdokument.

.2 Ett certifikat utfärdas för motorn där det bestyrks att motorn fungerar inom de gränser som anges i stycke 3 eller 4 eller punkt 5.1 underpunkt 1 i denna regel och behörig anteckning om certifieringen av motorn görs i fartygets internationella luftskyddsdokument.

7.2 Punkt 7.1 ska tillämpas senast på den första förnyade besiktningen, som förrättas minst 12 månader efter anmälan enligt punkt 7.1. Om en redare i vars fartyg en godkänd metod ska installeras med tillräcklig säkerhet kan påvisa för administrationen att den godkända metoden inte finns att tillgå på marknaden fast alla ansträngningar har gjorts för att skaffa den, ska den godkända metoden installeras i fartyget senast i samband med följande årsbesiktning som följer efter det att den godkända metoden finns att tillgå på marknaden.

7.3 Om en marindieselmotor med en uteffekt som överstiger 5 000 kW och med en cylindervolym som är minst 90 liter, på vilken punkt 7.1 i denna regel ska tillämpas, är installerad i ett fartyg som är byggt den 1 januari 1990 eller senare men före den 1 januari 2000, ska fartygets internationella luftskyddscertifikat innehålla en anteckning om antingen att en godkänd metod som överensstämmer med punkt 7.1 underpunkt 1 i denna regel har använts eller att motorn har certifierats i överensstämmelse med punkt 7.1 underpunkt 2 i denna regel eller att det ännu inte finns någon godkänd metod eller att den inte finns att tillgå på marknaden på det sätt som beskrivs i punkt 7.2 i denna regel.

7.4 Om inte något annat föranleds av regel 3 i denna bilaga är drift av marindieselmotorer som beskrivs i punkt 7.1 förbjuden utom när utsläppet av kväveoxider (beräknat som motorns totala vikt av NO₂-utsläpp) ligger inom följande gränsvärden, där n = motorns nominella varvtal (vevaxelns varvtal per minut):

.1 17,0 g/kWh, när n är lägre än 130 rpm,

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 International Air Pollution Prevention 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 International Air Pollution Prevention Certificate.

7.2 Subparagraph 7.1 shall apply no later than the first renewal survey that occurs 12 months or more after deposit of the notification in subparagraph 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 which falls after the Approved Method is commercially available.

7.3 With regard to a ship with a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 litres installed on a ship constructed on or after 1 January 1990 but prior to 1 January 2000, the International Air Pollution Prevention Certificate shall, for a marine diesel engine to which paragraph 7.1 of this regulation applies, indicate that either an Approved Method has been applied pursuant to paragraph 7.1.1 of this regulation or the engine has been certified pursuant to paragraph 7.1.2 of this regulation or that an Approved Method does not yet exist or is not yet commercially available as described in subparagraph 7.2 of this regulation.

7.4 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine described in subparagraph 7.1 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) 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, när n är 130 eller högre men lägre än 2 000 rpm, och

.3 9,8 g/kWh, när n är 2 000 rpm eller högre.

7.5 En godkänd metod ska certifieras i överensstämmelse med kapitel 7 i den reviderade NO_x-koden 2008 och i samband därmed

.1 ska den som konstruerat en basmarindieselmotor som omfattas av den godkända metoden kontrollera att den beräknade inverkan av den godkända metoden inte minskar motorns effekt med mera än 1 procent, inte ökar bränsleförbrukningen med mera än 2 procent mätt enligt en lämplig testcykel enligt den reviderade NO_x-koden 2008 och inte skadar motorns hållbarhet eller tillförlitlighet, och

.2 ska det kontrolleras att kostnaderna för den godkända metoden inte är oskäligen, vilket bestäms genom att den NO_x-reduktion som uppnåtts med den godkända metoden för att uppfylla kraven i punkt 7.4 i detta stycke jämförs med kostnaderna för anskaffning och installation av den godkända metoden.

Certifiering

8 Den reviderade NO_x-koden 2008 ska tillämpas på certifiering, testning och mätning av överensstämmelse med kraven i denna regel.

9 Metoderna för bestämmande av NO_x-utsläpp i den reviderade NO_x-koden 2008 är avsedda att representera en normalt fungerande motor. Spärranordningar och irrationella utsläppskontrollstrategier arbetar mot detta syfte och ska inte vara tillåtna. Denna regel ska inte hindra användningen av sådana hjälpreglage vars syfte är att skydda motorn och/eller kringutrustning i driftsförhållanden som kan leda till att motorn skadas eller går sönder eller som används som hjälp för att starta motorn.

Förnyad granskning

10 Organisationen granskar situationen i fråga om den tekniska utveckling som krävs för att kraven i punkt 5.1 underpunkt 1 i denna regel ska uppfyllas på nytt i början av 2012 och slutför granskningen senast 2013 samt ändrar vid behov tidsfristerna i punkten.

Regel 14

.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 subparagraph 7.4 of this paragraph 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.

Review

10 Beginning in 2012 and completed no later than 2013, the Organization shall review the status of the technological developments to implement the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation and shall, if proven necessary, adjust the time periods set forth in that subparagraph.

Regulation 14

*Svaveloxider (SO_x) och partiklar**Sulphur Oxides (SO_x) and Particulate Matter***Allmänna krav****General Requirements**

1 Svavelhalten i samtliga brännoljor som används ombord på fartyg får inte överstiga följande gränser:

1 The sulphur content of any fuel oil used on board ships shall not exceed the following limits:

- .1 4,5 viktprocent före den 1 januari 2012,
- .2 3,5 viktprocent den 1 januari 2012 och senare, och
- .3 0,5 viktprocent den 1 januari 2020 och senare.

- .1 4.50% m/m prior to 1 January 2012;
- .2 3.50% m/m on and after 1 January 2012; and
- .3 0.50% m/m on and after 1 January 2020.

2 Det globala medelvärdet av svavelhalten i tung brännolja avsedd till fartygsbränsle ska övervakas enligt de riktlinjer som organisationen har utarbetat.

2 The worldwide average sulphur content of residual fuel oil supplied for use on board ships shall be monitored taking into account guidelines developed by the Organization.

Krav inom utsläppskontrollområden**Requirements within Emission Control Areas**

3 Vid tillämpning av denna regel ska utsläppskontrollområdena omfatta

3 For the purpose of this regulation, Emission Control Areas shall include:

.1 Östersjöområdet enligt definitionen i regel 1 stycke 11 punkt 2 i bilaga I, Nordsjön enligt definitionen i regel 5 stycke 1 punkt f i bilaga V, och

.1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I, the North Sea as defined in regulation 5(1)(f) of Annex V; and

.2 alla havsområden, inklusive hamnområden, som organisationen fastställer i överensstämmelse med kriterier och förfaranden i bilaga III till denna bilaga.

.2 any other sea area, including port areas, designated by the Organization in accordance with criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex.

4 När ett fartyg befinner sig inom ett utsläppskontrollområde ska svavelhalten i den brännolja som används ombord på fartyget inte överstiga följande gränser:

4 While ships are operating within an Emission Control Area, the sulphur content of fuel oil used on board ships shall not exceed the following limits:

- .1 1,5 viktprocent före den 1 juli 2010,
- .2 1,0 viktprocent den 1 juli 2010 och senare, och
- .3 0,1 viktprocent den 1 januari 2015 och därefter.

- .1 1.50% m/m prior to 1 July 2010;
- .2 1.00% m/m on and after 1 July 2010; and
- .3 0.10% m/m on and after 1 January 2015.

5 Svavelhalten i brännolja som avses i stycke 1 och 4 i denna regel ska dokumenteras av leverantören enligt bestämmelserna i regel 18 i bilagan.

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 Fartyg som använder sig av särskilda brännoljor för att uppfylla stycke 4 i denna regel och som anlöper eller lämnar ett utsläppskontrollområde enligt stycke 3 ska ha ett skriftligt förfarande där det anges hur bränsleväxlingen går till för att det ska avsättas tillräcklig tid för att helt kunna spola rent bränslematningssystemet från all brännolja med en svavelhalt som överstiger gränsvärdet

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 change-over 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

i stycke 4 innan de anlöper ett utsläppskontrollområde. Mängden lågsvavlig brännolja i varje enskild tank samt datum, tid och fartygets position när en bränsleväxlingsprocedur avslutades ska föras in i en loggbok enligt administrationens föreskrifter.

7 Under de första tolv månader som följer omedelbart efter det att en ändring, i vilken ett visst utsläppskontrollområde fastställs enligt stycke 3 punkt 2 i denna regel, träder i kraft ska fartyg som anlöper utsläppskontrollområdet undantas från bestämmelserna i stycke 4 och 6 i denna regel och bestämmelserna i stycke 5 i denna regel i den mån de avser stycke 4 i denna regel.

Förnyad granskning

8 Kraven i stycke 1 punkt 3 i denna regel granskas på nytt före 2018, så att tillgången till brännolja som uppfyller kraven i punkten kan bestämmas. Vid granskningen ska följande faktorer beaktas:

.1 utbudet och efterfrågan på världsmarknaden av brännolja enligt stycke 1 punkt 3 i denna regel vid tidpunkten för granskningen,

.2 en analys av trenderna på brännoljemarknaden, och

.3 andra relevanta omständigheter.

9 För den granskning som avses i stycke 8 i denna regel ska organisationen tillsätta en expertgrupp bestående av företrädare för expertis i fråga om brännoljemarknaden, sjöfart och miljöfrågor samt vetenskaplig och juridisk expertis. Expertgruppen ska förse de fördragsslutande parterna med information som de kan bygga sitt beslut på.

10 De fördragsslutande parterna kan utgående från den information som expertgruppen tagit fram besluta om det är möjligt för fartygen att iaktta tidsfristen enligt stycke 1 punkt 3 i denna regel. Om de beslutar att detta inte är möjligt för fartygen, ska kraven i punkten träda i kraft den 1 januari 2005.

Regel 15

Flyktiga organiska föreningar (VOC)

1 Om utsläpp av flyktiga organiska före-

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-change-over 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 log-book as prescribed by the Administration.

7 During the first twelve months immediately following an amendment designating a specific Emission Control Area under paragraph 3.2 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.

Review Provision

8 A review of the standard set forth in subparagraph 1.3 of this regulation shall be completed by 2018 to determine the availability of fuel oil to comply with the fuel oil standard set forth in that paragraph and shall take into account the following elements:

.1 the global market supply and demand for fuel oil to comply with paragraph 1.3 of .2 this regulation that exist at the time that the review is conducted;

.2 an analysis of the trends in fuel oil markets; and

.3 any other relevant issue.

9 The Organization shall establish a group of experts, comprising of representatives with the appropriate expertise in the fuel oil market and appropriate maritime, environmental, scientific, and legal expertise, to conduct the review referred to in paragraph 8 of this regulation. The group of experts shall develop the appropriate information to inform the decision to be taken by the Parties.

10 The Parties, based on the information developed by the group of experts, may decide whether it is possible for ships to comply with the date in paragraph 1.3 of this regulation. If a decision is taken that it is not possible for ships to comply, then the standard in that subparagraph shall become effective on 1 January 2005.

Regulation 15

Volatile Organic Compounds (VOCs)

1 If the emissions of VOCs from a tanker

ningar (nedan kallade VOC-utsläpp) från tankfartyg regleras i hamnar och offshore terminaler under jurisdiktion av en fördragsslutande part ska de regleras i överensstämmelse med bestämmelserna i denna regel.

2 En fördragsslutande part som reglerar VOC-utsläpp från tankfartyg ska underrätta organisationen. Underrättelsen ska innehålla information om storleken på de tankfartyg som ska kontrolleras, laster som kräver anläggningar för kontroll av ångutsläpp samt datum då sådan kontroll träder i kraft. Organisationen ska underrättas minst sex månader innan regleringen träder i kraft.

3 En fördragsslutande part som anger hamnar eller offshore terminaler där VOC-utsläpp från tankfartyg ska regleras ska ansvara för att anläggningar för kontroll av ångutsläpp, godkända av den fördragsslutande parten enligt de säkerhetsstandarder som utvecklats av organisationen, finns tillgängliga i de hamnar och terminaler som angetts, och drivs säkert så att onödiga fördröjningar för fartyg undviks.

4 I informationssyfte ska organisationen cirkulera en förteckning över de hamnar och offshore terminaler som angivits av de fördragsslutande parterna till alla fördragsslutande parter och till organisationens andra medlemsstater.

5 Ett tankfartyg på vilket stycke 1 i denna regel ska tillämpas ska vara utrustat med ett uppsamlingsystem för ångutsläpp som är godkänt av administrationen enligt de säkerhetsstandarder som utvecklats av organisationen för sådana system, och ska använda systemen när lastning företas. En hamn eller en terminal i vilken har installerats kontrollsystem för ångutsläpp enligt denna regel kan godkänna tankfartyg som inte är försedda med uppsamlingsystem för ångutsläpp under tre år efter det datum för ikraftträdande som nämns i stycke 2.

6 Ett tankfartyg som transporterar råolja ska ha en VOC-hanteringsplan som är godkänd av administrationen och som fullföljs ombord på fartyget. När planen bereds ska organisationens riktlinjer beaktas. Planen ska vara fartygsspecifik och den ska åtminstone

.1 innehålla skriftliga förfaranden för att minimera VOC-utsläpp under lastning, sjöresa och lossning,

.2 beakta en ökning av VOC-utsläppen till följd av råoljetvätt,

.3 ange den person som ansvarar för verk-

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 which designates ports or terminals at which VOCs 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 Organization⁵, 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 which has installed vapour emission control systems in accordance with this regulation may accept tankers which are not fitted with vapour collection systems for a period of three years after the effective date identified in paragraph 2 of this regulation. Standards for vapour emission control systems.

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 imple-

ställigheten av planen, och

.4 för fartyg som företar internationella resor vara skriven på fartygets befälhavares och befällets arbetsspråk och, om befälhavarens och befällets arbetsspråk inte är engelska, franska eller spanska, vara översatt till ett av dessa språk.

7 Denna regel ska också tillämpas på gastankfartyg när lastnings- och förvaringsanläggningarna är av en typ som möjliggör att VOCs som inte innehåller metan behålls säkert ombord eller kan returneras på ett säkert sätt till land.

Regel 16

Avfallsförbränning på fartyg

1 Avfallsförbränning på fartyg ska endast tillåtas i fartygens avfallsförbränningsugnar, med undantag av vad som föreskrivs i stycke 4 i denna regel.

2 Följande ämnen får inte förbrännas på fartyg:

.1 lastrester och tillhörande förorenat förpackningsmaterial enligt bilagorna I, II och III,

.2 polyklorinerade bifenyler (PCB),

.3 fast avfall enligt definitionen i bilaga V till denna konvention, som innehåller mer än spår av tungmetaller,

.4 raffinerade oljeprodukter som innehåller halogenföreningar,

.5 avloppsslam och sludgeolja som inte har bildats ombord på fartyget, och

.6 rester från avgasreningssystem.

3 Förbränning på fartyg av polyvinylklorid (PVC) får inte ske, utom i fartygs avfallsförbränningsugnar som har IMO:s typgodkännandecertifikat.

4 Förbränning på fartyg av avloppsslam och sludgeolja som bildats under normal fartygsdrift får också ske i huvud- eller hjälpkraftkällor eller pannor, men ska då inte ske i hamnar eller flodmynningar.

5 Bestämmelserna i denna regel

.1 påverkar inga förbud eller andra krav i konventionen om förhindrande av havsföroreningar genom dumpning av avfall och andra ämnen, 1972, med ändringar och tillhörande 1996 års protokoll, och

menting 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 type 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 either of which are not 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 incinerator for which an IMO Type Approval Certificates⁷ has 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 and estuaries.

