

## RESOLUTION MEPC.328(76)

### ÄNDRINGAR I BILAGAN TILL 1997 ÅRS ÄNDRINGSPROTOKOLL TILL 1973 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING FRÅN FARTYGG, I ÄNDRAD LYDELSE GENOM DÄRTILL HÖRANDE PROTOKOLL AV ÅR 1978

#### År 2021 reviderad bilaga VI till MARPOL-konventionen

KOMMITTÉN FÖR SKYDD AV DEN MARINA MILJÖN,

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

SOM OCKSÅ ERINRAR OM artikel 16 i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, i ändrad lydelse genom därtill hörande protokoll av år 1978 och 1997 (MARPOL-konventionen), som fastställer ändringsförfarandet och ger behöriga organ i organisationen i uppdrag att pröva ändringar som hör därtill för att godkännas av de fördragsslutande parterna,

SOM DESSUTOM ERINRAR OM att kommittén vid sin 72:a session antog resolution MEPC.304(72) om IMO:s preliminära strategi för minskning av växthusgasutsläpp från fartyg,

SOM HAR BEHANDLAT, vid sin 76:e session, de föreslagna ändringarna i bilaga VI till MARPOL-konventionen om obligatoriska målbaserade tekniska och operativa åtgärder för att minska koldioxidintensiteten inom internationell sjöfart och undantag av obemannade icke-självgående pråmar från vissa besiktnings- och certifieringskrav som har delats i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt a) i MARPOL-konventionen,

SOM OCKSÅ HAR BEHANDLAT, vid sin 76:e session, den omfattande bedömningen av effekterna av de föreslagna ändringarna i bilaga VI till MARPOL-konventionen för staterna, inklusive utvecklingsländerna och särskilt de minst utvecklade länderna och de små örikena under utveckling,\*

1 ANTAR, i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt d) i MARPOL-konventionen, ändringarna i bilaga VI till MARPOL-konventionen, vars text bifogas till denna resolution,

2 BESLUTAR, i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt f) iii) i MARPOL-konventionen, att ändringarna i bilaga VI till MARPOL-konventionen ska anses antagna den 1 maj 2022 om inte minst en tredjedel av de fördragsslutande parterna eller fördragsslutande parter vars handelsflottor sammanlagt har minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet före detta datum har meddelat organisationen att de motsätter sig ändringarna,

3 UPPMANAR de fördragsslutande parterna att uppmärksamma att ändringarna i bilaga VI till MARPOL-konventionen, i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt g) ii) i MARPOL-konventionen, träder i kraft den 1 november 2022 sedan de antagits i enlighet med stycke 2,

4 UPPMANAR OCKSÅ de fördragsslutande parterna att pröva och inleda utvecklingen av en koldioxidintensitetsbestämmelse och så snart som möjligt,

---

\*I enlighet med dokument MEPC 76/7/13, MEPC 76/INF.68 och MEPC 76/INF.68/Add.1, Add.2 och Add.3.

5 UPPMANAR organisationen, med beaktande av granskningsklausulerna i regel 25 stycke 3 och regel 28 stycke 11 i ändringarna i bilaga VI till MARPOL-konventionen, att inleda motsvarande granskningar så snart som möjligt,

6 UPPMANAR OCKSÅ organisationen att granska konsekvenserna för staterna som hänför sig till ovannämnda ändringar i bilaga VI till MARPOL-konventionen, med särskild uppmärksamhet på utvecklingsländernas behov, särskilt de minst utvecklade länderna och de små örikena under utveckling, så att eventuella nödvändiga justeringar kan genomföras,

7 ÅTAR SIG att beakta erfarenheterna från den omfattande konsekvensbedömningen av ändringarna i bilaga VI till MARPOL-konventionen i syfte att förbättra genomförandet av framtida konsekvensbedömningar med beaktande av bedömningsförfarandet avseende konsekvenserna som de föreslagna åtgärderna medför staterna (MEPC.1/Circ.885) och bestämmelserna avseende konsekvensbedömningen av de kortsiktiga åtgärderna,†

8 SOM UPPMUNTRAR fördragsslutande parterna att överväga tidigarelagd tillämpning av ändringarna ovan,

9 BEGÄR att generalsekreteraren i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt e) i MARPOL-konventionen sänder bestyrkta kopior av denna resolution och av ändringarna i bilaga VI till MARPOL-konventionen som finns i bilagan till alla fördragsslutande parter i MARPOL-konventionen,

10 BEGÄR DESSUTOM att generalsekreteraren sänder kopior av denna resolution och dess bilaga till de medlemmar i organisationen som inte är fördragsslutande parter i MARPOL-konventionen.

---

† Enligt dokumentet om bestämmelser och arrangemang för genomförandet av en omfattande konsekvensbedömning av kortsiktiga åtgärder innan resolution MEPC 76 (MEPC 75/18, bilaga 6).

## BILAGA

### BILAGA VI TILL MARPOL-KONVENTIONEN

#### BESTÄMMELSER OM FÖRHINDRANDE AV LUFTFÖRORENING FRÅN FARTYG

##### *Kapitel 1 – Allmänt*

##### **Regel 1**

###### *Tillämpningsområde*

Bestämmelserna i denna bilaga ska tillämpas på alla fartyg om inte annat uttryckligen anges.

##### **Regel 2**

###### *Definitioner*

1 I denna bilaga avses med:

förorening av ändringarna konvention.  
.1 'Bilaga' bilaga VI till 1973 års internationella konvention till förhindrande av från fartyg, (MARPOL-konventionen), i ändrad lydelse genom därtill hörande protokoll år 1978 och 1997, sådan bilagan lyder ändrad av organisationen, förutsatt att antagits och satts i kraft i enlighet med bestämmelserna i artikel 16 i denna konvention.

.2 'Motsvarande byggnadsstadium' det stadium då

.1 byggande som härrör sig till ett visst fartyg påbörjas, och

procent av mindre.  
.2 sammanfogning av fartyget har påbörjats och omfattar minst 50 ton eller en den beräknade massan av allt byggnadsmaterial, av dessa den massa som är

.3 'Årsdag' det datum respektive år som motsvarar det datum då giltigheten för det internationella luftskyddscertifikatet upphör.

auditeringskriterierna har uppfyllts.  
.4 'Auditering' en systematisk, oavhängig och dokumenterad process där inhämtade auditeringsbevis objektivt utvärderas för att fastställa i vilken mån

organisationen  
.5 'Auditeringssystem' det auditeringssystem för IMO-medlemsstater som inrättat med beaktande av anvisningarna som organisationen utarbetat.<sup>1</sup>

.6 'Auditeringsstandard' genomförandekoden.

används åtgärd som  
.7 'Hjälpreglage' en anläggning, funktion eller kontrollstrategi som installerats i en marindieselmotor med syftet att skydda motorn och/eller tillhörande utrustning i driftsförhållanden som kan leda till att motorn skadas eller går sönder, eller som som hjälp för att starta motorn. Ett hjälpreglage kan också vara en strategi eller med tillräcklig säkerhet har påvisats att det inte är en spärranordning.

.8 'Genomförandekod' den kod för genomförande av IMO-instrument (III-koden) som antagits av organisationen genom resolution A.1070(28).

---

<sup>1</sup> Se ramarna och förfarandet för IMO-medlemsstaternas auditeringssystem (resolution A.1067(28)).

.9 'Automatisk matning' den process där avfallet matas in i förbränningskammaren utan mänsklig assistans när avfallsförbränningsugnen är i normal drift då bränningskammarens arbetstemperatur är mellan 850°C och 1 200°C.

.10 '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 driftsförhållanden försämras, om inte användningen av en sådan anordning utgör en del av de tillämpliga testmetoder som utsläppscertifikatet förutsätter.

.11 'Elektronisk dagbok' en anordning eller ett system, godkänt av administrationen, som används för att elektroniskt registrera nödvändiga uppgifter för utsläpp, överföringar och annan verksamhet som krävs enligt denna bilaga i stället för dagbok i pappersformat.<sup>2</sup>

.12 'Utsläpp' alla utsläpp från fartyg i atmosfären eller i havet av ämnen som omfattas av reglerna i denna bilaga.

.13 'Utsläppskontrollområde' ett område där särskilda obligatoriska åtgärder för utsläpp från fartyg krävs för att förhindra, minska och kontrollera luftföroreningar från NO<sub>x</sub> eller SO<sub>x</sub> och partiklar eller alla tre och ämnenas åtföljande skadliga inverkan på människors hälsa och miljön. Utsläppskontrollområden ska omfatta de områden som anges i regel 13 och 14 i denna bilaga.

.14 'Brännolja' alla bränslen som levererats till och är avsedda att förbrännas ombord på fartyg och som behövs för fartygets gång eller drift, inklusive gas och lätt och tung brännolja.

.15 'Bruttodräktighet' bruttodräktighet beräknad enligt skeppsmätningsreglerna i bilaga I till 1969 års internationella konvention om skeppsmätning eller en eventuellt efterföljande konvention.

.16 'Driftprov' prov på brännolja som används på ett fartyg.

.17 'Installationer' enligt regel 12 i denna bilaga; installation av system, utrustning, inklusive reparation material transportabla brandsläckare, isolering eller annat material i ett fartyg, men inte eller återfyllning av tidigare installerade system, utrustning, isolering eller annat eller återfyllning av transportabla brandsläckare.

.18 'Installerad' en marindieselmotor som är installerad eller avsedd att installeras i ett fartyg, inklusive en transportabel hjälpdieselmotor endast om dess bränsleinmatnings-, kylnings- eller avgassystem är en integrerad del av fartyget. Ett bränsleinmatningssystem betraktas endast som en integrerad del av fartyget 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.

---

<sup>2</sup> Se anvisningarna för användning av elektroniska dagböcker enligt MARPOL-konventionen (resolution MEPC.312(74)).