5 Nothing in this regulation neither:

.1 affects the prohibition in, or other requirements of, the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, as amended, and the 1996 Protocol thereto, nor

.2 utesluter inte förbättring, installation och drift av alternativt utformade termiska avfallsbehandlingsanläggningar på fartyg som motsvarar eller överskrider kraven i regeln.

6.1 Med undantag av vad som föreskrivs i punkt 6.2 i detta stycke ska alla avfallsförbränningsugnar som är installerade i fartyg som är byggda den 1 januari 2000 eller senare uppfylla kraven i bilaga IV till denna bilaga. Administrationen ska godkänna alla avfallsförbränningsugnar som omfattas av denna punkt med beaktande av de specifikationsstandarder för fartygs avfallsförbränningsugnar som utvecklats av organisationen, eller

6.2 administrationen kan medge undantag från tillämpningen av punkt 6.1 i detta stycke för avfallsförbränningsugnar som installerats ombord i fartyg före den 19 maj 2005 under förutsättning att fartyget endast går i trafik inom vatten under den statens suveränitet eller jurisdiktion vars flagg fartyget äger rätt att föra.

7 Avfallsförbränningsugnar som installerats i överensstämmelse med punkt 6.1 i denna regel ska åtföljas av tillverkarens bruksanvisningar som ska förvaras i anslutning till anordningen och ska innehålla en beskrivning om hur avfallsförbränningsugnen används inom de gränser som anges i stycke 2 i bilaga IV till denna bilaga.

8 Den personal som är ansvarig för driften av en avfallsförbränningsugn som installerats i överensstämmelse med punkt 6.1 i denna regel ska vara utbildad att tillgodogöra sig instruktionerna i tillverkarens bruksanvisning enligt stycke 7 i regeln.

9 I avfallsförbränningsugnar som är installerade i överensstämmelse med punkt 6.1 i denna regel ska utgångstemperaturen hos rökgasen i förbränningskammaren övervakas kontinuerligt när anordningen är i drift. Om avfallsförbränningsugnen är av typen löpande inmatning, ska avfall inte matas in i ugnen, om utgångstemperaturen hos rökgasen i förbränningskammaren är lägre än 850 °C. Om förbränningsugnen är av typen satsvis matad, ska den vara utformad så att utgångstemperaturen hos rökgasen i förbränningskammaren uppnår 600 °C inom fem minuter efter starten och därefter minst 850 °C.

Regel 17

Mottagningsanläggningar

1 De fördragsslutande parterna ska ansvara

.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 subparagraph 6.2 of this paragraph, each incinerator on a ship constructed on or after 1 January 2000 or incinerator which 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 subparagraph shall be approved by the Administration taking into account the standard specification for shipboard incinerators developed by the Organization; or

6.2 The Administration may allow exclusion from the application of subparagraph 6.1 of this paragraph to any incinerator which is 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 pro-

för att lämpliga anläggningar finns anordnade för att

.1 ta emot från fartyg som använder landets reparationsvarv ozonnedbrytande ämnen och utrustning som innehåller sådana ämnen när de avlägsnas från fartyg,

.2 ta emot rester från avgasrening från godkända avgasreningssystem från fartyg som använder landets hamnar, terminaler eller reparationsvarv,

på så sätt att onödiga fördröjningar för fartyg undviks, och

.3 ta emot ozonnedbrytande ämnen och utrustning som innehåller sådana ämnen när de avlägsnas från fartyg som använder nedskrotningsanläggningar.

2 Om en viss hamn eller terminal hos en fördragsslutande part ligger – med beaktande av organisationens riktlinjer – på långt avstånd från sådan industriinfrastruktur som behövs för att behandla och bearbeta de ämnen som avses i stycke 1 i denna regel och av denna orsak inte kan ta emot sådana ämnen, ska den fördragsslutande parten underrätta organisationen om en sådan hamn eller terminal, så att informationen kan delges samtliga fördragsslutande parter och organisationens medlemsstater för lämpliga åtgärder. En fördragsslutande part som har tillställt organisationen en sådan underrättelse ska också meddela organisationen sina hamnar och terminaler där det finns mottagningsanläggningar för behandling och bearbetning av sådana ämnen.

3 De fördragsslutande parterna ska meddela organisationen, som vidare ska underrätta sina medlemsstater, om alla fall där anläggningar enligt bestämmelserna i denna regel fattas eller anses vara otillräckliga.

Regel 18

Tillgången och kvaliteten på bränslen

Tillgången på bränslen

1 Varje fördragsslutande part ska vidta rimliga åtgärder för att främja tillgången på bränslen som överensstämmer med denna bilaga och underrätta organisationen om tillgången på bränslen som överensstämmer med denna bilaga i sina hamnar och terminaler.

2.1 Om en fördragsslutande part konstaterar att ett fartyg inte följer kraven på bränslen i denna bilaga, har den fördragsslutande partens behöriga myndighet rätt att kräva att fartyget

vision 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 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.

3 Each Party shall notify the Organization for transmission 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 which 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 företer dokument över åtgärder som fartyget har vidtagit för att följa kraven, och

.2 företer bevis på att fartyget har försökt följa kraven på brännolja i överensstämmelse med sin färdplan och, om brännolja inte har funnits tillgänglig på det planerade stället, att fartyget har försökt lokalisera alternativa brännoljekällor och att det trots bästa försök att få brännolja som uppfyller kraven inte har varit möjligt att få sådan olja.

2.2 Det bör inte krävas att fartyget ska avvika från sin planerade rutt och dess färd bör inte fördröjas oskäligt för att uppnå överensstämmelse med kraven.

2.3 Om ett fartyg lämnar den information som anges i punkt 2.1 i detta stycke, ska den fördragsslutande parten beakta alla relevanta omständigheter och de företedda bevisen när den beslutar om lämpliga åtgärder, vilket också kan innebära att inga kontrollåtgärder vidtas.

2.4 Ett fartyg ska underrätta sin administration och den behöriga myndigheten i den relevanta anlöpshamnen om det inte kan få brännolja som uppfyller kraven.

2.5 En fördragsslutande part ska underrätta organisationen om ett fartyg har företett bevis på att det inte har gått att få brännolja som uppfyller kraven.

Kvaliteten på brännolja

3 Brännolja som ska förbrännas och som levereras till och används ombord på fartyg, på vilka denna bilaga tillämpas, ska uppfylla följande krav:

.1 Med undantag av bestämmelserna i stycke 3 punkt 2

.1.1 Brännoljan ska bestå av blandningar av kolväten som härrör från oljeraffinering. Detta ska inte hindra inblandning av små mängder tillsatsmedel som förbättrar visa prestandafaktorer.

.1.2 Brännoljan ska inte innehålla oorganiska syror.

.1.3 Brännoljan ska inte innehålla några tillsämsnen eller kemiskt avfall som antingen

.1.3.1 äventyrar fartygets säkerhet eller inverkar skadligt på maskineriets prestanda eller

.1.3.2 är skadligt för personalen eller

.1.3.3 bidrar allmänt till ökad luftförorening.

.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 ships 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 subparagraph 2.1 of this paragraph, 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 subparagraph 3.2:

.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 which:

.1.3.1 jeopardizes the safety of ships or adversely affects the performance of the machinery, or

.1.3.2 is harmful to personnel, or

.1.3.3 contributes overall to additional air pollution.

- .2 Brännolja som ska förbrännas och som framtagits genom annat sätt än oljeraffinering får inte
.2 fuel oil for combustion purposes derived by methods other than petroleum refining shall not:
- .2.1 överstiga de tillämpliga gränserna för svavelhalten som fastställts i regel 14 i denna bilaga,
.2.1 exceed the applicable sulphur content set forth in regulation 14 of this Annex;
- .2.2 orsaka att en motors NOx-utsläpp överstiger de tillämpliga gränser som fastställts i regel 13 stycke 3 och 4 och punkt 5.1. underpunkt 1 och punkt 7.4,
.2.2 cause an engine to exceed the applicable NOx emission limit set forth in paragraphs 3, 4, 5.1.1 and 7.4 of regulation 13;
- .2.3 innehålla oorganiska syror, eller
.2.3 contain inorganic acid; or
- .2.4.1 äventyra fartygets säkerhet eller inverka skadligt på maskineriets prestanda, eller
.2.4.1 jeopardize the safety of ships or adversely affect the performance of the machinery, or
- .2.4.2 vara skadligt för personalen, eller
.2.4.2 be harmful to personnel, or
- .2.4.3 bidra allmänt till ökad luftförorening.
.2.4.3 contribute overall to additional air pollution.
- 4 Denna regel tillämpas inte på kol i fast form eller på kärnbränsle. Stycke 5 och 6 och punkt 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3 och 9.4 i denna regel tillämpas inte på gasbränslen, såsom kondenserad naturgas, komprimerad naturgas eller kondenserad mineralgasolja. Den som levererar gasbränsle som ska förbrännas ombord på fartyg ska förete dokument över bränslets svavelhalt.
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 För alla fartyg på vilka reglerna 5 och 6 i denna bilaga ska tillämpas ska detaljerna angående brännolja som ska förbrännas och som levereras till och används ombord på fartyg dokumenteras med stöd av en överlåtelsehandling för bränsle som ska innehålla minst den information som anges i bilag V till denna bilaga.
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 which shall contain at least the information specified in appendix V to this Annex.
- 6 Överlåtelsehandlingar för bränsle ska finnas ombord på fartyget på en plats som är lätt åtkomlig för inspektion vid alla rimliga tillfällen. Den ska bevaras i tre år efter det att brännoljan har levererats ombord.
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 Behöriga myndigheten i en fördragsslutande part får inspektera uppgifterna i överlåtelsehandlingen för bränsle ombord på alla fartyg på vilka bestämmelserna i denna bilaga ska tillämpas medan fartyget ligger i dess hamn eller offshore terminal, får kopiera alla överlåtelsehandlingar för bränsle och kan kräva att befälhavaren eller den person som bär ansvaret för fartyget bestyrker varje kopia av en sådan överlåtelsehandling för bränsle. Behörig myndighet kan även bestyrka innehållet i varje handling genom att konsultera hamnen där handlingen gavs.
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 Den behöriga myndigheten ska utföra
7.2 The inspection of the bunker delivery

inspektionen av överlåtelsehandlingen för bränsle och ta bestyrkta kopior av den enligt detta stycke så snabbt som möjligt så att onödiga fördröjningar för fartyg undviks.

8.1 Överlåtelsehandlingen för bränsle ska åtföljas av ett representativt prov på brännoljan som levererats enligt riktlinjer som utarbetats av organisationen. Provet ska vara förseglat och undertecknat av leverantörens representant och befälhavaren eller det befäl som var ansvarigt för bunkringen när den avslutats och ska bevaras hos fartyget tills brännoljan är huvudsakligen förbrukad, dock minst i tolv månader från leveransdatumet.

8.2 Om en administration kräver att det representativa provet analyseras så att det kan fastställas om brännoljan uppfyller kraven i denna bilaga, ska det göras i överensstämmelse med det förfarande för bestyrkande som anges i bilag VI.

9 Fördragsslutande parter påtar sig ansvaret för att behöriga myndigheter, som parterna utsett

.1 upprätthåller ett register på lokala leverantörer av brännolja,

.2 kräver att lokala leverantörer tillhandahåller en överlåtelsehandling för bränsle och ett prov enligt denna regel, där oljeleverantören bestyrker att brännoljan uppfyller kraven i reglerna 14 och 18 i denna bilaga,

.3 kräver att lokala leverantörer behåller en kopia av överlåtelsehandlingen för bränsle i minst tre år för eventuell inspektion och bestyrkande av hamnstaten,

.4 vidtar ändamålsenliga åtgärder mot oljeleverantörer som har visats leverera brännolja som inte stämmer överens med uppgifterna i överlåtelsehandlingen för bränsle,

.5 uppger administrationen om fartyg som fått brännolja levererad, som inte uppfyller kraven i reglerna 14 och 18 i denna bilaga, och

.6 underrättar organisationen, för vidare underrättelse till de fördragsslutande parterna och organisationens medlemsstater, om alla fall där oljeleverantörer inte uppfyllt kraven som anges i reglerna 14 och 18 i denna bilaga.

10 De fördragsslutande parterna påtar sig vidare ansvaret för att i samband med hamnstatskontroller

.1 underrätta den fördragsslutande part eller

notes and the taking of certified copies by the competent authority under this paragraph 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 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 bunkering 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 an Administration requires the representative sample to be analysed, it shall be done in accordance with the verification procedure set forth in appendix VI 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 transmission 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

annan stat under vilkens jurisdiktion överlåtelsehandlingen för bränsle skrivits ut om fall där brännolja, som inte uppfyller krav, levererats, tillsammans med all relevant information, och

.2 säkerställa att lämpliga korrigerande åtgärder vidtas så att olja som inte visat sig uppfylla kraven kommer att göra det i framtiden.

11 När det är fråga om fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 som sköter reguljär trafik som inbegriper flera regelbundna hamnbesök, får administrationen –efter att ha förhandlat om tillämpningen med de stater som berörs av beslutet – besluta att överensstämmelse med kraven i stycke 6 i denna regel kan dokumenteras på något alternativt sätt som med lika stor säkerhet garanterar överensstämmelse med reglerna 14 och 18 i denna bilaga.

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 noncompliant 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 which gives similar certainty of compliance with regulations 14 and 18 of this Annex.

*Bihang I***Formulär för internationellt luftskyddscertifikat
(regel 8)****INTERNATIONELLT LUFTSKYDDSCERTIFIKAT**

Utfärdat enligt bestämmelserna i 1997 års ändringsprotokoll, ändrat genom 2008 års resolution MEPC.176(58), till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, ändrad genom därtill hörande protokoll av år 1978 (nedan kallad *konventionen*), enligt bemyndigande av regeringen i

.....
(landets fullständiga namn)

av
(fullständigt namn på behörig person eller organisation som bemyndigats enligt bestämmelserna i konventionen)

Uppgifter om fartyget*

Fartygets namn

Registreringsnummer eller igenkänningsbokstäver

Registreringsort

Bruttodräktighet

IMO-nummer⁺

HÄRMED INTYGAS

- 1 att fartyget har besiktigats enligt regel 5 i bilaga VI till konventionen, och
- 2 att besiktningen har visat att fartygets utrustning, anläggningar, arrangemang och material i alla avseenden uppfyller de tillämpliga bestämmelserna i bilaga VI till konventionen.

Datum för slutförande av den besiktning som ligger till grund för detta certifikat:
(dd/mm/åååå)

* De detaljerade uppgifterna om fartyget kan alternativt presenteras horisontellt i rutor.

+ Enligt IMO:s numreringsystem, som organisationen godkänt genom resolution A.600(15).

Detta certifikat gäller till och med * under förutsättning att fartyget undergår besiktningar enligt regel 5 i bilaga VI till konventionen.

Utfärdat i
(den ort där certifikatet har utfärdats)

(dd/mm/åååå):
(datum) (underskrift av den tjänsteman som bemyndigats att utfärda certifikatet)

(myndighetens sigill eller stämpel)

* Infoga det slutdatum som administrationen har fastställt i enlighet med regel 9 stycke 1 i bilaga VI till konventionen. Dagen och månaden motsvarar den årstag som definieras i regel 2 stycke 3 i bilaga VI, om den inte har ändrats i enlighet med regel 9 stycke 8 i bilaga VI till konventionen.

Påteckning avseende års- och mellanbesiktningar

HÄRMED INTYGAS att vid besiktning som avses i regel 5 i bilaga VI till konventionen har detta fartyg befunnits uppfylla behöriga bestämmelser i konventionen.

Årsbesiktning Underskrift
(underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort

Datum (dd/mm/åååå)

(myndighetens sigill eller stämpel)

Årsbesiktning*/mellanbesiktning Underskrift
(underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort

Datum (dd/mm/åååå)

(myndighetens sigill eller stämpel)

Årsbesiktning*/mellanbesiktning Underskrift
(underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort

Datum (dd/mm/åååå)

(myndighetens sigill eller stämpel)

Årsbesiktning Underskrift
(underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort

Datum (dd/mm/åååå)

(myndighetens sigill eller stämpel)

* Det obehövlige stryks.

* Det obehövlige stryks.

Års-/mellanbesiktning enligt regel 9 stycke 8 punkt 3 i bilaga VI till konventionen

HÄRMED INTYGAS att vid års-/mellanbesiktning* som avses i regel 9 stycke 8 punkt 3 i bilaga VI till konventionen har detta fartyg befunnits uppfylla behöriga bestämmelser i bilagan.

Underskrift
(underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort

Datum (dd/mm/åååå)
(myndighetens sigill eller stämpel)

Påteckning för förlängning av certifikatets giltighet, om det är i kraft kortare tid än fem år när regel 9 stycke 3 tillämpas

Fartyget uppfyller behöriga bestämmelser i bilagan och detta certifikat ska godkännas i enlighet med regel 9 stycke 3 i bilaga VI till konventionen till och med (dd/mm/åååå).

Underskrift
(underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort

Datum (dd/mm/åååå)
(myndighetens sigill eller stämpel)

Påteckning efter förnyad besiktning när regel 9 stycke 4 tillämpas

Fartyget uppfyller behöriga bestämmelser i bilagan och detta certifikat ska godkännas i enlighet med regel 9 stycke 4 i bilaga VI till konventionen till och med (dd/mm/åååå).

Underskrift
(underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort

Datum (dd/mm/åååå)
(myndighetens sigill eller stämpel)

*

Det obehövliga stryks.

Påteckning för förlängning av certifikatets giltighet till besiktningshamnen eller för viss tid när regel 9 stycke 5 eller 6 tillämpas

Detta certifikat ska i enlighet med regel 9 stycke 5 eller 6* i bilaga VI till konventionen gälla till och med (dd/mm/åååå).

Underskrift

(underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort

Datum (dd/mm/åååå)

(myndighetens sigill eller stämpel)

Påteckning för framskjutande av årsdagen när regel 9 stycke 8 tillämpas

I enlighet med regel 9 stycke 8 i bilaga VI till konventionen är den nya årsdagen (dd/mm/åååå)

Underskrift

(underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort

Datum (dd/mm/åååå)

(myndighetens sigill eller stämpel)

I enlighet med regel 9 stycke 8 i bilaga VI till konventionen är den nya årsdagen (dd/mm/åååå)

Underskrift

(underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort

Datum (dd/mm/åååå)

(myndighetens sigill eller stämpel)

*

Det obehövlige stryks.

SUPPLEMENT TILL INTERNATIONELLA LUFTSKYDDSCERTIFIKATET

Anmärkingar

- 1 Denna redogörelse ska bestående fogas till det internationella luftskyddscertifikatet. Certifikatet ska alltid finnas tillgängligt på fartyget.
- 2 Redogörelsen ska finnas åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om även det utfärdande landets officiella språk används, ska det ha företräde vid en tvist eller avvikel-
se.
- 3 Svaren införs i rutan antingen med kryss (x), för ”ja” eller ”tillämplig” eller streck (–) för ”nej” eller ”inte tillämplig”.
- 4 Om inte annat meddelas avser reglerna i denna redogörelse reglerna i bilaga VI till konventionen och resolutionerna och meddelandena avser Internationella sjöfartsorga-
nisationens resolutioner och meddelanden.

REDOGÖRELSE FÖR KONSTRUKTION OCH UTRUSTNING

1 Uppgifter om fartyget

- 1.1 Fartygets namn
- 1.2 IMO-nummer
- 1.3 Datum för kölsträckning eller då fartyget befunnit sig på motsvarande byggnadsstadium
.....
- 1.4 Längd (L) # meter

Ifylls endast i fråga om fartyg som är byggda den 1 januari 2016 eller senare och som är särskilt konstruerade och används endast för rekreativ ändamål samt på vilka gränserna för NO_x-utsläpp i regel 13 punkt 5.1 underpunkt 1 inte tillämpas i enlighet med regel 13 punkt 5.2 underpunkt 1.

2 Kontroll av fartygens utsläpp2.1 *Ozonnedbrytande ämnen (regel 12)*

2.1.1 Användning av följande brandsläckningssystem och andra system samt utrustning som innehåller andra ozonnedbrytande ämnen än HCFC-föreningar och som är installerade före den 19 maj 2005 kan fortsätta:

System eller utrustning	Placering ombord	Ämne

2.1.2 Användning av följande system med HCFC-föreningar, som är installerade före den 1 januari 2020 kan fortsätta:

System eller utrustning	Placering ombord	Ämne

2.2 Kväveoxider (NO_x) (regel 13)

2.2.1 Följande marindieselmotorer som är installerade i detta fartyg uppfyller de tillämpliga utsläppsgränserna i regel 13 i enlighet med den reviderade NO_x-koden 2008:

	Motor #1	Motor #2	Motor #3	Motor #4	Motor #5	Motor #6
Tillverkare och modell						
Serienummer						
Användning						
Uteffekt (kW)						
Nominellt varvtal (RPM)						
Installationsdatum (dd/mm/åååå)						
Datum för väsentlig ombyggnad (dd/mm/åååå)	Enligt regel 13.2.2					
	Enligt regel 13.2.3					
Undantag enligt regel 13.1.1.2						
Nivå I regel 13.3						
Nivå II regel 13.4						
Nivå II regel 13.2.2 eller 13.5.2						
Nivå III regel 13.5.1.1						
Godkänd metod finns						
Godkänd metod finns inte på marknaden						
Godkänd metod har installerats						

2.3 *Svaveloxider (SO_x) och partiklar (regel 14)*

2.3.1 När fartyget befinner sig inom ett i regel 14 stycke 3 definierat utsläppskontrollområde använder fartyget

.1 brännolja med en svavelhalt som inte överskrider det tillämpliga gränsvärdet, vilket dokumenteras i överlåtelsehandlingen för bränsle, eller

.2 ett motsvarande arrangemang godkänt i enlighet med regel 4 stycke 1, som nämns i förteckningen i punkt 2.6.

2.4 *Flyktiga organiska föreningar (VOC) (regel 15)*

2.4.1 I tankfartyget har installerats ett uppsamlingssystem för ångutsläpp som är godkänt i enlighet med meddelandet MSC/Circ.585.

2.4.2.1 Ett tankfartyg som transporterar råolja har en godkänd hanteringsplan för VOC-utsläpp.

2.4.2.2 Godkännandereferens för hanteringsplanen för VOC-utsläpp:

2.5 *Avfallsförbränning på fartyg (regel 16)*

Fartyget har en avfallsförbränningsugn

.1 som är installerad den 1 januari 2000 eller senare och som fyller kraven i resolution MEPC.76(40), ändrad,

.2 som är installerad före den 1 januari 2000 och som fyller kraven i

.2.1 resolution MEPC.59(33).....

.2.2 resolution MEPC.76(40)

2.6 *Likvärdighet (regel 4)*

Fartyget har tillåtits att utrustas med följande tillbehör, material, utrustning eller apparater eller att använda andra alternativa förfaranden, brännoljor eller metoder för att uppfylla kraven i denna bilaga:

System eller utrustning	Likvärdigt system eller utrustning som använts	Godkännandereferens

HÄRMED INTYGAS att denna redogörelse till alla delar är riktig.

Utfärdad
(ort för utfärdande av redogörelsen)

(dd/mm/åååå)
(datum) *(underskrift av tjänsteman behörigen
bemyndigad för utfärdande av redogörelsen)*

(myndighetens sigill eller stämpel)

BIHANG II

TESTCYKLER OCH VIKTFAKTORER
(regel 13)

Följande testcykler och viktfaktorer ska tillämpas vid kontroll av att utsläppet av kväveoxider ligger under de tillämpliga gränsvärdena för marindieselmotorer i enlighet med regel 13 i denna bilaga genom att man använder de testmetoder och uträkningssätt som definieras i den reviderade NO_x-koden 2008.

- .1 Testcykel E2 ska tillämpas på marindieselmotorer som går med konstant varvtal och som huvudsakligen driver fram fartyget, inklusive dieselmotorer för diesel-elektriska maskinerier.
- .2 Testcykel E2 ska tillämpas på dieselmotorer som driver propellermaskinerier med ställbar stigning.
- .3 Testcykel E3 ska tillämpas på huvud- och hjälpmotorer vilkas belastning är beroende av propellerns varvtal.
- .4 Testcykel D2 ska tillämpas på hjälpmotorer med konstant varvtal.
- .5 Testcykel C1 ska tillämpas på de hjälpmotorer med varierande varvtal och varierande belastning som inte ingår i punkterna ovan.

Testcykel för *marindieselmotorer med konstant varvtal som huvudsakligen driver fram fartyget* (inklusive dieselmotorer för dieselektriska maskinerier och propellermaskinerier med ställbar stigning)

Testcykeltyp E2	Varvtal	100 %	100 %	100 %	100 %
	Effekt	100 %	75 %	50 %	25 %
	Viktfaktor	0,2	0,5	0,15	0,15

Testcykel för *huvud- och hjälpmotorer vilkas belastning är beroende av propellerns varvtal*

Testcykeltyp E3	Varvtal	100 %	91 %	80 %	63 %
	Effekt	100 %	75 %	50 %	25 %
	Viktfaktor	0,2	0,5	0,15	0,15

Testcykel för *hjelpmotorer med konstant varvtal*

Testcykeltyp D2	Varvtal	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	Effekt	100 %	75 %	50 %	25 %	10 %
	Viktfaktor	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

Testcykel för *hjälpmotorer med varierande varvtal och varierande belastning*

Testcykeltyp C1	Varvtal	Nominellt varvtal				Mellanliggande			Tomgång
	Vridmoment	100 %	75 %	50 %	10 %	100 %	75 %	50 %	0 %
Viktfaktor	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15	

När motorn ska certifieras i enlighet med regel 13 punkt 5.1 underpunkt 1, ska de fastställda utsläppen vid respektive driftläge inte överskrida det tillämpliga gränsvärdet för NO_x-utsläpp med mera än 50 % utom i följande fall:

- .1 läget 10 % i testcykel D2
- .2 läget 10 % i testcykel C1
- .3 tomgång i testcykel C1.

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 by resolution MEPC.xx(58) in 2008, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 related 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⁺.....

* Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.
⁺ In accordance with IMO ship identification number scheme, adopted by the Organization by resolution A.600(15).

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.

Completion date of survey on which this Certificate is based: (dd/mm/yyyy)

This Certificate is valid until* subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Issued at
(Place of issue of certificate)

(dd/mm/yyyy):
(Date of issue) (Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 9.1 of Annex VI of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 2.3 of Annex VI of the Convention, unless amended in accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention.

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 authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey: Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey: Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete 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 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 5 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 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 authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete 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 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 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 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 answer “yes” and “applicable” or a (-) 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
- 1.4 Length (L) # metres

Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016, which are specially designed, and used solely, for recreational purposes and to which, in accordance with regulation 13.5.2.1, the NO_x emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply.

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 hydro-chlorofluorocarbons, installed before 19 May 2005 may continue in service:

System or equipment	Location on board	Substance

2.1.2 The following systems containing hydro-chlorofluorocarbons (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 comply with the applicable emission limit of regulation 13 in accordance with the revised NO_x Technical Code 2008:

		Engine #1	Engine #2	Engine #3	Engine #4	Engine #5	Engine #6
Manufacturer and model							
Serial number							
Use							
Power output (kW)							
Rated speed (RPM)							
Date of installation (dd/mm/yyyy)							
Date of major conversion (dd/mm/yyyy)	According to Reg. 13.2.2						
	According to Reg. 13.2.3						
Exempted by regulation 13.1.1.2		...	...	...	...	...	...
Tier I Reg.13.3		...	...	...	...	...	...
Tier II Reg.13.4		...	...	...	...	...	...
Tier II Reg. 13.2.2 or 13.5.2		...	...	...	...	...	...
Tier III Reg.13.5.1.1		...	...	...	...	...	...
Approved Method exists		...	...	...	...	...	...
Approved Method not commercially available		...	...	...	...	...	...
Approved Method installed		...	...	...	...	...	...

2.3 Sulphur oxides (SOx) and particulate matter (regulation 14)

2.3.1 When the ship operates within an Emission Control Area specified in regulation 14.3, the ship uses:

- .1 fuel oil with a sulphur content that does not exceed the applicable limit value as documented by bunker delivery notes; or.....
- .2 an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in 2.6

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 which complies with resolution MEPC.76(40) as amended
- .2 installed before 1 January 2000 which complies with:
 - .2.1 resolution MEPC.59(33)
 - .2.2 resolution MEPC.76(40)

2.6 Equivalentents (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)

(dd/mm/yyyy):
(Date of issue)
(Signature of duly authorized official issuing the Record)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Appendix II

**Test cycles and weighting factors
(Regulation 13)**

The following test cycles and weighing 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; and
- .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 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 subparagraph 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.

*Bihang III***KRITERIER OCH FÖRFARANDE
FÖR FASTSTÄLLANDE AV UT-
SLÄPPSKONTROLLOMRÅDEN****(regel 13 stycke 6 och regel 14 stycke 3)****1 MÅL**

1.1 Syftet med detta bihang är att erbjuda de fördragsslutande parterna kriterier och förfaranden så att de kan formulera och lägga fram förslag till fastställande av utsläppskontrollområden och ange de faktorer som bör beaktas när organisationen bedömer dessa förslag.

1.2 Utsläpp av NO_x och SO_x samt partiklar från oceangående fartyg ökar bakgrundshalterna av luftföroreningar i städer och kustområden i hela världen. Skadliga konsekvenser för folkhälsan och miljön i anslutning till luftföroreningar är bl.a. för tidig dödlighet, hjärt- och lungsjukdomar, lungcancer, kroniska sjukdomar i andningsorganen, försurning och eutrofiering.

1.3 Organisationen bör överväga att godkänna ett utsläppskontrollområde om det stöds av ett påvisat behov att förhindra, minska och kontrollera luftförorening från utsläpp av NO_x eller SO_x och partiklar eller alla tre (nedan kallade utsläpp) från fartyg.

**2 FÖRFARANDE FÖR FASTSTÄLLANDE
AV UTSLÄPPSKONTROLLOMRÅDEN**

2.1 Bara fördragsslutande parter kan lämna organisationen ett förslag till fastställande av ett utsläppskontrollområde för NO_x eller SO_x och partiklar eller alla tre. När två eller flera fördragsslutande parter har en gemensam fördel inom ett särskilt område ska de formulera ett gemensamt förslag.

2.2 Förslaget att fastställa ett särskilt område som utsläppskontrollområde ska lämnas till organisationen i enlighet med organisations regler och förfaranden.