- .19 'Irrationell utsläppskontrollstrategi' en strategi eller åtgärd som försämrar utsläppskontrollsystemets effektivitet under den nivå som förväntas vid tillämpliga utsläppstestmetoder när fartyget används under sedvanliga driftförhållanden.
- 20 'Bränsle med låg flampunkt' gasformig eller flytande brännolja med en flampunkt som är lägre än vad som annars är tillåtet enligt stycke 2 punkt 1 1) i regel 4 i kapitel II-2 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen), i dess ändrade lydelse.
- 21 'Marindieselmotor' en kolförbränningsmotor som drivs med flytande bränsle eller två olika bränslen som omfattas av regel 13 i denna bilaga, inklusive en motor som vid behov är utrustad med förstärkare eller compoundsystem. Dessutom betraktas en gasdriven motor som installerats i ett fartyg som byggts den 1 mars 2016 eller senare eller en gasdriven hjälpmotor eller en annan typ av ersättningsmotor som installerats på eller efter detta datum också som en marindieselmotor.
- 22 'MARPOL-prov' ett prov på brännolja som levererats i enlighet med regel 18 stycke 8 punkt 1 i denna bilaga.
- 23 'NO<sub>x</sub>-koden' den tekniska koden för kontroll av kväveoxidutsläpp från marindieselmotorer som antagits av 1997 års MARPOL-konferens genom resolution 2, i ändrad lydelse av organisationen, förutsatt att sådana ändringar har godkänts och satts i kraft i enlighet med bestämmelserna i artikel 16 i konventionen.
- 24 'Ombordprov' ett prov på brännolja som är avsedd att användas eller transporteras ombord på fartyget i fråga.
- 25 'Ozonnedbrytande ämnen' de reglerade ämnen enligt definitionen i artikel 1 stycke 4 i 1987 års Montrealprotokoll om ämnen som bryter ned ozonskiktet som finns förtecknade i bilaga A, B, C eller E till det protokoll som är i kraft när denna bilaga tillämpas eller tolkas.
- Ozonnedbrytande ämnen som kan finnas ombord på fartyg omfattar, men är inte begränsade till:
- Halon 1211 Bromkloridfluormetan
  - Halon 1301 Bromtrifluormetan
  - Halon 2402 1,2-dibrom-1,1,2,2-tetrafluoretan (också känt som halon 114B2)
  - CFC-11 Triklorfluormetan
  - CFC-12 Diklordifluormetan
  - CFC-113 1,1,2-triklor-1,2,2-trifluoretan
  - CFC-114 1,2-diklor-1,1,2,2-tetrafluoretan
  - CFC-115 Klorpentafluoretan
- 26 'Avfallsförbränning ombord på fartyg' förbränning ombord på fartyg av sådant avfall eller sådana produkter som genererats vid normal drift av fartyget.

- .27 'Avfallsförbränningsugn ombord på fartyg' en anordning ombord på fartyg konstruerad för att huvudsakligen användas vid avfallsförbränning.
- motsvarande .28 'Fartyg byggda' fartyg vilkas kölar sträckts eller som befinner sig på ett byggnadsstadium.
- spillsmörjolja från oljefiltreringsutrustning .29 'Sludgeolja' oljemättat slam från brännolja- eller smörjoljeseparatorer, huvud- eller hjälpmaskiner eller spillolja från länsvattenseparatorer, eller spilltråg.
- som .30 'Svavelhalt i brännolja' koncentrationen av svavel i en brännolja, mätt i % m/m testats i enlighet med en standard som godtagits av organisationen.<sup>3</sup>
- bilaga II till .31 'Tankfartyg' i regel 15 i denna bilaga ett oljetankfartyg enligt definitionen i regel 1 i I till denna konvention eller ett kemikalietankfartyg enligt definitionen i regel 1 i bilaga konventionen.
- .32 'Obemannad icke-självgående pråm' en pråm som:
- .1 inte drivs mekaniskt,
  - .2 inte har system, utrustning och/eller maskiner installerade som kan generera utsläpp som regleras av denna bilaga, och
  - .3 varken har personer eller levande djur ombord.
- 2 I kapitel 4 avser:
- eller .1 'Ett fartyg som levererats den 1 september 2019 eller senare' ett fartyg, .1 för vilket byggnadskontraktet har tecknats den 1 september 2015 eller därefter,
- .2 när byggnadskontrakt inte finns, vars kölsträckning har ägt rum eller vars byggnadsstadium är motsvarande den 1 mars 2016 eller därefter, eller
- .3 som levereras den 1 september 2019 eller därefter.
- ett .2 'Uppnått årligt operativt CII' är det operativa koldioxidintensitetindikatorvärdet som enskilt fartyg har uppnått i enlighet med regel 26 och 28 i denna bilaga.
- enlighet med .3 'Uppnått EEDI-index' det EEDI-indexvärde som ett enskilt fartyg har uppnått i regel 22 i denna bilaga.
- enlighet med .4 'Uppnått EEXI-index' det EEXI-indexvärde som ett enskilt fartyg har uppnått i regel 23 i denna bilaga.
- inbegripet .5 'Bulkfartyg' ett fartyg som i huvudsak är avsett för transport av torr bulklast, sådana fartygstyper enligt definitionen i regel 1 i kapitel XII i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen) (i dess ändrade lydelse) såsom malmtransportfartyg, med undantag av kombinationsfartyg.
- .6 'Kalenderår' perioden från 1 januari till 31 december.

---

<sup>3</sup> Se ISO 8754:2003 Bränsleprodukter – Fastställande av svavelhalt – Energidispersiv röntgenfluorescensspektrometri.

- .7 'Kombinationsfartyg' ett fartyg som konstruerats för att bära både flytande och torr bulklast till full lastkapacitet.
- .8 'Bolag' fartygets ägare eller någon annan organisation eller person, såsom fartygets befälhavare eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som därmed gått med på att överta de skyldigheter och det ansvar som åligger bolaget enligt den internationella säkerhetsorganisationskoden för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening, i dess ändrade lydelse.
- .9 'Containerfartyg' ett fartyg som enbart konstruerats för att transportera containrar i lastrummet och på däck.
- .10 'Konventionellt framdrivningsmaskineri' en framdrivningsmetod där en eller flera huvudsakliga förbränningsmotorer utgör den primära drivkraften som är kopplad till framdrivningsaxel antingen direkt eller genom en växellåda.
- .11 'Kryssningsfartyg' ett passagerarfartyg utan lastdäck som enbart konstruerats för kommersiell transport av passagerare i övernattningshytter på en sjöresa.
- .12 'Tillryggalagd sträcka' sträckan som tillryggalagts över land.
- .13 'Existerande fartyg' ett fartyg som inte är ett nytt fartyg.
- .14 'Gastankfartyg' ett lastfartyg, annat än ett LNG-fartyg enligt definitionen i stycke 2 punkt 16 i denna regel, som har byggts eller byggts om och används för transport av flytande gas i bulk.
- .15 'Allmänna lastfartyg' fartyg med ett eller flera däck som i huvudsak konstruerats för transport av allmän last. Denna definition utesluter specialfartyg som inte beaktas vid beräkningen av referenslinjerna för allmänna lastfartyg. Sådana specialfartyg är fartyg för transport av boskap, pråmbärande fartyg, fartyg avsedda för tunga laster, fartyg avsedda för transport av fritidsbåtar och fartyg avsedda för transport av kärnbränsle.
- .16 'LNG-tankfartyg' i kapitel 4 denna bilaga ett lastfartyg som byggts eller anpassats och används för bulktransport av flytande naturgas (LNG).
- .17 'Väsentlig ombyggnad' i kapitel 4 i denna bilaga en ombyggnad av ett fartyg
- .1 som väsentligen ändrar fartygets storlek, bärkraft eller maskineffekt, eller
- .2 som ändrar fartygstypen, eller
- .3 som enligt administrationens uppfattning är att väsentligen förlänga fartygets livslängd, eller
- .4 som på något annat sätt ändrar ett fartyg så att om det var 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 omfattar alla ändringar som kan leda till att fartyget överskrider det tillämpliga erforderade EEDI-indexet enligt regel 24 i denna bilaga eller det tillämpliga erforderade EEXI-indexet enligt regel 25 i denna bilaga.
- .18 'Nytt fartyg' ett fartyg:

- .1 för vilket byggnadskontraktet har tecknats den 1 januari 2013 eller därefter, eller
- .2 när byggnadskontrakt inte finns, vars kölsträckning har ägt rum eller som är i motsvarande byggnadsstadium den 1 juli 2013 eller därefter, eller
- .3 som levereras den 1 juli 2015 eller därefter.
- .19 'Icke-konventionellt framdrivningsmaskineri' enligt kapitel 4 i denna bilaga en framdrivningsmetod, annan än konventionell framdrivning, som inkluderar dieselelektriskt framdrivnings-, turbinframdrivnings- och hybridframdrivningssystem.
- .20 'Passagerarfartyg' ett fartyg som transporterar fler än 12 passagerare.
- .21 'Polarkoden' den internationella koden för fartyg som trafikerar polarvatten, som består av en inledning, delarna I-A och II-A och delarna I-B och II-B, som antagits genom resolutionerna MSC.385(94) och MEPC.264(68), i eventuell ändrad lydelse, förutsatt att:
- II-A i .1 ändringarna i de miljörelaterade bestämmelserna i inledningen och kapitel 1 i del 16 i denna konvention avseende ändringsförfaranden som är tillämpliga på ett tillägg till en miljö i .2 ändringarna i del II-B i polarkoden antas av kommittén för skydd av den marina lastrummen. .22 'Kylfartyg' ett fartyg som konstruerats för att enbart transportera kyld last i indikatorvärde i .23 'Erfordrat årligt operativt CII' målvärdet för uppnått årligt operativt CII-enlighet med regel 26 och 28 i denna bilaga för den specifika fartygstypen och fartygsstorleken.
- regel 24 .24 'Erfordrat EEDI-index' maximivärdet för uppnått EEDI-index som är tillåtet enligt denna bilaga för den specifika fartygstypen och fartygsstorleken.
- regel 25 i .25 'Erfordrat EEXI-index' maximivärdet för uppnått EEXI-index som är tillåtet enligt denna bilaga för den specifika fartygstypen och fartygsstorleken.
- flera .26 'Ro-ro-fraktfartyg' ett fartyg konstruerat för transport av ro-ro-lasttransportenheter.
- .27 'Ro-ro-fraktfartyg (fartyg avsett för transport av fordon)' ett ro-ro-fraktfartyg med däck som konstruerats för transport av bilar och lastbilar utan förare.
- .28 'Ro-ro-passagerarfartyg' ett passagerarfartyg med ro-ro-lastutrymmen.
- eller .29 'Tankfartyg' ett oljetankfartyg enligt definitionen i regel 1 i bilaga I till konventionen ett kemikalietankfartyg eller ett NLS-tankfartyg enligt definitionen i regel 1 i bilaga II till konventionen.