**3 KRITERIER FÖR FASTSTÄLLANDE
AV UTSLÄPPSKONTROLLOMRÅDEN****3.1 I förslaget ska ingå**

.1 en klar avgränsning av det föreslagna området och en karta där området märkts ut,

.2 typ av utsläpp som föreslås omfattas av kontrollen (dvs. NO_x eller SO_x och partiklar eller alla tre typer av utsläpp),

*Appendix III***CRITERIA AND PROCEDURES FOR DESIGNATION OF EMISSION CONTROL AREAS****(Regulation 13.6 and regulation 14.3)****1 OBJECTIVES**

1.1 The purpose of this appendix is to provide the criteria and procedures to Parties for the formulation and submission of 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 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 beskrivning av den befolkning och den miljö som hotas av verkningar från utsläppen från fartyg,

.3 a description of the human populations and environmental areas at risk from the impacts of ship emissions;

.4 en bedömning att utsläppen från fartyg som framförs inom det föreslagna området för sin del ökar bakgrundskoncentrationerna av luftföroreningar eller har skadliga konsekvenser för miljön. I en sådan bedömning ska i tillämpliga delar ingå en beskrivning av de relevanta utsläppens inverkan på människors hälsa och miljön, så som skadliga konsekvenser för land- och vattensystem, områden med naturlig produktion, viktiga livsmiljöer, vattnets kvalitet, människors hälsa och områden som är viktiga för kulturen eller vetenskapen. I bedömningen ska ingå källhänvisning, inklusive metoder som använts för de behöriga uppgifterna,

.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 to 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 de behöriga uppgifterna som anknyter till klimatförhållandena inom det föreslagna området och klimatförhållanden för hotade befolkningar och inom hotade havsområden, särskilt rådande vindriktningar, eller topografiska, geologiska, oceanografiska, morfologiska eller andra förhållanden som kan öka bakgrundshalterna av luftföroreningar eller de skadliga miljökonsekvenserna,

.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 fartygstrafikens karaktär inom det föreslagna utsläppskontrollområdet, inklusive trafikens riktningar och täthet,

.6 the nature of the ship traffic in the proposed Emission Control Area, including the patterns and density of such traffic;

.7 beskrivning av de kontrollåtgärder som förslagsframläggande fördragsslutande part eller parter har vidtagit i fråga om utsläpp av NO_x, SO_x och partiklar på land som påverkar hotade befolkningar och miljöer och är i användning och fungerar samtidigt som övervägandet av åtgärder som kan vidtas i förhållande till bestämmelserna i reglerna 13 och 14 i bilaga VI till denna konvention, och

.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 concurrent with the consideration of measures to be adopted in relation to provisions of regulations 13 and 14 of Annex VI; and

.8 de relativa kostnaderna för minskning av utsläppen från fartyg jämfört med kontrollen på land samt de ekonomiska verkningarna för den sjöfart som används i den internationella handeln.

.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 De geografiska gränserna för ett utsläppskontrollområde bygger på ovan beskrivna behöriga kriterier, inklusive utsläpp och fällning från de fartyg som framförs inom det föreslagna området, trafikens riktningar och täthet samt vindförhållanden.

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 FÖRFARANDE AV ORGANISATIONEN FÖR UTVÄRDERING OCH GODKÄNNANDE AV UTSLÄPPSKONTROLLOMRÅDEN

4 PROCEDURES FOR THE ASSESSMENT AND ADOPTION OF EMISSION CONTROL AREAS BY THE ORGANIZATION

4.1 Organisationen överväger varje förslag som en eller flera fördragsslutande parter

4.1 The Organization shall consider each proposal submitted to it by a Party or Parties.

lämnar in.

4.2 Vid bedömning av förslaget beaktar organisationen de kriterier som ska ingå i varje förslag så som de definieras ovan i stycke 3.

4.3 Utsläppskontrollområdet ska fastställas genom en ändring i denna bilaga som ska handläggas, godkännas och bringas i kraft i enlighet med artikel 16 i konventionen.

5 FUNKTIONEN AV UTSLÄPPSKONTROLLOMRÅDEN

5.1 Fördragsslutande parter som har fartyg som navigerar inom området uppmanas att till organisationen framföra eventuella farhågor om funktionen av området.

BIHANG IV

TYPGODKÄNNANDE AV FARTYGS AVFALLSFÖRBRÄNNINGSUGNAR OCH VERKSAMHETSBEGRÄNSNINGAR FÖR DEM

(regel 16)

1 Alla i regel 16 punkt 6.1. beskrivna avfallsförbränningsugnar på fartyg ska ha Internationella sjöfartsorganisationens typgodkännandecertifikat. Förutsättning för ett certifikat är att avfallsförbränningsugnen ska vara konstruerad och byggd enligt godkänd standard så som beskrivs i regel 16 punkt 6.1. Varje modell ska underkastas ett särskilt typgodkännandetest på fabriken eller vid en godkänd testinstitution och på administrationens ansvar användande följande bränsle/avfallsgränser för typgodkännandetesten för att kontrollera om avfallsförbränningsugnen fungerar inom de gränser som bestäms i stycke 2 av detta bihang:

Sludgeolja innehåller
75 % sludgeolja från tung brännolja
5 % spillsmörolja och
20 % emulgerat vatten

Fast avfall innehåller
50 % livsmedelsavfall
50 % sopor som innehåller
ca 30 % papper
ca 40 % kartong
ca 10 % trasor
ca 20 % plast

Blandningens fukthalt är högst 50 % och andelen fast avfall som inte går att förbränna är högst 7 %.

2 De i regel 16 punkt 6.1 beskrivna avfallsförbränningsugnarna ska fungera inom föl-

4.2 In assessing the proposal, the Organization shall take into account the criteria which 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 which 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 Ships incinerators described in regulation 16.6.1 on board 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 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:

jande gränser:

O₂ i förbränningskammare: 6–12 %
Rökgasernas CO-halt i genomsnitt högst:
200 mg/MJ
Sottal i genomsnitt högst: Bacharach 3 eller-
Ringelman 1 (20 %:s ogenomskinlighet 20
%) (Ett högre sottal är godtagbart enbart un-
der mycket korta perioder, som vid start.)

Oförbrända komponenter i askavfall:

maximum 10 % av vikten
Rökgasens utgångstemperaturområde i för-
bränningskammaren: 850–1200 °C

O₂ in combustion chamber: 6 – 12%
CO in flue gas maximum
average: 200 mg/MJ Soot number maximum
average: Bacharach 3 or
Ringelman 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 – 1200oC

BIHANG V

INFORMATION SOM SKA FINNAS I ÖVERLÅTELSEHANDLING FÖR BRÄNSLE

(regel 18 stycke 5)

Mottagande fartygs namn och IMO-
nummer
Hamn
Leverans inleddes, datum
Leverantör av brännolja till fartyg, adress
och telefonnummer
Produktnamn
Volym i ton
Densitet vid 15 °C temperatur, kg/m^{3*}
Svavelhalt (i viktprocent)**

Meddelande om att den levererade brännol-
jan följer de behöriga kraven i regel 14 stycke
1 eller 4 samt regel 18 stycke 3 i denna bilaga
undertecknad och bestyrkt av representanten
för brännoljleverantören.

BIHANG VI

FÖRFARANDE FÖR BESTYRKANDE AV BRÄNNOLJEPROV ENLIGT BILA- GA VI TILL MARPOL- KONVENTIONEN

(regel 18 punkt 8.2)

Följande förfarande ska användas för att
bestämma om brännolja som levereras till far-
tyg och används på fartyg följer gränserna för
svavelhalt i regel 14 i bilaga VI.

1 Allmänna krav

1.1 Ett representativt brännoljeprov enligt
regel 18 stycke 1 i bilaga VI (nedan kallat
"MARPOL-prov") ska användas för att be-
styrka svavelhalten i bränsle som levereras

APPENDIX V

INFORMATION TO BE INCLUDED IN THE BUNKER DELIVERY NOTE

(Regulation 18.5)

Name and IMO Number of receiving ship
Port
Date of commencement of delivery
Name, address, and telephone number of marine
fuel oil supplier
Product name(s) Quantity
in metric tons Density at
15 °C, kg/m^{3*} Sulphur
content (%m/m)**

A declaration signed and certified by the fuel oil
supplier's representative that the fuel oil supplied is
in conformity with the applicable subparagraph of
regulation 14.1 or 14.4 and regulation 18.3 of this
Annex.

APPENDIX VI

FUEL VERIFICATION PROCEDURE FOR MARPOL ANNEX VI FUEL OIL SAMPLES

(Regulation 18.8.2)

The following procedure shall be used to determi-
ne whether the fuel oil delivered to and used on
board ships is compliant with the sulphur limits re-
quired by regulation 14 of Annex VI.

1 General Requirements

1.1 The representative fuel oil sample,
which is required by paragraph 8.1 of regula-
tion 18 (the "MARPOL sample") shall be used to
verify the sulphur content of the fuel oil supplied to

- till fartyget.
- 1.2 Administrationen ska styra förfarandet för bestyrkande via sin behöriga myndighet.
- 1.3 De laboratorier som ansvarar för förfarandet för bestyrkande enligt denna bilaga ska vara ackrediterade att utföra testen.
- 2 Förfarandet för bestyrkande, steg 1
- 2.1 Den behöriga myndigheten lämnar MARPOL-provet till laboratoriet.
- 2.2 Laboratoriet ska
- .1 föra in sigillets nummer och anteckningarna på provet i testdagboken,
- .2 bestyrka att sigillet på MARPOL-provet är helt, och
- .3 avvisa MARPOL-prov med brutet sigill.
- 2.3 Om sigillet på MARPOL-provet är helt ska laboratoriet fortsätta med förfarandet för bestyrkande och
- .1 försäkra sig om att MARPOL-provet är fullständigt homogent,
- .2 ta två subprover av MARPOL-provet och
- .3 försegla MARPOL-provet på nytt och föra in uppgifterna om det nya sigillet i testdagboken.
- 2.4 De två subproven ska testas efter varandra i överensstämmelse med den testmetod som avses i bilaga V. Vid förfarandet för bestyrkande hänvisas det till resultaten av testanalyserna med bokstäverna A och B.
- .1 Om A- och B-resultaten är inom testmetodens repeterbarhetsgräns (r), ska resultaten betraktas som giltiga.
- .2 Om A- och B-resultaten inte är inom testmetodens repeterbarhetsgräns (r), ska bägge resultaten förkastas och laboratoriet ta samt analysera två nya subprover. Provflaskan ska förseglas på nytt i enlighet med punkt 2.3 underpunkt 3 efter det att de nya subproven har tagits.
- 2.5 Om A- och B-resultaten är giltiga ska medelvärdet av dessa två resultat beräknas och bokstaven X användas för att hänvisa till resultatet:
- .1 Om X-resultatet är högst det gränsvärde som ska tillämpas enligt bilaga VI ska bränn-
- a ship.
- 1.2 An Administration, through its competent authority, shall manage the verification procedure.
- 1.3 The laboratories responsible for the verification procedure set forth in this appendix shall be fully accredited for the purpose of conducting the tests.
- 2 Verification Procedure Stage 1
- 2.1 The MARPOL sample shall be delivered 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 confirm that the condition of the seal on the MARPOL sample has not been broken; and
- .3 reject any MARPOL sample where the seal has been broken.
- 2.3 If the seal of the MARPOL sample has not been broken, the laboratory shall proceed with the verification procedure and shall:
- .1 ensure that the MARPOL sample is thoroughly homogenized;
- .2 draw two sub-samples from the MARPOL sample; and
- .3 reseal the MARPOL sample and record the new reseal details on the test record.
- 2.4 The two sub-samples shall be tested in succession, in accordance with the specified test method referred to in appendix V. For the purposes of this verification procedure, the results of the test analysis shall be referred to as "A" and "B":
- .1 If the results of "A" and "B" are within the repeatability (r) of the test method, the results shall be considered valid.
- .2 If the results of "A" and "B" are not within the repeatability (r) of the test method, both results shall be rejected and two new sub-samples should be taken by the laboratory and analysed. The sample bottle should be resealed in accordance with paragraph 2.3.3 above after the new sub-samples have been taken.
- 2.5 If the test results of "A" and "B" are valid, an average of these two results should be calculated thus giving the result referred to as "X":
- .1 If the result of "X" is equal to or falls below the applicable limit required by Annex VI, the fuel oil shall be deemed to meet the requirements.

oljan anses uppfylla kraven.

.2 Om X-resultatet överskrider det gränsvärde som ska tillämpas enligt bilaga VI ska steg 2 i förfarandet för bestyrkande genomföras. Om X-resultatet emellertid överskrider specifikationens gränsvärde $0,59R$ gånger (där R är testmetodens reproducerbarhet), anses brännoljan uppfylla kraven och ytterligare testning behövs inte.

3 Förfarandet för bestyrkande, steg 2

3.1 Om steg 2 i förfarandet för bestyrkande behövs enligt punkt 2.5 underpunkt 2 ska den behöriga myndigheten skicka MARPOL-provet till ett annat ackrediterat laboratorium.

3.2 När laboratoriet fått MARPOL-provet ska det

.1 föra in numret på det nya sigillet enligt punkt 2.3 underpunkt 3 och anteckningar om provet i testdagboken,

.2 ta två subprover av MARPOL-provet, och

.3 försegla MARPOL-provet på nytt och föra in uppgifterna om det nya sigillet i testdagboken.

3.3 De två subproven ska testas efter varandra i överensstämmelse med den testmetod som avses i bilaga V. Vid förfarandet för bestyrkande ska det hänvisas till resultaten av testanalyserna med bokstäverna C och D.

.1 Oms C- och D-resultaten är inom testmetodens repeterbarhetsgräns (r) ska resultaten betraktas som giltiga.

.2 Om C- och D-resultaten inte är inom testmetodens repeterbarhetsgräns (r), ska bägge resultaten förkastas och laboratoriet ta samt analysera två nya subprover. Provflaskan ska förseglas på nytt i enlighet med punkt 2.3 underpunkt efter det att de nya subproven har tagits.

3.4 Om C- och D-resultaten är giltiga och såväl A-, B, C- som D-resultaten inom testmetodens reproducerbarhetsgräns (R) ska laboratoriet beräkna medelvärdet av resultaten och använda bokstaven Y för att hänvisas till det.

.1 Om Y-resultatet är högst det gränsvärde som ska tillämpas enligt bilaga VI anses brännolja uppfylla kraven.

.2 Om Y-resultatet överskrider det gränsvärde som ska tillämpas enligt bilaga VI uppfyller brännoljan inte kraven enligt bilaga VI.

.2 If the result of "X" is greater than the applicable limit required by Annex VI, Verification Procedure Stage 2 should be conducted; however, if the result of "X" is greater than the specification limit by $0.59R$ (where R is the reproducibility of the test method), the fuel oil shall be considered non-compliant and no further testing is necessary.

3 Verification Procedure Stage 2

3.1 If Stage 2 of the verification procedure is necessary in accordance with paragraph 2.5.2 above, the competent authority shall send the MARPOL sample to a second accredited laboratory.

3.2 Upon receiving the MARPOL sample, the laboratory shall:

.1 record the details of the reseal number applied in accordance with 2.3.3 and the sample label on the test record;

.2 draw two sub-samples from the MARPOL sample; and

3. reseal the MARPOL sample and record the new reseal details on the test record.

3.3 the two sub-samples shall be tested in succession, in accordance with the test method specified in appendix V. For the purposes of this verification procedure, the results of the test analysis shall be referred to as "C" and "D":

.1 If the results of "C" and "D" are within the repeatability (r) of the test method, the results shall be considered valid.

.2 If the results of "C" and "D" are not within the repeatability (r) of the test method, both results shall be rejected and two new sub-samples shall be taken by the laboratory and analysed. The sample bottle should be resealed in accordance with paragraph 3.2.3 after the new sub-samples have been taken.

3.4 If the test results of "C" and "D" are valid, and the results of "A", "B", "C", and "D" are within the reproducibility (R) of the test method then the laboratory shall average the results, which is referred to as "Y":

.1 If the result of "Y" is equal to or falls below the applicable limit required by Annex VI, the fuel oil shall be deemed to meet the requirements.

.2 If the result of "Y" is greater than the applicable limit required by Annex VI, then the fuel oil fails to meet the standards required by Annex VI.

3.5 If the result of "A", "B", "C" and "D" are not within the reproducibility (R) of the test method

3.5 Om A-, B-, C- och D-resultaten inte är inom testmetodens reproducerbarhetsgräns (R), kan förvaltningen förkasta samtliga testresultat och enligt egen prövning upprepa hela testförfarandet.

3.6 De resultat som erhålls genom förfarandet för bestyrkande är slutliga.

then the Administration may discard all of the test results and, at its discretion, repeat the entire testing process.

3.6 The results obtained from the verification procedure are final.

BILAGA 11

RESOLUTION MEPC.190(60)
Antagen den 26 mars 2010

ÄNDRINGAR I BILAGAN TILL 1997 ÅRS ÄNDRINGSPROTOKOLL TILL 1973 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING FRÅN FARTYGG, ÄNDRAD GENOM DÄRTILL HÖRANDE PROTOKOLL AV ÅR 1978

(Nordamerikas utsläppskontrollområde)

KOMMITTÉN FÖR SKYDD AV DEN
MARINA MILJÖN

SOM ERINRAR OM artikel 38 a i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen som gäller de uppgifter som kommittén för skydd av den marina miljön (nedan kallad "kommittén") anförtrots genom internationella konventioner om förebyggande av förorening av havet och tillsyn,

SOM NOTERAR artikel 16 i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan kallad "1973 års konvention"), artikel VI i protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan kallad "1978 års protokoll") och artikel 4 i 1997 års ändringsprotokoll till 1973 års konvention, ändrad genom därtill hörande protokoll av år 1978 (nedan kallad "1997 års protokoll"), vilka tillsammans fastställer förfarandet för ändring av 1997 års protokoll och ger organisationens behöriga organ i uppdrag att pröva och godkänna ändringar i 1973 års konvention sådan den lyder ändrad genom 1978 och 1997 års protokoll,

SOM OCKSÅ NOTERAR att det till 1973 års konvention genom 1997 års protokoll fogades en bilaga "Bestämmelser om förhindrande av luftförorening från fartyg" (nedan kallad "bilaga VI"),

SOM DESSUTOM NOTERAR att den reviderade bilagan VI antogs genom resolution MEPC.176(58), och när den har ansetts vara godkänd den 1 januari 2010, träder den i kraft den 1 juli 2010,

SOM HAR BEHANDLAT ändringsförslagen i den reviderade bilagan VI,

ANNEX 11

RESOLUTION MEPC.190(60) Adopted
on 26 March 2010

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

(North American Emission Control Area)

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,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") and article 4 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 (herein after referred to as the "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships was added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

NOTING FURTHER that the revised Annex VI was adopted by resolution MEPC.176(58) and that, following its deemed acceptance on 1 January 2010, will enter into force on 1 July 2010,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI,

1. ANTAR i enlighet med artikel 16.2 d i 1973 års konvention ändringarna i bilaga IV, vars text finns som bilaga till denna resolution,

2. BESLUTAR i enlighet med artikel 16.2 f iii att de nämnda ändringarna ska anses vara godkända den 1 februari 2011, om inte före detta datum åtminstone en tredjedel av parterna eller de parter vars handelsflottor tillsammans motsvarar minst 50 procent av hela världshandelsflottans bruttodräktighet, har meddelat organisationens generalsekreterare att de motsätter sig ändringarna,

3. UPPMANAR parterna att beakta att ändringarna träder i kraft i enlighet med artikel 16.2 g ii i 1973 års konvention den 1 augusti 2011, när de godkänts i enlighet med stycke 2,

4. BEGÄR generalsekreteraren i enlighet med artikel 16.2 e i 1973 års konvention sända bestyrkta kopior av denna resolution och av ändringarna i dess bilaga till alla parter i 1973 års konvention, sådan den lyder ändrad genom 1978 och 1997 års protokoll, och

5. BEGÄR DESSUTOM generalsekreteraren sända kopior av denna resolution och av bilagan till den till de medlemmar av organisationen som inte är parter i 1973 års konvention, sådan den lyder ändrad genom 1978 och 1997 års protokoll.

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI, the text of which is set out at annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 February 2011, 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 per cent 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 the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 August 2011 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex; and

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its Annex.

BILAGA

ÄNDRINGARNA I REGEL 13 OCH 14 I DEN REVIDERADE BILAGAN VI TILL MARPOL-KONVENTIONEN OCH ETT NYTT BIHANG VII

1 Regel 13.6 ändras enligt följande:

"6 Följande områden ska vara utsläppskontrollområden enligt denna regel:

.1 Nordamerikas område, vilket avser det område som beskrivs av de koordinater som anges i bihang VII till denna bilaga, och

.2 alla andra havsområden, också alla hamnområden, som organisationen utser i enlighet med de grunder och förfaranden som anges i bihang III till denna bilaga."

2 Regel 14.3 ersätts enligt följande:

"3 Utsläppskontrollområden enligt denna

ANNEX

AMENDMENTS TO REGULATIONS 13, 14 AND NEW APPENDIX VII OF THE REVISED MARPOL ANNEX VI

1 Paragraph 6 of regulation 13 is amended as follows:

"6 For the purposes of this regulation, emission control areas shall be:

.1 the North American area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex; and

.2 any other 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."

2 Paragraph 3 of regulation 14 is replaced by the following:

"3 For the purpose of this regulation, emis-

regel är bl.a. de följande:

.1 Östersjöområdet, såsom det definieras i regel 1.11.2 i bilaga I och Nordsjön, såsom den definieras i regel 5.1 f i bilaga V,

.2 Nordamerikas område såsom det beskrivs genom de koordinater som anges i bihang VII till denna bilaga, och

.3 alla andra havsområden, också alla hamnområden, som organisationen utser i enlighet med de grunder och förfaranden som anges i bihang III till denna bilaga."

3 Ett nytt bihang VII fogas enligt följande:

sion control areas shall include:

.1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I and the North Sea as defined in regulation 5(1)(f) of Annex V;

.2 the North American area as described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex; and

.3 any other 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."

3 New appendix VII is added as follows:

"Bihang VII

Nordamerikas utsläppskontrollområde

(Regel 13.6 och regel 14.3)

Till Nordamerikas område hör

.1 det havsområde som avgränsas av följande geodetiska linjer som förenas av följande koordinater utanför Förenta staternas och Kanadas Stillahavskust:

"Appendix VII

North American Emission Control Area

(Regulation 13.6 and regulation 14.3)

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:

PUNKT POINT	BREDDGRAD LATITUDE	LÅNGDGRAD 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.

RP 86/2014 rd

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° 43' 60" 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° 52' 60" 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.
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 det havsområde som avgränsas av följande geodetiska linjer som förenas av följande koordinater utanför Förenta staternas, Kanadas och Frankrikes (Saint-Pierre-et-Miquelon) Atlantkust och Förenta staternas Mexikanska golfkust:

.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:

PUNKT POINT	BREDDGRAD LATITUDE	LÅNGDGRAD 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.
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° 47' 60" W.
64	28° 17' 13" N.	76° 40' 10" W.
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.

RP 86/2014 rd

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.

RP 86/2014 rd

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° 02' 60" 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.

RP 86/2014 rd

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.
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	23° 59' 60" 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.

RP 86/2014 rd

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.
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 det havsområde som avgränsas av följande geodetiska linjer som förenas av följande koordinater utanför Hawaiiöarna Hawai'i, Maui, Oahu, Moloka'i, Ni'ihau, Kaua'i, Lāna'i, och Kaho'olawes havskust:

.3 the sea area located off the coasts of the Hawaiian Islands of Hawai'i, Maui, Oahu, Moloka'i, Ni'ihau, Kaua'i, Lāna'i, and Kaho'olawe, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

PUNKT POINT	BREDDGRAD LATITUDE	LÄNGDGRAD 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.
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.

(texten slut)"

(end of text)"

BILAGA 14

ANNEX 14

RESOLUTION MEPC.202(62)

RESOLUTION MEPC.202(62)

Antagen den 15 juli 2011

Adopted on 15 July 2011

ÄNDRINGAR I BILAGAN TILL 1997 ÅRS ÄNDRINGS PROTOKOLL TILL 1973 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING FRÅN FARTYG, ÄNDRAD GENOM DÄRTILL HÖRANDE PROTOKOLL AV ÅR 1978

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

(Utseende av ett utsläppskontrollområde för Förenta staternas Karibiska hav samt undantag för vissa fartyg som framförs inom utsläppskontrollområdena för Nordamerika och Förenta staternas Karibiska hav med stöd av regel 13 och 14 i bilaga VI samt bihang VII till Marpol-konventionen)

(Designation of the United States Caribbean Sea Emission Control Area and exemption of certain ships operating in the North American Emission Control Area and the United States Caribbean Sea Emission Control Area under Regulations 13 and 14 and Appendix VII of MARPOL Annex VI)

HAVSMILJÖSKYDDSKOMMITTÉN**THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,**

SOM ÅTERKALLAR I MINNET artikel 38 a) i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen som gäller de uppgifter som havsmiljöskyddskommittén (nedan kommittén) anförtrotts genom internationella konventioner om förebyggande av förorening av havet och tillsyn,

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,

SOM BEAKTAR artikel 16 i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan "1973 års konvention"), artikel VI i protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan "1978 års protokoll") och artikel 4 i 1997 års ändringsprotokoll till 1973 års konvention, ändrad genom därtill hörande protokoll av år 1978 (nedan "1997 års protokoll"), vilka tillsammans fastställer förfarandet för ändring av 1997 års protokoll och ger organisationens behöriga organ i uppdrag att pröva och godkänna ändringar till 1973 års konvention sådan den lyder ändrad genom 1978 och 1997 års protokoll,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") and article 4 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 (hereinafter referred to as the "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

SOM OCKSÅ BEAKTAR att det till 1973 års konvention genom 1997 års protokoll fogades en bilaga "Bestämmelser om förhindrande av luftförorening från fartyg" (nedan "bilaga VI"),

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships was added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

SOM DESSUTOM BEAKTAR att den reviderade bilagan VI antogs genom resolution MEPC.176(58) och trädde i kraft den 1 juli 2010,

NOTING FURTHER that the revised Annex VI was adopted by resolution MEPC.176(58) and entered into force on 1 July 2010,

SOM HAR BEHANDLAT ändrings-**HAVING CONSIDERED** draft amend-

förslagen till den granskade bilagan VI,

ments to the revised Annex VI,

1. ANTAR i enlighet med artikel 16.2 d i 1973 års konvention ändringarna i bilaga IV, vars text finns som bilaga till denna resolution,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI, the text of which is set out at annex to the present resolution;

2. BESLUTAR i enlighet med artikel 16.2 f iii i 1973 års konvention att de nämnda ändringarna ska anses vara godkända den 1 juli 2012, om inte före detta datum åtminstone en tredjedel av parterna eller de parter vars handelsflottor tillsammans motsvarar minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, har meddelat organisationens generalsekreterare att de motsätter sig ändringarna,

2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2012, 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 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. UPPMANAR parterna att beakta att ändringarna träder i kraft i enlighet med artikel 16.2 g ii i 1973 års konvention den 1 januari 2013, när de godkänts i enlighet med stycke 2,

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2013 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. BER generalsekreteraren att i enlighet med artikel 16.2 e i 1973 års konvention sända bestyrkta kopior av denna resolution och av ändringarna i dess bilaga till alla parter i 1973 års konvention, sådan den lyder ändrad genom 1978 och 1997 års protokoll,

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. BER DESSUTOM generalsekreteraren sända kopior av denna resolution och av dess bilaga till de medlemmar av organisationen som inte är parter i 1973 års konvention, sådan den lyder ändrad genom 1978 och 1997 års protokoll.

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its Annex.

BILAGA

ANNEX

ÄNDRINGARNA I REGEL 13 OCH 14 I DEN REVIDERADE BILAGAN VI OCH I BIHANG VII

AMENDMENTS TO REGULATIONS 13 AND 14 AND APPENDIX VII OF THE REVISED MARPOL ANNEX VI

1 Stycke 6 i regel 13 ersätts enligt följande:

1 Paragraph 6 of regulation 13 is replaced by the following:

"6 Följande områden ska vara utsläppsovervakningsområden enligt denna regel:

"6 For the purpose of this regulation, emission control areas shall be:

.1 Nordamerikanska området, som avser det område som beskrivs av de koordinater som anges i bihang VII till denna bilaga,

.1 the North American area, which means the area described by the coordinates provided in Appendix VII to this Annex;

.2 Förenta staternas Karibiska havs område, som avser det område som beskrivs av de koordinater som anges i bihang VII till denna bilaga, och

.2 the United States Caribbean Sea area, which means the area described by the coordinates provided in Appendix VII to this Annex; and

.3 alla andra havsområden, också alla hamnområden, som organisationen utser i enlighet med de grunder och förfaranden som anges i bihang III till denna bilaga."

.3 any other 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."

2 Stycke 7.3 i regel 13 ändras till följande lydelse:

2 Paragraph 7.3 of regulation 13 is amended to read as follows:

"7.3 Om det på ett fartyg som byggts den 1 januari 1990 eller därefter men före den 1 januari 2000 har monterats en marindieselmotor enligt punkt 7.1 i denna regel med en starteffekt över 5 000 kW och en cylindervolym av minst 90 liter, ska fartygets internationella luftskyddscertifikat ange att en godkänd metod har använts i enlighet med punkt 7.1.1 i denna regel eller att ett certifikat i enlighet med punkt 7.1.2 i denna regel har utfärdats över motorn eller att det inte finns någon godkänd metod eller att den ännu inte är tillgänglig på marknaden i enlighet med vad som anges i punkt 7.2 i denna regel."

3 Stycke 3 i regel 14 ersätts enligt följande:

"3 Utsläppsövervakningsområden enligt denna regel är bl.a. de följande:

.1 Östersjöområdet, såsom det definieras i regel 1.11.2 i bilaga I och Nordsjöområdet, såsom den definieras i regel 1.12.6 i bilaga V,

.2 Nordamerikanska området, såsom det beskrivs med de koordinater som anges i bihang VII till denna bilaga,

.3 Förenta staternas karibiska område, såsom det beskrivs med de koordinater som anges i bihang VII till denna bilaga,

.4 alla andra havsområden, också alla hamnområden, som organisationen utser i enlighet med de grunder och förfaranden som anges i bihang III till denna bilaga."

4 Till stycke 4 i regel 14 fogas en ny punkt 4 enligt följande:

"4 Den svavelhalt för brännolja som avses i stycke 4 i denna regel tillämpas inte före den 1 januari 2020 på fartyg som trafikerar på de i stycke 3 definierade Nordamerikanska området eller Förenta staternas Karibiska havs område och som är byggda den 1 augusti 2011 eller före detta datum och vars pannor som används som drivkraft inte ursprungligen planerats för kontinuerlig drift med marint destillatbränsle eller naturgas."

5 Stycke 7 i regel 14 ersätts enligt följande:

"7 Under de första tolv månaderna från ikraftträdandet av en sådan ändring där ett visst område utses till utsläppskontrollområde i enlighet med stycke 3 i denna regel, befrias fartyg som är verksamma på utsläppskontrollområdet i fråga från kraven i stycke 4 och 6 i denna regel samt från kraven i stycke 5 i denna regel till den del som de hänför sig till stycke 4 i denna regel ."

"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 litres installed on a ship constructed on or after 1 January 1990 but prior to 1 January 2000, the International Air Pollution Prevention Certificate shall, for a marine diesel engine to which paragraph 7.1 of this regulation applies, indicate that either an approved method has been applied pursuant to paragraph 7.1.1 of this regulation or the engine has been certified pursuant to paragraph 7.1.2 of this regulation or that an approved method does not yet exist or is not yet commercially available as described in paragraph 7.2 of this regulation."

3 Paragraph 3 of regulation 14 is replaced by the following:

"3 For the purpose of this regulation, emission control areas shall include:

.1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I and the North Sea area as defined in regulation 1.12.6 of Annex V;

.2 the North American area as described by the coordinates provided in Appendix VII to this Annex;

.3 the United States Caribbean Sea area as described by the coordinates provided in Appendix VII to this Annex; and

.4 any other 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."

4 A new subparagraph 4 is added to paragraph 4 of regulation 14 to read as follows:

"4 Prior to 1 January 2020, the sulphur content of fuel oil referred to in paragraph 4 of this regulation shall not apply to ships operating in the North American area or the United States Caribbean Sea area defined in paragraph 3, built on or before 1 August 2011 that are powered by propulsion boilers that were not originally designed for continued operation on marine distillate fuel or natural gas."