### **Regel 3**

#### *Undantag och befrielser*

#### **Allmänt**

1 Bestämmelserna i denna bilaga ska inte tillämpas på



- till sjöss, .1 utsläpp som är nödvändiga för ett fartygs säkerhet eller för att rädda människoliv eller
- .2 vilket som helst utsläpp som härrör från en skada på fartyget eller dess utrustning,
- eller 2.1 förutsatt att alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits efter att skadan inträffat utsläppet upptäckts, i syfte att hindra eller minimera utsläppet, och
- skada 2.2 förutsatt att ägaren eller befälhavaren inte har handlat antingen i avsikt att orsaka eller av vårdslöshet och med insikt om sannolik skada som följd.

### **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 undantag från specialbestämmelser 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. Ett sådant undantag kan endast beviljas om tillämpningen av specialbestämmelser i bilagan eller den reviderade NO<sub>x</sub>-koden 2008 kan förhindra forskning i syfte att utveckla sådana tekniker eller program. Ett tillstånd som utfärdats enligt denna regel ska inte befria ett fartyg från rapporteringskravet enligt regel 27 och ska inte ändra typen och omfattningen av de uppgifter som ska rapporteras enligt regel 27. Tillstånd för ett sådant undantag beviljas endast ett nödvändigt minimiantal fartyg och det omfattas av följande bestämmelser:

- högst .1 om marindieselmotorns cylindervolym är högst 30 liter får försöket till havs pågå i 18 månader. Om tilläggstid behövs kan den administration som utfärdar tillståndet förnya tillståndet för ytterligare en period på 18 månader, eller
- högst .2 om marindieselmotorns cylindervolym är minst 30 liter får försöket till havs pågå fem år och den administration som utfärdar tillståndet ska i samband med varje mellanbesiktning inspektera hur försöket framskrider. Tillståndet kan återkallas på grundval 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 eller de administrationer 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 havsbottnens mineraltillgångar**

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

- av .1 utsläpp som uppstår vid förbränning av ämnen som endast och direkt härrör från utforskning, utnyttjande och tillhörande offshore-bearbetning av mineraltillgångar på havsbotten, inklusive men inte begränsat till, avbränning av kolväten och förbränning borrhagg, lera och/eller stimuleringsvätskor under avslutnings- eller provtagningsverksamhet och avbränning som uppstår vid störning,
- .2 frigörande av gaser och flyktiga föreningar i borrhätskor och borrhagg,
- av .3 utsläpp som endast och direkt förknippas med bearbetning, hantering eller lagring havsbottenmineraler, och
- och .4 utsläpp från marindieselmotorer som endast används för utforskning, utnyttjande tillhörande offshore-bearbetning av mineraltillgångar på havsbotten.

3.2 Bestämmelserna i regel 18 i denna bilaga ska inte tillämpas på kolväten som produceras och sedan används som bränsle på plats, om administrationen tillåter detta.

### **Obemannade icke-självgående pråmar**

4 Administrationen kan bevilja undantag för en obemannad icke-självgående pråm<sup>4</sup> från kraven i regel 5 stycke 1 och regel 6 stycke 1 i denna bilaga genom ett dispenscertifikat för det internationella luftskyddscertifikatet för obemannade icke-självgående pråmar för högst fem år, förutsatt att pråmen har genomgått en besiktning för att fastställa att förutsättningarna som avses i regel 2 stycke 1 punkt 32 1)–3) i denna bilaga uppfylls.

### **Regel 4**

#### *Likvärdighet*

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

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

3 En fördragsslutande parts administration ska beakta organisationens anvisningar<sup>5</sup> avseende likvärdigheter enligt denna regel.

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 fördragsslutande parten eller andra stater.

### **Kapitel 2 – Besiktning, certifiering och kontrollrutiner**

### **Regel 5**

#### *Besiktningar*

1 Alla fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 ton och alla fasta och flytande oljeplattformar eller andra plattformar ska, för att säkerställa överensstämmelse med kraven i kapitel 3 i denna bilaga, omfattas av följande besiktningar:

regel 6 tillämpliga .1 En första besiktning innan fartyget sätts i trafik eller innan det certifikat som krävs i denna bilaga utfärdas för första gången. Besiktningen ska säkerställa att utrustning, anläggningar, anordningar, arrangemang och material i alla avseenden uppfyller krav i kapitel 3 i denna bilaga,

<sup>4</sup> Se anvisningarna om undantag för obemannade icke-självgående pråmar från besiktnings- och certifieringskrav enligt MARPOL-konventionen (MEPC.1/Circ.892).

<sup>5</sup> Se 2015 års anvisningar för avgasreningssystem (resolution MEPC.259(68)).

.2 En förnyad besiktning i intervaller som fastställs av administrationen men minst vart femte år, förutom när regel 9 stycke 2, 5, 6 eller 7 i denna bilaga tillämpas. Den

förnyade och besiktningen ska säkerställa att utrustning, anläggningar, anordningar, arrangemang och material i alla avseenden uppfyller tillämpliga krav i kapitel 3 i denna bilaga,

.3 En 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 och mellanbesiktningen ersätter en av årsbesiktningarna enligt stycke 1 punkt 4 i denna regel. Mellanbesiktningen ska säkerställa att utrustning och arrangemang i alla avseenden uppfyller tillämpliga krav i kapitel 3 i denna bilaga och är i funktionsdugligt skick. Sådana mellanbesiktningar ska godkännas i IAPP-certifikatet som utfärdas enligt regel 6 eller 7 i denna bilaga,

.4 En årsbesiktning ska utföras inom tre månader före eller efter varje årsdag för certifikatet, inklusive en allmän granskning av utrustning, anläggningar, anordningar, arrangemang och material som avses i stycke 1 punkt 1 i denna regel för att säkerställa att de har underhållits i enlighet med stycke 5 i denna regel och att de fortsätter vara i tillfredsställande skick för fartygets avsedda funktion. Sådana årsbesiktningar ska godkännas i IAPP-certifikatet som utfärdats enligt regel 6 eller 7 i denna bilaga, och

.5 En antingen allmän eller partiell extra besiktning ska beroende på omständigheterna alltid utföras när viktiga reparationer eller förnyelser enligt stycke 5 i denna regel har gjorts eller när reparationer till följd av undersökningar enligt stycke 6 i denna regel har gjorts. Besiktningen ska säkerställa att nödvändiga reparationer eller förnyelser faktiskt har gjorts och att materialet 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 kapitel 3 i denna bilaga.

2 För fartyg med en bruttodräktighet under 400 ton kan administrationen vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att tillämpliga bestämmelser i kapitel 3 i denna bilaga iakttas.

3 Besiktningar av fartyg som avser iakttagandet av bestämmelserna i denna bilaga ska utföras av administrationens tjänstemän.

.1 Administrationen får dock överlåta besiktningarna antingen till inspektörer som utsetts för uppgiften eller till organ som godkänts av administrationen. Sådana organ ska tillämpa de anvisningar som antagits av organisationen.<sup>6</sup>

.2 Besiktningen av marindieselmotorer och utrustning för att säkerställa överensstämmelse med regel 13 i denna bilaga ska utföras i enlighet med den reviderade NO<sub>x</sub>-koden 2008.

.3 När en utsedd inspektör eller ett godkänt organ bedömer att utrustningens skick väsentligen inte motsvarar certifikatets specifikationer ska denna 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

---

<sup>6</sup> Se koden för godkända organ som antagits av organisationen genom resolution MEPC.237(65), med eventuella ändringar av organisationen. Se även 2019 års anvisningar för besiktning inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktning och certifiering (HSSC) (resolution A.1140(31)).

organ har underrättat hamnstatens behöriga myndigheter ska hamnstatens regering ge tjänstemannen, inspektören eller organet den hjälp som krävs för att uppfylla skyldigheterna enligt denna regel, och

4 Den behöriga administrationen ska under alla omständigheter garantera att besiktningarna är fullständiga och effektiva och säkerställa att alla nödvändiga arrangemang vidtas för att denna förpliktelse ska uppfyllas.

4 Fartyg som omfattas av kapitel 4 i denna bilaga ska även omfattas av besiktningarna nedan, med beaktande av anvisningarna som antagits av organisationen:<sup>7</sup>

.1 En första besiktning utförs före ett nytt fartyg tas i bruk och före det internationella energieffektivitetscertifikatet utfärdas. Besiktningen ska fastställa att fartygets uppnådda EEDI-index överensstämmer med kraven i kapitel 4 i denna bilaga och att SEEMP-planen som krävs enligt regel 26 i denna bilaga finns ombord på fartyget.