5 Paragraph 7 of regulation 14 is replaced by the following:

"7 During the first twelve 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."

6 Bihang VII ändras enligt följande:

6 Appendix VII is amended as follows:

"Bihang VII
Utsläppskontrollområden
(Regel 13.6 och regel 14.3)

"Appendix VII
Emission Control Areas
(regulation 13.6 and regulation 14.3)

.1 I detta bihang framställs gränserna för de utsläppskontrollområden som utsetts i regel 13.6 och i regel 14.3, andra än Östersjöns och Nordsjöns utsläppskontrollområden.

.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 (Nuvarande text i fråga om det nordamerikanska området)

.2 (Existing text for the North American area)

.3 Till området för Förenta staternas Karibiska hav hör

.3 The United States Caribbean Sea area includes:

.1 Det havsområde som är beläget utanför Associerade fristaten Puerto Ricos och Amerikanska Jungfruöarnas kust i Atlanten och Karibiska havet och som avgränsas av geodetiska linjer som sammanlänkar de följande koordinaterna:

.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

PUNKT POINT	LATITUD LATITUDE	LONGITUD 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° 6' 8" W.
5	18° 45' 13" N.	65° 0' 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.
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' 0" W.
16	18° 24' 28" N.	64° 47' 57" W.
17	18° 24' 18" N.	64° 47' 1" 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' 3" W.
28	18° 22' 22" N.	64° 38' 23" W.
29	18° 21' 57" N.	64° 40' 60" W.
30	18° 21' 51" N.	64° 40' 15" 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' 7" 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° 3' 2" N.	64° 38' 3" W.
39	18° 2' 56" N.	64° 29' 35" W.
40	18° 2' 51" N.	64° 27' 2" W.
41	18° 2' 30" N.	64° 21' 8" W.
42	18° 2' 31" N.	64° 20' 8" W.
43	18° 2' 3" N.	64° 15' 57" W.
44	18° 0' 12" N.	64° 2' 29" W.
45	17° 59' 58" N.	64° 1' 4" W.
46	17° 58' 47" N.	63° 57' 1" 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' 8" 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° 4' 60" N.	63° 58' 41" W.
54	16° 59' 49" N.	63° 59' 18" W.
55	17° 18' 37" N.	67° 32' 14" W.

RESOLUTION MEPC.203(62)

Antagen den 15 juli 2011

ÄNDRINGAR I BILAGAN TILL 1997 ÅRS ÄNDRINGSPROTOKOLL TILL 1973 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING FRÅN FARTYG, ÄNDRAD GENOM DÄRTILL HÖRANDE PROTOKOLL AV ÅR 1978

(Fogande av regler gällande fartygs energi-effektivitet till bilaga VI till MARPOL-konventionen)

KOMMITTÉN FÖR SKYDD AV DEN MARINA MILJÖN,

SOM ERINRAR OM artikel 38 a) i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen som gäller de uppgifter som kommittén för skydd av den marina miljön havsmiljöskyddskommittén (nedan kallad *kommittén*) anförtrots genom internationella konventioner om förebyggande av förorening av havet och tillsyn,

SOM NOTERAR artikel 16 i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan kallad "*1973 års konvention*"), artikel VI i protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan kallat "*1978 års protokoll*") och artikel 4 i 1997 års ändringsprotokoll till 1973 års konvention, ändrad genom därtill hörande protokoll av år 1978 (nedan kallat "*1997 års protokoll*"), vilka sammantaget tillsammans fastställer förfarandet för ändring av 1997 års protokoll och ger organisationens behöriga organ i uppdrag att pröva och godkänna ändringar till i 1973 års konvention sådan den lyder ändrad genom 1978 och 1997 års protokoll,

SOM OCKSÅ NOTERAR att det till 1973 års konvention genom 1997 års protokoll fogades en bilaga "Bestämmelser om förhindrande av luftförorening från fartyg" (nedan kallad "*bilaga VI*"),

SOM DESSUTOM NOTERAR att den reviderade bilagan VI antogs genom resolution MEPC.176(58) och trädde i kraft den 1 juli 2010,

SOM ERKÄNNER att syftet med ändringarna i bilaga VI och med införandet av ett nytt kapitel 4 är att förbättra fartygens energi-effektivitet genom tekniska prestationskrav som resulterar i en minskning av utsläpp av ämnen som har sitt ursprung i brännolja och i dess förbränningsprocess, inklusive ämnen som redan nu regleras i bilaga VI,

RESOLUTION MEPC.203(62)

Adopted on 15 July 2011

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

(Inclusion of regulations on energy efficiency for ships in 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,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") and article 4 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 (hereinafter referred to as the "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships was added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

NOTING FURTHER that the revised Annex VI was adopted by resolution MEPC.176(58) and entered into force on 1 July 2010,

RECOGNIZING that the amendments to Annex VI and inclusion of a new chapter 4 intend to improve energy efficiency for ships through a set of technical performance standards, which would result in reduction of emissions of any substances that originate from fuel oil and its combustion process, including those already controlled by Annex VI,

SOM OCKSÅ ERKÄNNER att antagandet av ändringarna i bilaga VI inte på något sätt förutbestämmer resultaten av förhandlingar som förs på andra internationella fora såsom inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC) eller ståndpunkterna hos de länder som deltar i sådana förhandlingar,

SOM HAR BEHANDLAT förslagen till ändringar av den reviderade bilagan VI för att införa regler om fartygs energieffektivitet,

1. ANTAR i enlighet med artikel 16.2 d i 1973 års konvention ändringarna i bilaga IV, vars text finns som bilaga till denna resolution,

2. BESLUTAR i enlighet med artikel 16.2 f iii i 1973 års konvention att de nämnda ändringarna ska anses vara godkända den 1 juli 2012, om inte före detta datum åtminstone en tredjedel av parterna eller de parter vars handelsflottor tillsammans motsvarar minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, har meddelat organisationens generalsekreterare att de motsätter sig ändringarna,

3. UPPMANAR parterna att notera att ändringarna träder i kraft i enlighet med artikel 16.2 g ii i 1973 års konvention den 1 januari 2013, när de godkänts i enlighet med stycke 2,

4. BEGÄR generalsekreteraren att i enlighet med artikel 16.2 e i 1973 års konvention sända bestyrkta kopior av denna resolution och av texten med ändringarna i dess bilaga till alla parter i 1973 års konvention, sådan den lyder ändrad genom 1978 och 1997 års protokoll,

5. BEGÄR DESSUTOM generalsekreteraren sända kopior av denna resolution och av dess bilaga till de medlemmar av organisationen som inte är parter i 1973 års konvention, sådan den lyder ändrad genom 1978 och 1997 års protokoll,

6. UPPMANAR parterna i bilaga VI till MARPOL-konventionen och andra medlemsregeringar att delge ändringarna i bilaga VI till MARPOL-konventionen till redare, trafikidkare, rederier, fartygsdesigners, tillverkare av marina dieselmotorer och marin dieselutrustning samt andra intressegrupper.

RECOGNIZING ALSO that adoption of the amendments to Annex VI in no way prejudices the negotiations held in other international fora, such as the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), nor affect the positions of the countries that participate in such negotiation,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI for inclusion of regulations on energy efficiency for ships,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to 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 the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2012, 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 per cent 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 the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2013 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its Annex; and

6. INVITES the Parties to MARPOL Annex VI and other Member Governments to bring the amendments to MARPOL Annex VI to the attention of shipowners, ship operators, shipbuilders, ship designers, marine diesel engine and equipment manufacturers as well as any other interested groups.

BILAGA

ANNEX

ÄNDRINGAR I BESTÄMMELSERNA OM FÖRHINDRANDE AV LUFTFÖRORENING FRÅN FARTYG I BILAGA VI TILL MARPOL-KONVENTIONEN GENOM INFÖRANDE AV NYA REGLER GÄLLANDE OM FARTYGS ENERGIEFFEKTIVITET FÖR FARTYG

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI ON REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS BY INCLUSION OF NEW REGULATIONS ON ENERGY EFFICIENCY FOR SHIPS

KAPITEL 1

CHAPTER 1

ALLMÄNT

GENERAL

Regel 1

Regulation 1

*Tillämpning**Application*

1 Regeln ändras enligt följande:

1 The regulation is amended as follows:

"Bestämmelserna i denna bilaga tillämpas på alla fartyg, utom där något annat uttryckligen anges i reglerna 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22 och 23 i denna bilaga."

"The provisions of this Annex shall apply to all ships, except where expressly provided otherwise in regulations 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22 and 23 of this Annex."

Regel 2

Regulation 2

*Definitioner**Definitions*

2 Stycke 21 ändras enligt följande:

2 Paragraph 21 is amended as follows:

"21 Tankfartyg avser i fråga om regel 15 oljetankfartyg sådana de definieras i regel 1 i bilaga I, eller kemikalietankfartyg sådana de definieras i regel 1 i bilaga II till denna konvention."

"21 Tanker in relation to regulation 15 means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I or a chemical tanker as defined in regulation 1 of Annex II of the present Convention."

3 Till slutet av regel 2 fogas följande:

3 The following is added at the end of regulation 2:

"I kapitel 4 avser

"For the purpose of chapter 4:

22 "Existerande fartyg" ett fartyg som inte är ett nytt fartyg.

22 "Existing ship" means a ship which is not a new ship.

23 "Nytt fartyg" ett fartyg

23 "New ship" means a ship:

.1 för vilket byggnadskontraktet har tecknats den 1 januari 2013 eller därefter, eller

.1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2013;
or

.2 när byggnadskontrakt inte finns, vars kölsträckning har ägt rum eller vars byggnadsstadium är motsvarande den 1 juli 2013 eller därefter, eller

.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 som levereras den 1 juli 2015 eller därefter.

.3 the delivery of which is on or after 1 July 2015.

24 "Väsentlig ombyggnad" i fråga om kapitel 4 en ombyggnad av ett fartyg

24 "Major Conversion" means in relation to chapter 4 a conversion of a ship:

- .1 som väsentligen ändrar fartygets storlek, bärkraft eller maskineffekt, eller
- .2 som ändrar fartygstypen, eller
- .3 som enligt administrationens uppfattning syftar till att väsentligen förlänga fartygets livslängd, eller
- .4 som på något annat sätt ändrar ett fartyg så att om det vore ett nytt fartyg, skulle sådana bestämmelser i denna konvention tillämpas på det som inte tillämpas på det som ett existerande fartyg, eller
- .5 som väsentligen ändrar fartygets energieffektivitet och som inbegriper varje ändring som kan medföra att fartyget överskrider det tillämpliga EEDI-indexvärdet enligt regel 21.
- 25 "Bulkfartyg" ett fartyg som i huvudsak är avsett för transport av torr bulklast, inbegripet sådana fartygstyper som definieras i regel 1 i kapitel XII i SOLAS-konventionen såsom malmtransportfartyg, med undantag för kombinationsfartyg.
- 26 "Gastankfartyg" fraktfartyg som byggs eller ombyggs och som används för transport av flytande naturgas som bulklast.
- 27 "Tankfartyg" i fråga om kapitel 4 oljetankfartyg som definierats i bilaga I i MARPOL-konventionen eller kemikalietankfartyg eller NLS-tankfartyg som definieras i regel 1 i bilaga II till MARPOL-konventionen.
- 28 "Containerfartyg" ett fartyg som planerats att enbart transportera containrar i lastrummet och på däck.
- 29 "Allmänna lastfartyg" fartyg med ett eller flera däck som i huvudsak planerats för transport av allmän last. Denna definition utesluter specialfartyg som inte beaktas vid beräkningen av baslinjerna för allmänna lastfartyg. Sådana specialfartyg är fartyg för transport av boskap, pråmbärande fartyg, fartyg avsedda för tunga laster, fartyg avsedda för transport av fritidsbåtar, fartyg avsedda för transport av kärnbränsle.
- 30 "Kylfartyg" ett fartyg som planerats att enbart transportera kyld last i lastrummen.
- 31 "Kombinationsfartyg" ett fartyg som konstruerats att bära både flytande och torr bulklast till full lastkapacitet.
- 32 "Passagerarfartyg" ett fartyg som medför fler än 12 passagerare.
- 33 "Roro-fraktfartyg (fartyg avsett för transport av fordon)" ett roro-fraktfartyg med flera däck som planerats för transport av fordon utan förare.
- .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 21.
- 25 "Bulk carrier" means a ship which is intended primarily to carry dry cargo in bulk, including such types as ore carriers as defined in SOLAS chapter XII, regulation 1, but excluding combination carriers.
- 26 "Gas carrier" means a cargo ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas.
- 27 "Tanker" in relation to chapter 4 means an oil tanker as defined in MARPOL Annex I, regulation 1 or a chemical tanker or an NLS tanker as defined in MARPOL Annex II, regulation 1.
- 28 "Container ship" means a ship designed exclusively for the carriage of containers in holds and on deck.
- 29 "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.
- 30 "Refrigerated cargo carrier" means a ship designed exclusively for the carriage of refrigerated cargoes in holds.
- 31 "Combination carrier" means a ship designed to load 100% deadweight with both liquid and dry cargo in bulk.
- 32 "Passenger ship" means a ship which carries more than 12 passengers.
- 33 "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.

34 "Roro-fraktfartyg" ett fartyg som planeras för transport av roro-transportenheter.

34 "Ro-ro cargo ship" means a ship designed for the carriage of roll-on-roll-off cargo transportation units.

35 "Roro-passagerarfartyg" ett passagerarfartyg med roro-lastutrymmen.

35 "Ro-ro passenger ship" means a passenger ship with roll-on-roll-off cargo spaces.

36 "Uppnått EEDI-index" värdet på det designindex som mäter energieffektiviteten, vilket ett enskilt fartyg har uppnått i enlighet med regel 20.4.

36 "Attained EEDI" is the EEDI value achieved by an individual ship in accordance with regulation 20 of chapter 4.

37 "Erfordrat EEDI-index" det största tillåtna värdet för uppnått designindex för energieffektiviteten som är tillåtet enligt kapitel regel 21.4 för fartygstypen och fartygsstorleken i fråga.

37 "Required EEDI" is the maximum value of attained EEDI that is allowed by regulation 21 of chapter 4 for the specific ship type and size."

KAPITEL 2

CHAPTER 2

BESIKTNINGAR, CERFIFIKAT OCH
KONTROLLSURVEY, CERTIFICATION AND ME-
ANS OF CONTROL

Regel 5

Regulation 5

*Besiktning**Surveys*

4 Stycke 1 ändras enligt följande:

4 Paragraph 1 is amended as follows:

"1 Varje fartyg med en bruttodräktighet på minst 400, och varje fast eller flytande borrhullplattform eller annan plattform ska undergå följande besiktningar för att säkerställa överensstämmelse med kraven i kapitel 3 i denna bilaga:

"1 Every ship of 400 gross tonnage and above and every fixed and floating drilling rig and other platforms shall to ensure compliance with chapter 3 be subject to the surveys specified below:

.1 En första besiktning utförs före fartyget tas i bruk eller före ett certifikat enligt regel 6 i denna bilaga utfärdas för första gången. Vid besiktningen säkerställs att utrustningen, systemen, anordningarna, arrangemangen och materialen till fullo stämmer överens med de tillämpliga kraven i kapitel 3,

.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;

.2 En förnyad besiktning utförs med intervaller som administrationen fastställer, som inte får överskrida fem år, utom där regel 9.2, 9.5, 9.6 eller 9.7 i denna bilaga är tillämpliga. Vid den förnyade besiktningen säkerställs att utrustningen, systemen, anordningarna, arrangemangen och materialen till fullo stämmer överens med de tillämpliga kraven i kapitel 3,

.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;

.3 En mellanliggande besiktning utförs inom tre månader före eller efter årsdagen för det andra certifikatet eller inom tre månader före eller efter årsdagen för det tredje certifikatet. En mellanliggande besiktning utförs i stället för en av de årsbesiktningar som fastställs i stycke 1.4 i denna regel. Vid den mellanliggande besiktningen säkerställs att utrustningen och arrangemangen till fullo stämmer överens med de tillämpliga kraven i kapitel 3. De mellanliggande besiktningarna ska påtecknas i det IAPP-certifikat som utfärdas i enlighet med regel 6 eller 7 i denna bilaga.