.2 Beroende på omständigheterna ska en allmän eller partiell besiktning utföras efter en väsentlig ombyggnad av ett nytt fartyg som omfattas av denna regel. Besiktningen ska säkerställa att det uppnådda EEDI-indexet vid behov beräknas på nytt och uppfyller kravet i regel 24 i denna bilaga, varmed korrigeringskoefficienten som tillämpas på det ombyggda fartygets typ och storlek vid skedet i fråga motsvarar datumet för kontrakt, kölsträckning eller leverans som utfärdats för det ursprungliga fartyget enligt regel 2 stycke 2 punkt 18 i denna bilaga,

.3 I fall där en väsentlig ombyggnad av ett nytt eller existerande fartyg är så omfattande att administrationen betraktar fartyget som ett nybyggt fartyg, ska administrationen fastställa behovet av en första besiktning för det uppnådda EEDI-indexet. Om en sådan besiktning anses vara nödvändig, ska den säkerställa att det uppnådda EEDI-indexet har beräknats och uppfyller kraven enligt regel 24 i denna bilaga, varmed korrigeringskoefficienten som tillämpas ska motsvara det ombyggda fartygets typ och storlek vid datumet för ombyggnadskontraktet eller, när kontrakt inte finns, vid datumet för inledandet av ombyggnadsarbetet. Besiktningen ska också säkerställa att SEEMP-planen som krävs enligt regel 26 i denna bilaga finns ombord på fartyget och att den reviderats på ett lämpligt sätt för fartyg som omfattas av regel 27 för att beakta den väsentliga ombyggnaden i de fall där den påverkar datainsamlingsförfarandet och/eller rapporteringsförfaranden,

.4 För existerande fartyg ska säkerställandet av kravet att ha en SEEMP-plan ombord på fartyget enligt regel 26 i denna bilaga ske vid den första mellanbesiktningen eller förnyade besiktningen som anges i stycke 1 i denna regel som utförs den 1 januari 2013 eller därefter, beroende på vilken som utförs först.

.5 Administrationen ska säkerställa att SEEMP-planen uppfyller regel 26 stycke 2 i denna bilaga för alla fartyg som omfattas av regel 27. Detta ska göras innan datainsamlingen enligt regel 27 i denna bilaga för att säkerställa att metodik och förfaranden tagits i bruk före fartygets första rapporteringsperiod inleds. En bekräftelse på överensstämmelse ska tillhandahållas och förvaras ombord på fartyget,

---

<sup>7</sup> Se 2014 års anvisningar för besiktning och certifikat avseende designindex för energieffektivitet(resolution MEPC.254(67), i dess ändrade lydelse genom MEPC.261(68) och MEPC.309(73)); konsoliderad text: MEPC.1/Circ.855/Rev.2, i eventuell ändrad lydelse.

.6 Administrationen ska säkerställa att SEEMP-planen uppfyller regel 26 stycke 3 denna bilaga för alla fartyg som omfattas av regel 28. Detta ska göras före den 1 januari 2023. En bekräftelse på överensstämmelse ska tillhandahållas och förvaras ombord på fartyget,

.7 Säkerställandet av att fartygets uppnådda EEXI-index överensstämmer med kraven i regel 23 och 25 i denna bilaga ska ske på den första årsbesiktningen, mellanbesiktningen eller förnyade besiktningen som anges i stycke 1 i denna regel eller den första besiktningen som anges i stycke 4 punkt 1 och punkt 3 i denna regel den 1 januari 2023 eller senare, beroende på vilken som utförs först.

.8 Trots stycke 4 punkt 7 i denna regel ska beroende på omständigheterna en allmän eller partiell besiktning utföras efter en väsentlig ombyggnad av ett fartyg som omfattas av regel 23 i denna bilaga. Besiktningen ska säkerställa att det uppnådda EEXI-indexet vid behov beräknas på nytt och uppfyller kraven i regel 25 i denna bilaga.

5 Utrustningen ska underhållas för att överensstämma med bestämmelserna i denna bilaga och inga ändringar får göras i utrustning, anläggningar, anordningar, arrangemang eller material som omfattas av besiktningen utan uttryckligt medgivande av administrationen. Direkt ersättning av sådan utrustning och dess tillbehör med annan utrustning och tillbehör som uppfyller kraven i denna bilaga är tillåten.

6 När en olycka inträffar eller en brist påträffas som väsentligt påverkar effektiviteten eller fullständigheten i den fartygsutrustning som omfattas av denna bilaga, ska fartygets befälhavare eller ägare så snart som möjligt rapportera detta till administrationen, en utsedd inspektör eller ett erkänt organ som ansvarar för utfärdandet av relevanta certifikat.

## **Regel 6**

*Utfärdande eller godkännande av certifikat och försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av brännoljaförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering*

### **Internationellt luftskyddscertifikat**

1 Ett internationellt luftskyddscertifikat (IAPP-certifikat) ska utfärdas efter en första eller förnyad besiktning i enlighet med bestämmelserna i regel 5 i denna bilaga till

.1 alla fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 ton som används i trafik till hamnar eller offshore-terminaler som omfattas av andra fördragsslutande parter jurisdiktion, och

.2 plattformar och borrhullplattformar som används i trafik i vatten under suveränitet eller jurisdiktion av andra fördragsslutande parter.

2 För ett fartyg som är byggt innan denna bilaga träder i kraft för det ifrågavarande fartygets administration ska ett IAPP-certifikat 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.

3 Ett sådant certifikat ska utfärdas eller godkännas antingen av administrationen eller en person eller ett organ som behörigen auktoriserats av administrationen.<sup>8</sup> Administrationen tar i samtliga

---

<sup>8</sup> Se koden för erkända organisationer (RO-koden), som antagits av organisationen genom resolution MEPC.237(65), i ändrad lydelse av organisationen.

fall fullt ansvar för certifikatet.

### **Internationellt energieffektivitetscertifikat**

4 Ett internationellt energieffektivitetscertifikat för fartyg ska utfärdas efter besiktningen i enlighet med bestämmelserna i regel 5 stycke 4 i denna bilaga till fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 ton innan fartyget får trafikera till hamnar eller offshore-terminaler som omfattas av andra fördragsslutande parterers jurisdiktion.

5 Certifikatet ska utfärdas eller godkännas antingen av administrationen eller en person eller ett organ som behörigen auktoriserats av administrationen.<sup>8</sup> Administrationen tar i samtliga fall fullt ansvar för certifikatet.

### **Försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av brännoljaförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering**

6 Vid mottagande av rapporterade data enligt regel 27 stycke 3 i denna bilaga och uppnått årligt operativt CII-värde enligt regel 28 i denna bilaga ska administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av administrationen

- .1 fastställa om data har rapporterats i enlighet med regel 27 i denna bilaga,
- .2 säkerställa att det uppnådda årliga operativa CII-värdet som rapporterats baseras på data som lagts fram i enlighet med regel 27 i denna bilaga,
- .3 fastställa fartygets operativa koldioxidintensitetsklassificering baserat på det fastställda årliga operativa CII-värdet i enlighet med regel 28 stycke 6 i denna bilaga, och
- .4 utfärda en försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av brännoljaförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering till fartyget senast fem månader från kalenderårets början efter fastställande och säkerställande i enlighet med regel 6 stycke 6 punkt 1–3 i denna bilaga. Administrationen tar i samtliga fall fullt ansvar för denna försäkran om överensstämmelse.

7 Vid mottagande av rapporterade data i enlighet med regel 27 stycke 4, 5 eller 6 i denna bilaga ska administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av administrationen<sup>9</sup> omedelbart fastställa om data har rapporterats i enlighet med regel 27 och, om så är fallet, utfärda en försäkran om överensstämmelse till fartyget. Administrationen tar i samtliga fall fullt ansvar för denna försäkran om överensstämmelse.

8 Trots stycke 6 i denna bestämmelse ska en försäkran om överensstämmelse inte utfärdas till fartyg som klassificerats som D under tre på varandra följande år eller klassificerats som E i enlighet med regel 28 i denna bilaga om inte en plan för korrigerande åtgärder vederbörligen utvecklas och beaktas i SEEMP-planen och granskas av administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av administrationen i enlighet med regel 28 stycke 7 och 8 i denna bilaga.

---

<sup>8</sup> Se koden för erkända organisationer (RO-koden), som antagits av organisationen genom resolution MEPC.237(65), i ändrad lydelse av organisationen.

<sup>9</sup> Se koden för erkända organisationer (RO-koden), som antagits av organisationen genom resolution MEPC.237(65), i ändrad lydelse av organisationen.

## **Regel 7**

*Certifikat utfärdat av en annan fördragsslutande part*

1 En fördragsslutande part får på begäran av administrationen låta besikta ett fartyg och om den med tillräcklig säkerhet kan konstatera att bestämmelserna i denna bilaga iakttas kan den utfärda eller tillåta att ett IAPP-certifikat eller ett internationellt energieffektivitetscertifikat utfärdas för fartyget samt vid behov godkänna eller tillåta godkännandet av sådana certifikat för fartyget i enlighet med denna bilaga.

2 En kopia av certifikatet och en kopia av besiktningsrapporten ska så snart som möjligt lämnas till administrationen som begärt besiktningen.

3 Ett certifikat som utfärdats på detta sätt ska innehålla en anteckning om att det har utfärdats på begäran av administrationen och det ska ha samma beviskraft och få samma erkännande som ett certifikat som utfärdats enligt regel 6 i denna bilaga.

4 Ett IAPP-certifikat, ett internationellt energieffektivitetscertifikat eller ett dispenscertifikat för obemannade icke-självgående pråmar får inte utfärdas till fartyg som är berättigade att använda en sådan stats flagga som inte är en fördragsslutande part.

## **Regel 8**

*Formulär för certifikat och försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av brännoljaförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering*

### **Internationellt luftskyddscertifikat**

1 IAPP-certifikatet ska utarbetas i enlighet med formuläret i tillägg I till denna bilaga åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om det utfärdande landets officiella språk också används ska detta ha företräde vid en tvist eller avvikelse.

### **Internationellt energieffektivitetscertifikat**

2 Det internationella energieffektivitetscertifikatet ska utarbetas i enlighet med formuläret i tillägg VIII till denna bilaga åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om den utfärdande partens officiella språk också används ska detta ha företräde vid en tvist eller avvikelse.

### **Försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av brännoljaförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering**

3 Försäkran om överensstämmelse enligt regel 6 stycke 6 och 7 i denna bilaga ska utarbetas i enlighet med formuläret i tillägg X till denna bilaga åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om den utfärdande fördragsslutande partens officiella språk också används ska detta ha företräde vid en tvist eller avvikelse.

### **Dispenscertifikat för det internationella luftskyddscertifikatet för obemannade icke-självgående pråmar**

4 Enligt regel 3 stycke 4 i denna bilaga ska dispenscertifikatet för det internationella luftskyddscertifikatet för obemannade icke-självgående pråmar utarbetas i enlighet med formuläret i tillägg XI till denna bilaga åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om det utfärdande landets officiella språk också används ska detta ha företräde vid en tvist eller avvikelse.”

## **Regel 9**

*Giltighetstid och giltighet för certifikat och försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av brännoljaförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering*

## Internationellt luftskyddscertifikat

1 Giltighetstiden för ett IAPP-certifikat ska fastställas av administrationen och får inte överskrida fem år.

2 Trots det som anges i bestämmelserna i stycke 1 i denna regel,

upphör .1 när en förnyad besiktning utförs inom tre månader före det befintliga certifikatet att gälla, ska det nya certifikatet vara giltigt från datumet då den förnyade besiktningen blev klar för en period som inte överskrider fem år från datumet då det befintliga certifikatets giltighet upphör,

upphört, .2 när en förnyad besiktning utförs efter att det befintliga certifikatets giltighet har ska det nya certifikatet gälla från det datum då den förnyade besiktningen blev klar för en period som inte överskrider fem år från datumet då det befintliga certifikatets giltighet upphör, och

överskrider .3 när en förnyad besiktning utförs mer än tre månader före datumet då det befintliga certifikatets giltighet upphör, ska det nya certifikatet gälla för en period som inte 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 administrationen förlänga certifikatets giltighet efter datumet då det upphör att gälla för högst maximitiden enligt stycke 1 i denna regel, förutsatt att besiktningarna som avses i regel 5 stycke 1 punkt 3 och 4 i denna bilaga som tillämpas då certifikatet utfärdas för fem år har utförts på behörigt sätt.

4 Om en förnyad besiktning har utförts och ett nytt certifikat inte har kunnat utfärdas eller lämnas till fartyget före det datum då det befintliga certifikatets giltighet upphör, kan en av administrationen bemyndigad person eller ett organ godkänna det befintliga certifikatet och ett sådant certifikat anses gälla för ytterligare en period på högst fem månader från datumet då certifikatets giltighet upphör.

5 Om fartyget inte befinner sig i hamnen där det ska besiktas när certifikatets giltighet upphör, får administrationen förlänga certifikatets giltighet men denna förlängning ska endast beviljas för att tillåta fartyget att fullfölja resan till hamnen där det ska besiktas och endast i fall där det förefaller berättigat och rimligt att göra så. Förlängningen av certifikatets giltighet får inte överskrida tre månader och ett fartyg som beviljats förlängning får efter ankomsten till hamnen där det ska besiktas inte lämna hamnen på grundval av förlängningen utan ett nytt certifikat. När den förnyade besiktningen har utförts är det nya certifikatet giltigt i högst fem år från det datum då det befintliga certifikatets giltighet upphörde före den beviljade förlängningen.

6 Om giltigheten för ett certifikat som utfärdats till ett fartyg som trafikerar på korta resor inte har förlängts i enlighet med bestämmelserna ovan i denna regel, får administrationen förlänga certifikatets giltighet med högst en månad från det datum då giltigheten som anges på certifikatet upphör. När den förnyade besiktningen har utförts är det nya certifikatet giltigt i högst fem år från datumet då det befintliga certifikatets giltighet upphörde före förlängningen.

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

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



- månader .1 ändras anteckningen om årsdag i certifikatet så att det nya datumet är högst tre månader från det datum då besiktningen blev klar,
- bilaga .2 utförs den följande årsbesiktningen eller mellanbesiktningen enligt regel 5 i denna med de intervaller som anges i regeln genom att använda den nya årsdagen, och
- eller .3 kan det datum då giltigheten upphör kvarstå oförändrat förutsatt att vid behov en mellan flera årsbesiktningar eller mellanbesiktningar utförs så att de maximala intervallerna besiktningarna enligt regel 5 i denna bilaga inte överskrider.
- 9 Ett certifikat utfärdat enligt regel 6 eller 7 i denna bilaga ska upphöra att gälla i följande fall:
- stycke .1 om behöriga besiktningar inte har utförts inom de tidsperioder som anges i regel 5 1 i denna bilaga,
- denna .2 om certifikatet inte har godkänts i enlighet med regel 5 stycke 1 punkt 3 eller 4 i
- den .3 om fartyget överförs till en annan flaggstat. Ett nytt certifikat utfärdas endast då regering som utfärdar det nya certifikatet har försäkrat sig om att fartyget uppfyller kraven i regel 5 stycke 4 i denna bilaga. Om en överföring sker mellan fördragsslutande parter och om det nya certifikatet begärs inom tre månader från överföringen ska den fördragsslutande partens regering som var fartygets förra flaggstat så snart som möjligt lämna kopior av det certifikat som fanns på fartyget före överföringen till administrationen och kopior av tillhörande besiktningssprotokoll om sådana finns.

### **Internationellt energieffektivitetscertifikat**

10 Det internationella energieffektivitetscertifikatet är giltigt under fartygets hela livslängd enligt bestämmelserna i stycke 11 nedan.

11 Ett internationellt energieffektivitetscertifikat som utfärdats enligt denna bilaga upphör att gälla i följande fall:

- .1 om fartyget tagits ur bruk eller om ett nytt certifikat har utfärdats efter en väsentlig ombyggnad av fartyget, eller
- när den .2 om fartyget överförs till en annan flaggstat. Ett nytt certifikat ska endast utfärdas regering som utfärdar det nya certifikatet har försäkrat sig om att fartyget uppfyller kraven i kapitel 4 i denna bilaga. Om en överföring sker mellan fördragsslutande parter och om det nya certifikatet begärs inom tre månader från överföringen ska den fördragsslutande partens regering som var fartygets förra flaggstat så snart som möjligt lämna kopior av det certifikat som fanns på fartyget före överföringen till administrationen och kopior av tillhörande besiktningssprotokoll om sådana finns, eller
- som .3 om fartygets utrustning, anläggningar, anordningar, arrangemang eller material omfattas av besiktningen har ändrats utan uttryckligt medgivande av administrationen enligt regel 5 stycke 5 i denna bilaga, om inte regel 3 i denna bilaga tillämpas.

### **Försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av brännoljaförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering**

12 Försäkran om överenskommelse som utfärdats enligt regel 6 stycke 6 i denna bilaga gäller för det kalenderår då den utfärdats och för de första fem månaderna följande kalenderår. Försäkran om överenskommelse som utfärdats enligt regel 6 stycke 7 i denna bilaga gäller för det

kalenderår då den utfärdats, för följande kalenderår och för de första fem månaderna därpå följande kalenderår. Alla försäkringar om överensstämmelse ska bevaras ombord i minst fem år.

## **Regel 10**

### *Hamnstatens tillsyn av operativa krav*

1 När ett fartyg befinner sig i en hamn eller offshore-terminal under jurisdiktion av en annan fördragsslutande part ska den fördragsslutande partens behörigen auktoriserade myndigheter granska om fartyget uppfyller de operativa kraven<sup>10</sup> enligt denna bilaga om det finns grundad anledning att anta att befälhavaren eller besättningen inte känner till viktiga förfaranden avseende förhindrande av luftförorening från fartyg.

2 Under omständigheter som anges i punkt 1 i denna regel ska den fördragsslutande parten vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att fartyget inte lämnar hamn innan situationen har åtgärdats enligt bestämmelserna i denna bilaga.

3 På denna regel tillämpas förfaranden relaterade till hamnstatens tillsyn enligt artikel 5 i denna konvention.

4 Inget i denna regel ska tolkas som en begränsning av en sådan fördragsslutande parts rättigheter och skyldigheter som utför tillsyn av de operativa krav som uttryckligen fastställs i denna konvention.

5 Enligt kapitel 4 i denna bilaga kan en hamnstats granskning vid behov säkerställa att det finns en giltig försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av brännoljaförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering, ett internationellt energieffektivitetscertifikat och en fartygsspecifik plan för energieffektivitetshantering ombord på fartyget i enlighet med artikel 5 i den gällande konventionen.

6 Trots kraven i stycke 5 i denna regel kan en hamnstat granska huruvida den fartygsspecifika planen för energieffektivitetshantering har genomförts av fartyget på ett lämpligt sätt i enlighet med regel 28 i denna bilaga.

## **Regel 11**

### *Uppdagande av överträdelser och verkställighet*

1 fördragsslutande parterna samarbetar för att uppdaga överträdelser och verkställa bestämmelserna i denna bilaga genom att vidta alla lämpliga och praktiska åtgärder för att uppdaga överträdelser och bevaka miljön samt tillräckligt effektiva förfaranden för rapportering och insamling av bevismaterial.

2 Ett fartyg som omfattas av denna bilaga kan granskas av vederbörligen bemyndigade myndigheter i en annan fördragsslutande parts hamn eller offshore-terminal för att kontrollera om fartyget i strid mot bestämmelserna i denna bilaga har släppt ut ämnen som omfattas av denna bilaga. Om en överträdelse av bestämmelserna i denna bilaga framkommer i granskningen ska en rapport lämnas till

---

<sup>10</sup> Se 2019 års anvisningar om förfaranden för hamnstatens tillsyn, 2019 (resolution A.1138(31)). Se även 2019 års anvisningar om hamnstatens tillsyn enligt kapitel 3 i bilaga VI till MARPOL-konventionen (resolution MEPC.321(74)).

administrationen för att vidta lämpliga åtgärder.

3 Alla fördragsslutande parter lämnar eventuellt bevismaterial till administrationen över att fartyget, i strid mot bestämmelserna i denna bilaga, har släppt ut ämnen som omfattas av denna bilaga. Om möjligt ska den förstnämnda fördragsslutande partens behöriga myndighet underrätta fartygets befälhavare om den påstådda överträdelsen.

4 När administrationen mottagit bevismaterialet utreder den händelsen och kan begära att den andra fördragsslutande parten lämnar fler eller bättre bevis på den påstådda överträdelsen. Om administrationen anser att det finns tillräckligt med bevis för att vidta rättsliga åtgärder avseende den påstådda överträdelsen ska administrationen vidta sådana åtgärder så snart som möjligt i enlighet med dess lagstiftning. Administrationen ska omgående underrätta både den fördragsslutande parten som har rapporterat den påstådda överträdelsen och organisationen om de åtgärder som har vidtagits.