.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 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 En årsbesiktning utförs inom tre månader före eller efter varje årsdag för certifikatet, och där granskas allmänt den utrustning och de system, anordningar, arrangemang och material som avses i stycke 1.1 i denna regel för att säkerställa att de har hållits i gott skick i enlighet med stycke 5 i denna regel och att de fungerar på ett tillfredsställande sätt i sådan användning som fartyget är avsett för. Årsbesiktningarna ska påtecknas i det IAPP-certifikat som utfärdas i enlighet med regel 6 eller 7 i denna bilaga, och

.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 Antingen en allmän eller en partiell kompletterande besiktning ska efter omständigheterna förättas alltid efter väsentliga reparationer eller moderniseringar enligt stycke 5 i denna regel eller när reparationer har utförts till följd av inspektioner enligt stycke 6 i denna regel. Vid besiktningen säkerställs att de reparationer och moderniseringar som krävs verkligen har utförts samt att kvaliteten på materialen och arbetet vid dessa reparationer och moderniseringar i alla avseenden är tillfredsställande och att fartyget i alla avseenden motsvarar kraven i kapitel 3."

5 Stycke 2 ändras enligt följande:

"2 För fartyg med en bruttodräktighet under 400 kan administrationen vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att tillämpliga bestämmelser i kapitel 3 iakttas."

6 Efter nuvarande stycke 3 fogas ett nytt stycke 4 enligt följande:

"4 På fartyg som kapitel 4 tillämpas ska också utföras de besiktningar som specificeras ovan med beaktande av de riktlinjer som organisationen godkänt.

.1 En första besiktning utförs före ett nytt fartyg tas i bruk eller före ett internationellt energieffektivitetscertifikat (IEE-certifikat) utfärdas. Vid besiktningen granskas att fartygets uppnådda EEDI-index motsvarar kraven i kapitel 4 och att fartyget har en SEEMP-plan ombord enligt kraven i regel 22.

.2 Vid besiktningen säkerställs att det uppnådda EEDI-indexet vid behov har beräknats på nytt och uppfyller kravet i regel 21 så att en korrigeringskoefficient tillämpas på ett ombyggt fartyg som motsvarar fartygets typ och storlek, och den korrigeringskoefficient som i skedet i fråga ska tillämpas fastställs enligt regel 2.23 i enlighet med datumet för det ursprungliga fartygets kontrakt, kölstreckning eller leverans,

.3 Om en väsentlig ombyggnad av ett nytt eller existerande fartyg till sin omfattning är sådan att administrationen anser att fartyget är nybyggt, ska administrationen fastställa behovet av en första besiktning för det uppnådda EEDI-indexet. Om en besiktning anses vara nödvändig, ska vid den säkerställas att det uppnådda EEDI-indexet har uträknats i enlighet med regel 21 och uppfyller kravet i den så att den korrigeringskoefficient som tillämpas motsvarar det ombyggda fartygets typ och storlek på dagen för tecknandet av ombyggnadskontraktet eller, när kontrakt inte finns, vid datumet för inledandet av ombyggnadsarbetet. Vid besiktningen ska också säkerställas att fartyget har en SEEMP-plan i enlighet med kraven i regel 22, och

.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."

5 Paragraph 2 is amended as follows:

"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 are complied with."

6 A new paragraph 4 is added after existing paragraph 3 as follows:

"4 Ships to which chapter 4 applies shall also be subject to the surveys specified below, taking into account Guidelines adopted by the Organization:

.1 An initial survey 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, and that the SEEMP required by regulation 22 is on board;

.2 A general or partial survey, according to the circumstances, after a major conversion of a ship to which this regulation applies. The survey shall ensure that the attained EEDI is recalculated as necessary and meets the requirement of regulation 21, 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 2.23;

.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 21, 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 22 is on board; and

.4 I fråga om existerande fartyg ska kontrollen av kravet att ha en SEEMP-plan ombord på fartyget enligt regel 22 äga rum vid den första mellanliggande eller förnyade besiktning som anges i stycke 1 i denna regel som utförs den 1 januari 2013 eller därefter."

7 Stycke 4 numreras om till stycke 5.

8 Stycke 5 numreras om till stycke 6.

Regel 6

Utfärdande eller påtecknande av certifikat

9 Rubriken ändras enligt följande:

"Utfärdande eller påtecknande av certifikat"

10 Till början av regeln fogas följande underrubrik:

"Internationellt luftskyddscertifikat"

11 Stycke 2 ändras enligt följande:

"2 För ett fartyg som är byggt innan bilaga VI träder i kraft för det ifrågavarande fartygets administration ska ett internationellt luftskyddscertifikat utfärdas i enlighet med stycke 1 i denna regel, senast i samband med den första periodiska dockningen efter ikraftträdandet, dock senast inom tre år från dagen för ikraftträdandet."

12 Till slutet av regeln fogas följande:

"Internationellt energieffektivitetscertifikat"

4 Ett internationellt energieffektivitetscertifikat för fartyg utfärdas i enlighet med bestämmelserna i regel 5 stycke 4 efter besiktning till ett fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 innan ett sådant fartyg får trafikera till hamnar eller offshore-terminaler som omfattas av andra parterers jurisdiktion.

5 Administrationen eller en institution som vederbörligen bemyndigats av administrationen utfärdar eller godkänner certifikatet. I samtliga fall har administrationen det fulla ansvaret för certifikatet."

Regel 7

Certifikat utfärdat av en annan part

13 Stycke 1 ändras enligt följande:

"1 En part får på begäran av administratio-

.4 For existing ships, the verification of the requirement to have a SEEMP on board according to regulation 22 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."

7 Paragraph 4 is renumbered paragraph 5.

8 Paragraph 5 is renumbered paragraph 6.

Regulation 6

Issue or endorsement of a Certificate

9 The heading is amended as follows:

"Issue or endorsement of Certificates"

10 The following sub-heading is added at the beginning of the regulation:

"International Air Pollution Prevention Certificate"

11 Paragraph 2 is amended as follows:

"2 A ship constructed before the date Annex VI enters into force for that particular ship's Administration, shall be issued with an International Air Pollution Prevention 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."

12 The following is added at the end of the regulation:

"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 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."

Regulation 7

Issue of a Certificate by another Party

13 Paragraph 1 is amended as follows:

"1 A Party may, at the request of the Ad-

nen låta ett fartyg besiktas och, när den med tillräcklig säkerhet kan konstatera att bestämmelserna i denna bilaga är uppfyllda, utfärda eller tillåta att ett internationellt luftskyddscertifikat eller ett internationellt energieffektivitetscertifikat utfärdas för fartyget samt, i förekommande fall, påteckna respektive bemyndiga påtecknande av dessa certifikat gällande fartyget i enlighet med denna bilaga."

14 Stycke 4 ändras enligt följande:

"4 Internationella luftskyddscertifikat och internationella energieffektivitetscertifikat får inte utfärdas till fartyg som har rätt att föra en sådan stats flagg som inte är en part."

Regel 8

Certifikatets form

15 Rubriken ändras enligt följande:

"Certifikatens form"

16 Följande underrubrik fogas och den nuvarande regeln numreras om till stycke 1:

"Internationellt luftskyddscertifikat"

17 Till slutet av regeln fogas följande nya stycke 2:

"Internationellt energieffektivitetscertifikat"

2 Det internationella energieffektivitetscertifikatet ska utformas enligt den modell som ingår i bilaga VIII till denna bilaga och ska vara på åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om ett officiellt språk i den utfärdande staten också används, har det företräde i fall av tvist eller avvikelse."

Regel 9

Certifikatets giltighetstid och giltighet

18 Rubriken ändras enligt följande:

"Certifikatens giltighetstid och giltighet"

19 Följande underrubrik fogas till början av regeln:

"Internationellt luftskyddscertifikat"

20 Till slutet av regeln fogas följande:

"Internationellt energieffektivitetscertifikat"

ministration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the applicable provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issuance of an International Air Pollution Prevention 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."

14 Paragraph 4 is amended as follows:

"4 No International Air Pollution Prevention Certificate or International Energy Efficiency 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 Certificate

15 The heading is amended as follows:

"Form of Certificates"

16 The following subheading is added, and the existing regulation is renumbered as paragraph 1:

"International Air Pollution Prevention Certificate"

17 The following new paragraph 2 is added at the end of the regulation:

"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."

Regulation 9

Duration and Validity of Certificate

18 The heading is amended as follows:

"Duration and Validity of Certificates"

19 The following subheading is added at the beginning of the regulation:

"International Air Pollution Prevention Certificate"

20 The following is added at the end of the regulation:

"International Energy Efficiency Certificate"

te

10 Om inget annat följer av bestämmelserna i stycke 11 nedan, ska det internationella energieffektivitetscertifikatet gälla under fartygets hela livslängd.

10 The International Energy Efficiency Certificate shall be valid throughout the life of the ship subject to the provisions of paragraph 11 below.

11 Ett internationellt energieffektivitetscertifikat som utfärdats enligt denna bilaga ska upphöra att vara i kraft i alla följande fall:

11 An International Energy Efficiency Certificate issued under this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

.1 när fartyget tas ur bruk eller ett nytt certifikat utfärdas efter en väsentlig ombyggnad av fartyget, eller

.1 if the ship is withdrawn from service or if a new certificate is issued following major conversion of the ship; or

.2 när fartyget övergår till en annan stats flagg. Ett nytt certifikat ska endast utfärdas när den regering som ska utfärda det har förvässat sig om att fartyget uppfyller kraven i kapitel 4. Vid överlåtelse mellan parter ska, om framställning därom har gjorts inom tre månader efter överlåtelsen, den partens regering vars flagg fartyget tidigare hade rätt att föra så snart som möjligt till administrationen överlämna kopior av de certifikat som fartyget hade före det övergick till den andra statens flagg och, om sådana finns tillgängliga, kopior av relevanta besiktningsrapporter."

.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. 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."

Regel 10

Regulation 10

Tillsyn över operativa krav som utförs av hamnstaterna

Port State Control on Operational Requirements

21 Till slutet av regeln fogas ett nytt stycke 5 enligt följande:

21 A new paragraph 5 is added at the end of the regulation as follows:

"5 En inspektion som utförs av en hamnstat ska när det gäller kapitel 4 begränsas till att det vid behov granskas i enlighet med artikel 5 i konventionen att det finns ett giltigt internationellt energieffektivitetscertifikat ombord på fartyget."

"5 In relation to chapter 4, any port State inspection shall be limited to verifying, when appropriate, that there is a valid International Energy Efficiency Certificate on board, in accordance with article 5 of the Convention."

22 Till slutet av bilagan fogas ett nytt kapitel 4 enligt följande:

22 A new chapter 4 is added at the end of the Annex as follows:

"KAPITEL 4

"CHAPTER 4

REGLER OM ENERGIEFFEKTIVITETEN FÖR FARTYGG

REGULATIONS ON ENERGY EFFICIENCY FOR SHIPS

Regel 19

Regulation 19

Tillämpning

Application

1 Detta kapitel ska tillämpas på alla fartyg med en bruttodräktighet på minst 400.

1 This chapter shall apply to all ships of 400 gross tonnage and above.

2 Bestämmelserna i kapitlet ska inte tillämpas på

2 The provisions of this chapter shall not apply to:

.1 fartyg som endast trafikerar vatten som hör till den statens suveränitet eller jurisdiktion vars flagg fartyget har rätt att föra. Varje part ska dock genom att vidta lämpliga åtgärder säkerställa att sådana fartyg har byggts och drivs på ett sätt som är förenligt med kapitel 4 i den utsträckning som det är skäligt och praktiskt möjligt.

.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 chapter 4, so far as is reasonable and practicable.

3 Reglerna 20 och 21 ska inte tillämpas på fartyg som har dieselele-, turbin- eller hybriddrivet framdrivningsmaskineri.

3 Regulation 20 and regulation 21 shall not apply to ships which have diesel-electric propulsion, turbine propulsion or hybrid propulsion systems.

4 Trots bestämmelserna i stycke 1 i denna regel får administrationen avstå från att tillämpa kraven i reglerna 20 och 21 i fråga om fartyg med en bruttodräktighet på minst 400.

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 from complying with regulation 20 and regulation 21.

5 Bestämmelsen i stycke 4 i denna regel ska inte tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet på minst 400

5 The provision of paragraph 4 of this regulation shall not apply to ships of 400 gross tonnage and above:

.1 när fartygets byggnadskontrakt har tecknats den 1 januari 2017 eller därefter, eller

.1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2017;
or

.2 när byggnadskontrakt inte finns, när fartygets kölsträckning har ägt rum eller fartygets byggnadsstadium är motsvarande den 1 juli 2017 eller därefter, eller

.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 när fartyget levereras den 1 juli 2019 eller därefter, eller

.3 the delivery of which is on or after 1 July 2019; or

4 i fråga om en väsentlig ombyggnad, vilken definieras i regel 2.24 i fråga om nya eller existerande fartyg, den 1 januari 2017 eller därefter, när reglerna 5.4.2 och 5.4.3 i kapitel 2 tillämpas.

.4 in cases of a major conversion of a new or existing ship, as defined in regulation 2.24, on or after 1 January 2017, and in which regulation 5.4.2 and regulation 5.4.3 of chapter 2 apply.

6 En administration i en part till denna konvention som tillåter tillämpningen av stycke 4, eller som avbryter eller återtar tillämpningen av stycke 4 eller beslutar att inte tillämpa stycke 4 i fråga om fartyg som har rätt att föra dess flagg ska omedelbart sända detaljerade uppgifter om detta till organisationen, som distribuerar uppgifterna till parterna i detta protokoll för kännedom.

6 The Administration of a Party to the present Convention which allows 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.

Regel 20

Regulation 20

Uppnått designindex för energieffektivitet (Uppnått EEDI-index)

Attained Energy Efficiency Design Index (Attained EEDI)

1 Det uppnådda EEDI-indexet ska räknas ut för

1 The attained EEDI shall be calculated for:

.1 varje nytt fartyg,

.1 each new ship;

.2 varje nytt fartyg som genomgått en väsentlig ombyggnad och

.2 each new ship which has undergone a major conversion; and

.3 varje nytt eller existerande fartyg som

.3 each new or existing ship which has

genomgått en väsentlig ombyggnad i en sådan utsträckning att administrationen anser fartyget vara nybyggt

som hör till en eller flera klasser i regel 2.25–2.35. Det uppnådda EEDI-indexet är fartygsspecifikt och anger fartygets beräknade energieffektivitet. Därtill fogas ett tekniskt EEDI-dokument som innehåller de uppgifter som behövs för uträkningen av det uppnådda EEDI-indexet och som anger metoden för uträkningen. Administrationen eller en institution som den vederbörligen bemyndigat ska granska det uppnådda EEDI-indexet utifrån det tekniska EEDI-dokumentet.

2 Vid uträkningen av det uppnådda EEDI-indexet ska de riktlinjer som lagts fram av administrationen beaktas.

Regel 21

Erfordrat EEDI-index

1 För varje

.1 nytt fartyg,

.2 nytt fartyg, som genomgått en väsentlig ombyggnad, och

.3 nytt eller existerande fartyg som genomgått en väsentlig ombyggnad i en sådan utsträckning att administrationen anser fartyget vara nybyggt

som hör till en klass som definieras i regel 2.25–2.31 och som detta kapitel tillämpas på, uträknas det uppnådda EEDI-indexet på följande sätt:

uppnått EEDI-index \leq erfordrat EEDI-index = $(1-X/100) \times$ värdet på baslinjen

där X utgör den korrigeringskoefficient för det uppnådda EEDI-indexet som anges i tabell 1 jämfört med baslinjen för EEDI-indexet.