5 En fördragsslutande part får också granska ett fartyg som omfattas av denna bilaga när det anländer till en hamn eller offshore-terminal under den fördragsslutande partens jurisdiktion, om en annan fördragsslutande part framställt en begäran om undersökning och tillräckliga bevis på att fartyget, i strid mot bestämmelserna i denna bilaga, har släppt ut ämnen som omfattas av denna bilaga. Rapporten från en sådan undersökning lämnas till den fördragsslutande parten som begärt den och till administrationen så att lämpliga åtgärder kan vidtas i enlighet med denna konvention.

6 Vid tillämpning eller tolkning av denna bilaga ska gällande internationell rätt om förhindrande, minskning och kontroll av förorening av den marina miljön från fartyg, inklusive bestämmelser om verkställighet och rättsliga skyddsåtgärder, i tillämpliga fall tillämpas på regler och krav i denna bilaga.

### ***Kapitel 3 – Krav avseende kontroll av utsläpp från fartyg***

#### **Regel 12**

##### *Ozonnedbrytande ämnen*

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

2 Om inget annat bestäms i regel 3 stycke 1 ska alla avsiktliga utsläpp av ozonnedbrytande ämnen förbjudas. Avsiktliga utsläpp innefattar utsläpp i samband med underhåll, service, reparation eller avlägsnande av system eller utrustning, dock inte minimala utsläpp i samband med tillvaratagande eller återvinning av ett ozonnedbrytande ämne. De fördragsslutande parterna kan utfärda bestämmelser om avsiktliga eller oavsiktliga utsläpp från läckage av ozonnedbrytande ämnen.

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

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

.2 på fartyg som byggts före den 19 maj 2005, vars utrustning enligt avtal levereras till fartyget den 19 maj 2005 eller senare, eller, om det inte finns något avtal om leverans, vars utrustning faktiskt levereras till fartyget den 19 maj 2005 eller senare.

3.2 Installationer som innehåller HCFC-föreningar är förbjudna

.1 på fartyg som byggts den 1 januari 2020 eller senare, eller

.2 på fartyg som byggts före den 1 januari 2020, vars utrustning enligt avtal levereras till fartyget den 1 januari 2020 eller senare, eller, om det inte finns något avtal om leverans, vars utrustning faktiskt levereras till fartyget den 1 januari 2020 eller senare.

4 De ämnen som avses i denna regel och utrustning som innehåller sådana ämnen 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.<sup>11</sup>

6 Varje fartyg som omfattas av regel 6 stycke 1 som har laddningsbara system som innehåller ozonnedbrytande ämnen ska föra dagbok över ozonnedbrytande ämnen. Dagboken kan vara en del av den befintliga loggboken eller en elektroniskdagbok<sup>12</sup> som godkänts av administrationen. Det elektroniska registreringssystemet som avses i regel 12 stycke 6, sådan den antagits genom resolution MEPC.176(58), betraktas som en elektronisk dagbok förutsatt att det elektroniska registreringssystemet har godkänts av administrationen under eller före den första förnyade besiktningen för IAPP-certifikatet som utförts den 1 oktober 2020 eller senare, men senast den 1 oktober 2025 med beaktande av anvisningarna som organisationen utarbetat.

7 I dagboken för ozonnedbrytande ämnen registreras ämnernas massa (kg) och dagboken fylls i utan dröjsmål i följande fall:

.1 då utrustning som innehåller ozonnedbrytande ämnen laddas helt eller delvis på nytt,

.2 då utrustning som innehåller ozonnedbrytande ämnen repareras eller underhålls,

.3 då ozonnedbrytande ämnen släpps ut i atmosfären:

3.1 avsiktligt, och

3.2 oavsiktligt,

.4 då ozonnedbrytande ämnen lämnas till mottagningsanläggningar på land, och

.5 då ozonnedbrytande ämnen levereras till fartyget.

## Regel 13

*Kväveoxider (NO<sub>x</sub>)*

### Tillämpningsområde

1.1 Denna regel ska tillämpas på

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

.2 alla marindieselmotorer med en uteffekt som överstiger 130 kW som genomgår en väsentlig ombyggnad den 1 januari eller senare, förutom då 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 tillämpningsområdet för regel 1 stycke 1 punkt 1.

---

<sup>11</sup> Se tillägg I, komplettering till det internationella luftskyddscertifikatet (IAPP-certifikatet), avsnitt 2.1.

<sup>12</sup> Se anvisningarna för användning av elektroniska dagböcker enligt MARPOL-konventionen (resolution MEPC.312(74)).

1.2 Denna regel ska inte tillämpas på

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

.2 marindieselmotorer installerade i fartyg som endast trafikerar på vatten under den statens suveränitet eller jurisdiktion vars flagg fartyget har rätt att använda, förutsatt att motorerna omfattas av alternativa NO<sub>x</sub>-kontrollåtgärder som fastställts av administrationen.

1.3 Trots bestämmelserna i stycke 1 punkt 1 i denna regel, kan administrationen bevilja undantag från tillämpningen av denna regel på marindieselmotorer som är installerade i fartyg som byggts eller som genomgår en väsentlig ombyggnad före den 19 maj 2005, förutsatt att fartyget endast trafikerar till den statens hamnar eller offshore-terminaler vars flagga fartyget har rätt att använda.

### **Väsentlig ombyggnad**

2.1 I denna regel avser väsentlig ombyggnad en ändring av en marindieselmotor som genomförts den 1 januari 2000 eller senare, som ännu inte certifierats i enlighet med kraven i stycke 3, 4 eller 5 punkt 1 1) i denna regel då

.1 motorn ersätts med en marindieselmotor eller en andra marindieselmotor installeras, eller

.2 motorn har genomgått en omfattande ändring enligt definitionen i den år 2008 reviderade NO<sub>x</sub>-koden, eller

.3 motorns största kontinuerliga effekt utökas med mer än tio procent jämfört med den största kontinuerliga effekten 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 regel tillämpas som gäller vid tidpunkten 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 stycke 5 punkt 1 1) i denna regel (nivå III), ska den ersättande motorn uppfylla kraven i stycke 4 i denna regel (nivå II) med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen.<sup>13</sup>

2.3 En marindieselmotor som avses i stycke 2 punkt 1 2) eller 3) i denna regel ska uppfylla följande krav:

.1 på fartyg som byggts före den 1 januari 2000 tillämpas kraven i stycke 3 i denna regel, och

.2 på fartyg som byggts den 1 januari 2000 eller senare tillämpas de krav som gäller vid byggnadstidpunkten för fartyget.

### **Nivå I<sup>14</sup>**

3 Enligt regel 3 i denna bilaga är användningen av marindieselmotorer i fartyg som byggts den 1 januari 2000 eller senare och före den 1 januari 2011 förbjuden, förutom när

utsläppet av kväveoxider från motorn (beräknat som det vägda totala utsläppet av NO<sub>2</sub>) ligger inom följande gränsvärden,

<sup>13</sup> Se 2013 års anvisningar om att icke-identiska ersättande motorer inte förutsätts uppfylla gränsvärdet för nivå III enligt regel 13 stycke 2 punkt 2 i bilaga VI till MARPOL-konventionen (resolution MEPC.230(65)).

<sup>14</sup> Se anvisningarna om tillämpning av NO<sub>x</sub>-koden på certifiering och ändringar av nivå I-motorer (MEPC.1/Circ.679).

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 Enligt regel 3 i denna bilaga är användningen av marindieselmotorer i fartyg som byggts den 1 januari 2011 eller senare förbjuden, förutom när utsläppet av kväveoxider från motorn (beräknat som det vägda totala utsläppet av NO<sub>2</sub>) 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  $44 \cdot n^{(-0,2)}$  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 Enligt regel 3 i denna bilaga är användningen av marindieselmotorer som installerats på fartyg förbjuden inom utsläppskontrollområden som enligt stycke 6 i denna regel ingår i nivå III avseende tillsynen av kväveoxider (utsläppskontrollområde för NO<sub>x</sub> inom nivå III):

NO<sub>2</sub>) per

.1 förutom när motorns kväveoxidutsläpp (beräknat som det vägda totalutsläppet av ligger inom följande gränsvärden, där n = motorns nominella varvtal (vevaxelns varv minut):

- .1 3,4 g/kWh när n är lägre än 130 rpm,
- .2  $9 \cdot n^{(-0,2)}$  g/kWh när n är 130 eller högre men lägre än 2 000 rpm,
- .3 2,0 g/kWh när n är 2 000 rpm eller högre,

när

.2 fartyget är byggt

.1 den 1 januari 2016 eller senare och trafikerar inom det nordamerikanska utsläppskontrollområdet eller Förenta staternas utsläppsområde i Karibiska havet,

eller

.2 den 1 januari 2021 eller senare och trafikerar i Östersjöns utsläppskontrollområde Nordsjöns utsläppskontrollområde,

det vid

.3 fartyget trafikerar inom ett annat utsläppskontrollområde för NO<sub>x</sub> inom nivå III än utsläppsområde som beskrivs i stycke 5 punkt 1 2) i denna regel och som är byggt tidpunkten då utsläppskontrollområdet i fråga antogs eller senare, eller vid en senare

tidpunkt som kan definieras i en ändring som avser utsläppskontrollområdet för kväveoxider inom nivå III, beroende på vilken tidpunkt som infaller senare.

5.2 Kraven i stycke 5 punkt 1 1) i denna regel tillämpas inte på

1 .1 en marindieselmotor installerad i ett fartyg vars längd (L), enligt definitionen i regel stycke 19 i bilaga I till denna konvention, är under 24 meter när fartyget är specialkonstruerat och uteslutande används för rekreatiönsändamål, eller

.2 en marindieselmotor installerad 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 stycke 5 punkt 1 1) i denna regel på grund av konstruktionsbegränsningar hos fartyget, eller

vars .3 en marindieselmotor installerad i ett fartyg som byggts före den 1 januari 2021 och stycke 19 i bruttodräktighet är under 500 ton och vars längd (L), enligt definitionen i regel 1 bilaga I till denna konvention, är minst 24 meter när fartyget är specialkonstruerat och uteslutande används för rekreatiönsändamål.

5.3 Avseende marindieselmotorer installerade ombord på fartyg som omfattas av stycke 5 punkt 1 i denna regel, som är certifierade för både nivå II och III eller som endast är certifierade för nivå II, ska nivån och på/av-status samt datum, tid och position registreras i en loggbok eller elektronisk dagbok<sup>15</sup> som fastställs av administrationen vid inresa till och utresa från ett utsläppskontrollområde för NO<sub>x</sub> inom nivå III, eller när på/av-status ändras inom ett sådant område.

5.4 NO<sub>x</sub>-utsläpp från en marindieselmotor, som omfattas av stycke 5 punkt 1 i denna regel, som inträffar omedelbart efter byggskedet och testerna till sjöss av ett nybyggt fartyg, eller före och efter ombyggnad, reparation och/eller underhåll av fartyget, eller underhåll eller reparation av en nivå II-motor eller en dubbelbränslemotor då fartyget inte får ha gasbränsle eller gas som last ombord på grund av säkerhetskrav, och då arbete utförs på fartyget på ett varv eller annan reparationsanläggning i ett utsläppsområde för NO<sub>x</sub> inom nivå III, befrias tillfälligt förutsatt att följande villkor uppfylls:

.1 motorn uppfyller NO<sub>x</sub> -gränsvärdena inom nivå II, och  
lastar .2 fartyget seglar direkt till eller från varvet eller annan reparationsanläggning, varken eller lossar last medan undantaget gäller och iakttar ytterligare specifika ruttkrav som hamnstaten där varvet eller annan reparationsanläggning är belägen eventuellt har framställt.

5.5 Undantaget i stycke 5 punkt 4 i denna regel tillämpas endast för följande period:

inklusive .1 perioden som för ett nybyggt fartyg börjar då fartyget levereras från varvet, tester till sjöss, och slutar då fartyget direkt lämnar ett utsläppskontrollområde/områden för NO<sub>x</sub> inom nivå III eller, med avseende på fartyg med en dubbelbränslemotor, då fartyget direkt lämnar ett utsläppskontrollområde/områden för NO<sub>x</sub> inom nivå III eller fortsätter direkt till den närmaste bunkringsanläggningen för gasbränsle som är lämplig för fartyg som befinner sig i ett utsläppsområde/områden för NO<sub>x</sub> inom nivå III,

underhåll .2 perioden som för ett fartyg med en nivå II-motor som genomgår ombyggnad, NO<sub>x</sub> eller reparation börjar då fartyget kommer in i ett utsläppskontrollområde/områden för NO<sub>x</sub> inom nivå III och fortsätter direkt till varvet eller annan reparationsanläggning, och slutar då fartyget släpps från varvet eller annan reparationsanläggning och direkt lämnar ett

utsläppskontrollområde/områden för NO<sub>x</sub> inom nivå III efter att vid behov ha utfört tester till

---

<sup>15</sup> Se anvisningarna för användning av elektroniska dagböcker enligt MARPOL-konventionen (resolution MEPC.312(74)).

sjöss, eller  
.3 perioden som för ett fartyg med en dubbelbränslemotor som genomgår ombyggnad, underhåll eller reparation varmed fartyget inte får ha gasbränsle eller gas som last ombord på grund av säkerhetskrav börjar då fartyget kommer in i ett utsläppskontrollområde/områden för NO<sub>x</sub> inom nivå III eller då det avgasats i ett utsläppskontrollområde/områden för NO<sub>x</sub> inom nivå III och fortsätter direkt till varvet eller annan reparationsanläggning och slutar då fartyget släpps från varvet eller annan reparationsanläggning och direkt lämnar ett utsläppskontrollområde/områden för NO<sub>x</sub> inom nivå III eller fortsätter direkt till den närmaste bunkringsanläggningen för gasbränsle som är lämplig för ett fartyg som befinner sig i ett utsläppskontrollområde/områden för NO<sub>x</sub> inom nivå III.

### Utsläppskontrollområde

6 I denna regel avser ett utsläppskontrollområde för NO<sub>x</sub> inom nivå III ett havsområde, inklusive ett hamnområde, som organisationen har fastställt i enlighet med kriterier och förfaranden i tillägg III till denna bilaga. Utsläppskontrollområdena för NO<sub>x</sub> inom nivå III är:

- .1 det nordamerikanska utsläppskontrollområdet som avser området som anges med koordinater i tillägg VII till denna bilaga,
- .2 Förenta staternas utsläppsområde i Karibiska havet som avser området som anges med koordinater i tillägg VII till denna bilaga,
- .3 Östersjöområdet enligt definitionen i regel 1 stycke 11 punkt 2 i bilaga I till denna konvention, och
- .4 Nordsjöområdet enligt definitionen i regel 1 stycke 14 punkt 6 i bilaga V till denna konvention.

### Marindieselmotorer installerade i fartyg som byggts före den 1 januari 2000

7.1 Trots vad som anges i stycke 1 punkt 1 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 byggts den 1 januari 1990 eller senare men före den 1 januari 2000 iaktta gränsvärdena enligt stycke 7 punkt 4 i denna regel, förutsatt att den fördragsslutande partens administration har utfärdat ett certifikat avseende en godkänd metod<sup>16</sup> för motorn i fråga och att den utfärdande administrationen har meddelat organisationen om certifikatet.<sup>17</sup> Iakttagandet av detta stycke ska visas på något av följande sätt:

- .1 en godkänd metod enligt certifikatet installeras och fastställs genom en besiktning med det kontrollförfarande som anges i certifikatet för den godkända metoden och genom att göra en lämplig anteckning om användningen av den godkända metoden i fartygets IAPP-certifikat, eller
- .2 ett certifikat för motorn utfärdas som fastställer att den fungerar inom gränsvärdena som anges i stycke 3 eller 4 eller stycke 5 punkt 1 1) i denna regel och en lämplig anteckning om motorns certifikat görs i fartygets IAPP-certifikat.



---

<sup>16</sup> Se 2014 års anvisningar om den godkända metoden (resolution MEPC.243(66)).

<sup>17</sup> Se 2014 års anvisningar om information som administrationen ska lämna till organisationen, inklusive certifikatet för den godkända metoden enligt regel 13 stycke 7 punkt 1 i bilaga VI till MARPOL-konventionen (resolution MEPC.242(66)).

7.2 Stycke 7 punkt 1 i denna regel tillämpas senast på den första förnyade besiktningen som utförs minst 12 månader efter meddelandet som avses i stycke 7 punkt 1. Om en redare av ett fartyg där en godkänd metod ska installeras med tillräcklig säkerhet kan visa administrationen att den godkända metoden inte är tillgänglig på marknaden trots ansträngningar för att få tag på den, ska den godkända metoden installeras i fartyget senast i samband med nästa årsbesiktning som följer efter det att den godkända metoden är tillgänglig på marknaden.

7.3 Om en marindieselmotor med en uteffekt som överstiger 5 000 kW och med en cylindervolym som är minst 90 liter, som omfattas av stycke 7 punkt 1 i denna regel, installeras i ett fartyg som är konstruerat den 1 januari 1990 eller senare men före den 1 januari 2000, ska något av följande anges i fartygets IAPP-certifikat:

- .1 en godkänd metod har använts i enlighet med stycke 7 punkt 1 1) i denna regel,
- .2 ett certifikat har utfärdats för motorn i enlighet med stycke 7 punkt 1 2) i denna regel,
- .3 det finns inte ännu någon godkänd metod på marknaden enligt stycke 7 punkt 2 i denna regel, eller
- .4 en godkänd metod tillämpas inte.

7.4 Enligt regel 3 i denna bilaga är användningen av marindieselmotorer som beskrivs i stycke 7 punkt 1 i denna regel förbjuden, förutom när NO<sub>x</sub>-utsläppet (beräknat som det vägda totala utsläppet av NO<sub>2</sub>) 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,
- .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 Ett certifikat för den godkända metoden utfärdas enligt kapitel 7 i den år 2008 reviderade NO<sub>x</sub>-koden och ska innefatta följande relaterade granskningar:

- .1 personen som planerat basmarindieselmotorn som omfattas av den godkända metoden med motorns hållbarhet eller tillförlitlighet, och granskar att den godkända metodens beräknade effekt inte minskar motorns effekt mera än 1 procent, inte ökar bränsleförbrukningen med mera än 2 procent mätt enligt lämplig testcykel i enlighet med 2008 års reviderade NO<sub>x</sub>-kod och inte skadar
  - .2 att kostnaderna för den godkända metoden inte är orimliga, vilket fastställs genom jämföra minskningen av mängden NO<sub>x</sub> som uppnåtts med den godkända metoden för att uppfylla kraven i stycke 7 punkt 4 i denna regel med kostnaderna för anskaffning och installation av den godkända metoden.<sup>18</sup>
-

<sup>18</sup> Kostnaderna för den godkända metoden får inte överskrida 375 särskilda dragningsrätter/ton NO<sub>x</sub> beräknat enligt kostnadseffektivitetsformeln (Ce) nedan:

$$Ce = \frac{\text{Kostnaderna för den godkända metoden} \cdot 10^6}{\text{Effekt (KW)} \cdot 0,768 \cdot 6000 \text{ (timmar/år)} \cdot 5 \text{ (år)} \cdot \Delta\text{NO}_x \text{ (g/kWh)}}$$

Se definitionerna för kostnadseffektivitetsformeln i regel 13 stycke 7 punkt 5 i den reviderade bilagan VI till MARPOL-konventionen (MEPC.1/Circ.678).

### **Certifikat**

8 Den år 2008 reviderade NO<sub>x</sub>-koden tillämpas på certifiering, testning och mätning av kraven som anges i denna regel.

9 Metoderna för fastställande av NO<sub>x</sub>-utsläpp som anges i 2008 års reviderade NO<sub>x</sub>-kod är avsedda att representera en motors normala drift. Spärranordningar och irrationella strategier för utsläppskontroll motarbetar detta syfte och är inte tillåtna. Denna regel hindrar inte användningen av sådana hjälpreglage vars syfte är att skydda motorn och/eller tillhörande utrustning i driftsförhållanden som kan leda till att motorn skadas eller går sönder eller som används som hjälp för att starta motorn.