2 För varje nytt eller existerande fartyg, som genomgått en väsentlig ombyggnad vars omfattning är sådan att administrationen anser fartyget vara nybyggt ska det uppnådda EEDI-indexet räknas ut i enlighet med regel 21.1 så att den tillämpliga korrigeringskoefficienten motsvarar det ombyggda fartygets fartygstyp och storlek på dagen för tecknandet av ombyggnadskontraktet, eller när kontrakt inte finns, på dagen för inledandet av ombyggnadsarbetet.

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 2.25 to 2.35. 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 guidelines developed by the Organization.

Regulation 21

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 defined in regulation 2.25 to 2.31 and to which this chapter is applicable, the attained EEDI shall be as follows:

Attained EEDI \leq Required EEDI = $(1-X/100) \times$ 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 21.1 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.

Tabell 1. EEDI-indexets korrigeringskoefficienter (i procent) i förhållande till EEDI-indexets baslinje

Fartygstyp	Storlek	Fas 0 1.1.2013– 31.12.2014	Fas 1 1.1.2015– 31.12.2019	Fas 2 1.1.2020– 31.12.2024	Fas 3 1.1.2025 och därefter
Bulkfartyg	Lastkapacitet minst 20 000 dwt	0	10	20	30
	Lastkapacitet 10 000–20 000 dwt	–	0-10*	0-20*	0-30*
Gastanfartyg	Lastkapacitet minst 10 000 dwt	0	10	20	30
	Lastkapacitet 2 000–10 000 dwt	–	0-10*	0-20*	0-30*
Tankfartyg	Lastkapacitet minst 20 000 dwt	0	10	20	30
	Lastkapacitet 4 000–20 000 dwt	–	0-10*	0-20*	0-30*
Containerfartyg	Lastkapacitet minst 15 000 dwt	0	10	20	30
	Lastkapacitet 10 000–15 000 dwt	–	0-10*	0-20*	0-30*
Allmänna last- fartyg	Lastkapacitet minst 15 000 dwt	0	10	15	30
	Lastkapacitet 3 000–15 000 dwt	–	0-10*	0-15*	0-30*
Kylfartyg	Lastkapacitet minst 5 000 dwt	0	10	15	30
	Lastkapacitet 3 000–5 000 dwt	–	0-10*	0-15*	0-30*
Kombinations- fartyg	Lastkapacitet minst 20 000 dwt	0	10	20	30
	Lastkapacitet 4 000–20 000 dwt	–	0-10*	0-20*	0-30*

* Korrigeringskoefficienten interpoleras lineariskt mellan två värden beroende på fartygets storlek. Det lägre värdet för korrigeringskoefficienten tillämpas på mindre fartygsstorlekar.

Ett streck (–) betyder att det erfordrade EEDI-indexet inte tillämpas.

3. Värdet på baslinjerna räknas ut enligt följande:

$$\text{Värdet på baslinjen} = a \times b^{-c}$$

där a, b och c är de parametrar som framställs i tabell 2.

Tabell 2. Parametrar för fastställande av baslinjens värde för olika fartygstyper

Fartygstyp som definieras i regel 2	a	b	c
2.25 Bulkfartyg	961,79	Fartygets lastkapacitet	0,477
2.26 Gastanfartyg	1 120,00	Fartygets lastkapacitet	0,456
2.27 Tankfartyg	1 218,80	Fartygets lastkapacitet	0,488
2.28 Containerfartyg	174,22	Fartygets lastkapacitet	0,201
2.29 Allmänna lastfartyg	107,48	Fartygets lastkapacitet	0,216
2.30 Kylfartyg	227,01	Fartygets lastkapacitet	0,244
2.31 Kombinationsfartyg	1 219,00	Fartygets lastkapacitet	0,488

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 Dec 2024	Phase 3 1 Jan 2025 and onwards
Bulk carrier	20,000 DWT and above	0	10	20	30
	10,000 – 20,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Gas carrier	10,000 DWT and above	0	10	20	30
	2,000 – 10,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Tanker	20,000 DWT and above	0	10	20	30
	4,000 – 20,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Container ship	15,000 DWT and above	0	10	20	30
	10,000 – 15,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*

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 Dec 2024	Phase 3 1 Jan 2025 and onwards
General Cargo ships	15,000 DWT and above	0	10	15	30
	3,000 – 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 – 5,000 DWT	n/a	0-10*	0-15*	0-30*
Combination carrier	20,000 DWT and above	0	10	20	30
	4,000 – 20,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*

* Reduction factor to be linearly interpolated between the two values dependent upon vessel size. The lower value of the reduction factor is to be applied to the smaller ship size.

n/a means that no required EEDI applies.

3 The Reference line values shall be calculated as fol-

lows: Reference line value = $a \times b^{-c}$

where a, b and c are the parameters given in Table 2.

Table 2. Parameters for determination of reference values for the different ship types

Ship type defined in regulation 2	a	b	c
2.25 Bulk carrier	961.79	DWT of the ship	0.477
2.26 Gas carrier	1120.00	DWT of the ship	0.456
2.27 Tanker	1218.80	DWT of the ship	0.488
2.28 Container ship	174.22	DWT of the ship	0.201
2.29 General cargo ship	107.48	DWT of the ship	0.216
2.30 Refrigerated cargo carrier	227.01	DWT of the ship	0.244
2.31 Combination carrier	1219.00	DWT of the ship	0.488

4 Om fartyget planerats så att det hör till flera än en av de fartygstyper som framställs ovan i tabell 2, ska fartygets EEDI-index vara det strängaste (lägsta) uppnådda EEDI-indexvärdet.

5 Den installerade maskineffekten för fartyg som hör till tillämpningsområdet för denna regel får inte vara mindre än den maskineffekt som krävs för bevarandet av fartygets styrförmåga under ogynnsamma förhållanden sådana som den definieras i de riktlinjer som organisationen lägger fram.

6 Organisationen ska granska läget för den tekniska utvecklingen i början av fas 1 och i medlet av fas 2 och vid behov ändra tidsfrister, EEDI-parametrarnas baslinjer i fråga om relevanta fartygstyper samt värdena för de korrigeringskoefficienter som fastställs i denna regel

4 If the design of a ship allows it to fall into more than one of the above ship type definitions, 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.

Regel 22

Regulation 22

*Hanteringsplan för fartygets energieffektivitet (SEEMP-plan)**Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)*

1 Varje fartyg ska ha en fartygsspecifik hanteringsplan för fartygets energieffektivitet (SEEMP-plan), som kan utgöra en del av fartygets säkerhetsledningssystem (SMS-system).

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).

2 Vid utarbetandet av SEEMP-planen ska de riktlinjer som antagits av organisationen beaktas.

2 The SEEMP shall be developed taking into account guidelines adopted by the Organization.

Regel 23

Regulation 23

*Främjande av tekniskt samarbete och överföring av teknologi som hänför sig till förbättringen av fartygs energieffektivitet**Promotion of technical co-operation and transfer of technology relating to the improvement of energy efficiency of ships*

1 Administrationerna ska i samarbete med organisationen och andra internationella organ främja och vid behov tillhandahålla aningen direkt eller genom organisationen stöd

1 Administrations shall, in co-operation with the Organization and other international bodies, promote and provide, as appropriate, support directly or through the Organi-

till stater, och i synnerhet till stater i utveckling, som begär tekniskt bistånd.

2 En parts administration ska aktivt i samarbete med andra parter inom ramen för sin nationella lagstiftning, sina föreskrifter och sin praxis främja utvecklandet och överföring av teknologi samt informationsutbyte med stater som gör framställningar om tekniskt bistånd, i synnerhet länder i utveckling, gällande genomförandet av åtgärder för att uppfylla kraven i kapitel 4 i denna bilaga och i synnerhet i regel 19.4-6.

23 Till slutet av bilagan fogas ett nytt bilag VIII enligt följande:

zation to States, especially developing States, that request technical assistance.

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."

23 A new appendix VIII is added at the end of the Annex as follows:

"Bihang VIII**Modell för det internationella energieffektivitetscertifikatet (IEE-certifikatet)****INTERNATIONELLT ENERGIEFFEKTIVITETSCERTIFIKAT**

Utfärdat på grundval av 1997 års ändringsprotokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, ändrad genom därtill hörande protokoll av år 1978 (nedan kallad *konventionen*), sådant ändringsprotokollet lyder ändrat genom 2008 års resolution MEPC.203(62)

.....
(Partens fullständiga namn)

Detta certifikat har utfärdats av
(Fullständigt namn på den person eller institution som bemyndigats
i enlighet med konventionens bestämmelser)

Fartygets uppgifter

Fartygets namn

Identifikationsnummer eller -bokstäver

Registreringsort

Bruttodräktighet.....

IMO-nummer.....

HÄRMED INTYGAS

- 1 att fartyget har besiktats i enlighet med regel 5.4 i bilaga VI till konventionen, och
- 2 att fartyget vid besiktningen har konstaterats uppfylla kraven i de tillämpliga reglerna 20, 21 och 22.

Datum för förrättande av besiktning som utgör grund för detta certifikat(dd/mm/åååå):

Utfärdat

(Den ort där certifikatet har utfärdats)

(dd/mm/åååå):

(Datum för utfärdande)

.....

(Underskrift av behörigen bemyndigad myndighet som utfärdar certifikatet)

(Myndighetens sigill eller stämpel)

**Tilläggsblad för det internationella energieffektivitetscertifikatet
(IEE-certifikatet)**

REDOGÖRELSE FÖR BYGGSÄTTET MED AVSEENDE PÅ ENERGIEFFEKTIVITETEN

Anmärkningar:

- 1 Denna redogörelse ska permanent fogas till IEE-certifikatet. IEE-certifikatet ska alltid finnas tillgängligt ombord på fartyget.
- 2 Redogörelsen avfattas åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om den utfärdande statens officiella språk också används, har det företräde i fall av tvist eller avvikelse.
- 3 Anteckningarna införs i ramarna vid behov antingen genom att till svarpunkterna foga ett kryss (x), om svaret är "ja" eller "tillämpas", eller minus (-), om svaret är "nej" eller "tillämpas inte".
- 4 Om inget annat anges, avser hänvisningarna till regler i redogörelsen de regler som ingår i bilaga VI till konventionen och hänvisningarna till resolutioner och cirkulär gäller Internationella sjöfartsorganisationens resolutioner och cirkulär.

1 Uppgifter om fartyget

- 1.1 Fartygets namn
- 1.2 IMO-nummer
- 1.3 Datum för byggnadskontraktet
- 1.4 Bruttodräktighet
- 1.5 Bärkraft
- 1.6 Fartygets typ*

2 Framdrivningsmaskineri

- 2.1 Dieseldrivnet framdrivningsmaskineri
- 2.2 Diesel-elektriskt framdrivningsmaskineri
- 2.3 Turbindrivnet framdrivningsmaskineri
- 2.4 Hybriddrivnet framdrivningsmaskineri
- 2.5 Annat framdrivningsmaskineri än vad som anges ovan

* Fartygstypen antecknas i enlighet med de definitioner som ingår i regel 2. Om fartyget hör till flera än en av de typer som definieras i regel 2, ska fartyget anses vara av den typ som har det strängaste (lägsta) krävda EEDI-indexet. Om fartyget inte hör till någon av de typer som definieras i regel 2 antecknas följande: "Fartygstypen annan än de som definierats i regel 2".

3 Uppnått värde för designindexet för energieffektivitet (EEDI)

3.1 Det uppnådda EEDI-indexvärdet enligt regel 20.1 har räknats ut utifrån de uppgifter som ingår i det tekniska EEDI-dokument som anger sättet för uträkningen av EEDI-indexet

.....

Det uppnådda EEDI-indexet är gram koldioxid per ton-mile

3.2 Det uppnådda EEDI-indexet har inte beräknats, eftersom

3.2.1 fartyget har fått dispens med stöd av regel 20.1, eftersom fartyget inte är ett i regel 2.23 avsett nytt fartyg

3.2.2 Framdrivningsmaskineriets typ har befriats med stöd av regel 19.3

3.2.3 I enlighet med regel 19.4 tillämpar fartygets administration inte kravet i regel 20

3.2.4 fartygstypen har befriats med stöd av regel 20.1

4 Erfordrat EEDI-index

4.1 Det erfordrade EEDI-indexet är gram koldioxid per ton-mile

4.2. Det erfordrade EEDI-indexet tillämpas inte, eftersom

4.2.1 fartyget har fått dispens med stöd av regel 21.1, eftersom fartyget inte är ett i regel 2.23 avsett nytt fartyg

4.2.2 Framdrivningsmaskineriets typ har befriats med stöd av regel 19.3

4.2.3 I enlighet med regel 19.4 tillämpar fartygets administration inte kravet i regel 21

4.2.4 fartygstypen har befriats med stöd av regel 21.1

4.2.5 fartygets kapacitet är mindre än gränsen för minimikapaciteten enligt tabell 1 i regel 21.2

5 Hanteringsplan för fartygets energieffektivitet

5.1. Fartyget har en handlingsplan för energieffektivitet (SEEMP) enligt regel 22

6 Tekniskt EEDI-dokument

6.1 Till IEE-certifikatet har bifogats ett tekniskt EEDI-dokument enligt regel 20 stycke 1

6.2 Det tekniska EEDI-dokumentets identifikations-/kontrollnummer.....

6.3 Datum för granskning av det tekniska EEDI-dokumentet

HÄRMED INTYGAS ATT denna redogörelse är riktig till alla delar.

Utfärdad.....

(Den ort där redogörelsen har utfärdats)

(dd/mm/åååå):

(Datum för utfärdande)

.....

(Underskrift av behörigen bemyndigad
myndighet som utfärdar certifikatet)

(Myndighetens sigill eller stämpel)"

"APPENDIX VIII

Form of International Energy Efficiency (IEE) Certificate

INTERNATIONAL ENERGY EFFICIENCY CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended by resolution MEPC.203(62), to amend the International Convention for the Prevention of Pollution by Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 related thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(Full designation of the Party)

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 of the Convention; and
- 2 That the survey shows that the ship complies with the applicable requirements in regulation 20, regulation 21 and regulation 22.

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 Gross tonnage
- 1.5 Deadweight
- 1.6 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

* Insert ship type in accordance with definitions specified in regulation 2. Ships falling into more than one of the ship types defined in regulation 2 should be considered as being the ship type with the most stringent (the lowest) required EEDI. If ship does not fall into the ship types defined in regulation 2, insert "Ship other than any of the ship type defined in regulation 2".

3 Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI)

3.1 The Attained EEDI in accordance with regulation 20.1 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-CO₂/tonne-mile

3.2 The Attained EEDI is not calculated as:

3.2.1 the ship is exempt under regulation 20.1 as it is not a new ship as defined in regulation 2.23

3.2.2 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3

3.2.3 the requirement of regulation 20 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 20.1

4 Required EEDI

4.1 Required EEDI is: grams-CO₂/tonne-mile

4.2 The required EEDI is not applicable as:

4.2.1 the ship is exempt under regulation 21.1 as it is not a new ship as defined in regulation 2.23

4.2.2 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3

4.2.3 the requirement of regulation 21 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 21.1

4.2.5 the ship's capacity is below the minimum capacity threshold in Table 1 of regulation 21.2

5 Ship Energy Efficiency Management Plan

5.1 The ship is provided with a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) in compliance with regulation 22

6 EEDI technical file

6.1 The IEE Certificate is accompanied by the EEDI technical file in compliance with regulation 20.1

6.2 The EEDI technical file identification/verification number

6.3 The EEDI technical file verification date

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)"