### **Regel 14**

*Svaveloxider (SO<sub>x</sub>) och partiklar*

#### **Allmänna krav**

1 Svavelhalten i brännolja som används eller transporteras för användning ombord på ett fartyg får inte överstiga 0,50 % m/m.

2 Den globala genomsnittliga svavelhalten i tung brännolja som levererats för användning ombord på fartyg övervakas med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen.<sup>19</sup>

#### **Krav inom utsläppskontrollområden**

3 I denna regel avser ett utsläppskontrollområde ett havsområde, inklusive ett hamnområde, som organisationen har fastställt i enlighet med kriterier och förfaranden i tillägg III till denna bilaga. Enligt denna regel är utsläppskontrollområdena:

.1 Östersjöområdet enligt definitionen i regel 1 stycke 11 punkt 2 i bilaga I till denna konvention,

.2 Nordsjöområdet enligt definitionen i regel 1 stycke 14 punkt 6 i bilaga V till denna konvention,

.3 det nordamerikanska utsläppskontrollområdet som avser området som anges med koordinater i tillägg VII till denna bilaga, och

anges .4 Förenta staternas utsläppsområde i det Karibiska havet som avser området som anges med koordinater i tillägg VII till denna bilaga.

4 När ett fartyg trafikerar inom ett utsläppskontrollområde får svavelhalten i den brännolja som används ombord på fartyget inte överstiga 0,10 % m/m.

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

6 Fartyg som använder separata brännoljor för att uppfylla kraven i stycke 4 i denna regel och som anlöper eller lämnar ett utsläppskontrollområde enligt stycke 3 i denna regel ska ha

ett skriftligt förfarande ombord som visar hur bytet av brännolja går till för att avsätta tillräckligt med tid för att helt kunna spola rent bränslematningssystemet från all brännolja med en svavelhalt som överstiger gränsvärdet

---

<sup>19</sup> Se 2020 års anvisningar för övervakning av den globala genomsnittliga svavelhalten i brännoljor som levereras för användning ombord på fartyg (resolution MEPC.326(75)).

i stycke 4 i denna regel innan fartyget anlöper ett utsläppskontrollområde. Mängden lågsavlig brännolja i varje tank samt datum, tid och fartygets position när ett bränslebyte färdigställs före ankomsten till ett utsläppskontrollområde eller då det inleds efter att ett utsläppskontrollområde lämnats ska registreras i en loggbok eller en elektronisk dagbok<sup>20</sup> som administrationen fastställt.

7 Under de första tolv månaderna omedelbart efter att en ändring som fastställer ett visst område som ett utsläppskontrollområde enligt stycke 3 i denna regel träder i kraft, ska fartyg som trafikerar i utsläppskontrollområdet befrias från kraven i stycke 4 och 6 i denna regel och från kraven i stycke 5 i denna regel i den mån de hänför sig till stycke 4 i denna regel.

### **Provtagning och testning av brännolja i drift och ombord**

8 Om en fördragsslutande parts behöriga myndighet kräver analysering av prov på brännolja i drift eller ombord görs analyseringen i enlighet med kontrollförfarandet som anges i tillägg VI till denna bilaga för att fastställa om brännoljan som används eller transporteras för användning på fartyget uppfyller kraven i stycke 1 eller stycke 4 i denna regel. Provet på brännolja i drift tas med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen.<sup>21</sup> Provet på brännolja ombord tas med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen.<sup>22</sup>

9 En representant för den behöriga myndigheten förseglar provet med ett unikt identifieringsmärke som installeras i närvaro av fartygets representant. Fartyget ges möjlighet att behålla ett dubbelexemplar av provet.

### **Provtagningspunkt för brännolja i drift**

10 För alla fartyg som omfattas av regel 5 och 6 i denna bilaga ska provtagningspunkter installeras eller utses för representativ provtagning av brännoljan som används ombord på fartyget med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen.<sup>23</sup>

11 För ett fartyg som byggts före den 1 april 2022 ska provtagningspunkterna som avses i punkt 10 installeras eller utses senast vid den första förnyade besiktningen enligt regel 5 stycke 1 punkt 2 i denna bilaga den 1 april 2023 eller senare.

12 Kraven i stycke 10 och 11 ovan tillämpas inte på ett underhållssystem för brännolja för bränsle med låg flampunkt som är avsett att förbrännas ombord på fartyget för framdrivning eller drift.

13 Den behöriga myndigheten för en fördragsslutande part använder vid behov provtagningspunkten/punkterna som installerats eller utsetts för representativ provtagning av brännolja som används ombord på fartyget för att säkerställa att brännoljan överensstämmer med denna regel. Den behöriga myndigheten för en fördragsslutande part ska ta proverna på brännoljan så snabbt som möjligt utan att orsaka fartyget onödiga fördröjningar.

---

<sup>20</sup> Se anvisningarna för användningen av elektroniska dagböcker enligt MARPOL-konventionen (resolution MEPC.312(74)).

<sup>21</sup> Se 2019 års anvisningar om provtagning ombord för att granska svavelhalten i brännoljan som används ombord på fartyg (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).

<sup>22</sup> Se 2020 års anvisningar om provtagning ombord av brännolja som är avsedd att användas eller transporteras för användning ombord på fartyg (MEPC.1/Circ.889).

<sup>23</sup> Se 2019 års anvisningar om provtagning ombord för att granska svavelhalten i brännoljan som används ombord på fartyg (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).

## Regel 15

### *Flyktiga organiska föreningar*

1 Utsläpp av flyktiga organiska föreningar (VOC-utsläpp) från tankfartyg kan vid behov regleras i hamnar och offshore-terminaler under jurisdiktion av en fördragsslutande part i enlighet med bestämmelserna i denna regel.

2 En fördragsslutande part som reglerar VOC-utsläpp från tankfartyg ska meddela detta till organisationen.<sup>24</sup> I meddelandet anges uppgifter om storleken på de tankfartyg som ska kontrolleras, laster som kräver kontrollsystem för ångutsläpp och datum då sådan kontroll träder i kraft. Meddelandet ska lämnas minst sex månader före ikraftträdandet.

3 En fördragsslutande part som utser hamnar eller terminaler där VOC-utsläpp från tankfartyg regleras ser till att kontrollsystem för ångutsläpp, som godkänts av den fördragsslutande parten enligt de säkerhetsstandarder<sup>25</sup> som utarbetats av organisationen, finns tillgängliga i de hamnar och terminaler som utsetts och att de drivs säkert och undviker onödiga fördröjningar för fartyg.

4 Organisationen distribuerar en lista över hamnar och terminaler som utsetts av fördragsslutande parter till andra fördragsslutande parter och till organisationens medlemsstater i informationssyfte.

5 Ett tankfartyg som omfattas av stycke 1 i denna regel ska förses med ett uppsamlingssystem för ångutsläpp som är godkänt av administrationen med beaktande av säkerhetsstandarderna<sup>25</sup> som utarbetats av organisationen, och systemet ska användas vid lastning av fartyget. Hamnar eller terminaler som har installerat kontrollsystem för ångutsläpp i enlighet med denna regel kan godkänna tankfartyg som inte är försedda med uppsamlingssystem för ångutsläpp under tre år efter datumet för ikraftträdandet som avses i stycke 2 i denna regel.

6 Ett tankfartyg som transporterar råolja ska ha en VOC-hanteringsplan som godkänts av administrationen och som fullföljs ombord på fartyget.<sup>26</sup> Vid beredningen av planen beaktas anvisningarna som utarbetats av organisationen. Planen är fartygsspecifik och ska åtminstone innefatta följande:

- .1 skriftliga förfaranden för att minimera VOC-utsläpp under lastning, sjöresa och lossning,
- .2 hanteringen av VOC-föreningar som genereras vid råoljetvätt,
- .3 personen som ansvarar för genomförandet av planen, och
- .4 för fartyg på internationella resor ska planen utarbetas på fartygsbefälhavarens och befälets arbetspråk, och om befälhavarens och befälets arbetspråk inte är engelska, franska eller spanska, ska planen översättas till ett av dessa språk.

---

<sup>24</sup> Se meddelande till organisationen avseende hamnar eller terminaler där utsläpp av flyktiga organiska föreningar (VOC) ska regleras (MEPC.1/Circ.509).

<sup>25</sup> Se standarder för kontrollsystem för ångutsläpp (MSC/Circ.585).

<sup>26</sup> Se anvisningarna om utarbetandet av en VOC-hanteringsplan (resolution MEPC.185(59)). Se även den tekniska informationen om system och drift för att underlätta utarbetandet av VOC-hanteringsplanerna (MEPC.1/Circ.680), och den tekniska informationen om kontrollsystem för ångtryck för att underlätta utarbetandet och uppdateringen av VOC-hanteringsplanerna (MEPC.1/Circ.719).

7 Denna regel ska också tillämpas på gastankfartyg endast om lastnings- och tankanläggningarna är av en typ som möjliggör säker förvaring ombord av andra flyktiga organiska föreningar än metan eller säker transport av dessa till land.<sup>27</sup>

## **Regel 16**

### *Avfallsförbränning på fartyg*

1 Med undantag av vad som anges i stycke 4 i denna regel tillåts avfallsförbränning på fartyg endast i fartygens avfallsförbränningsugnar.

2 Följande ämnen är förbjudna att förbrännas ombord på fartyg:

- .1 lastrester eller tillhörande förorenat förpackningsmaterial enligt bilaga I, II eller III,
- .2 polyklorinerade bifenylter (PCB),
- .3 avfall enligt definitionen i bilaga V som innehåller mer än spår av tungmetaller,
- .4 raffinerade oljeprodukter som innehåller halogenföreningar,
- .5 avloppsslam och sludgeolja som inte har genererats ombord på fartyget, och
- .6 rester från avgasreningssystem.

3 Förbränning av polyvinylklorid (PVC) ombord på fartyg är förbjudet, förutom i avfallsförbränningsugnar som har IMO:s typgodkännandecertifikat<sup>28</sup>.

4 Förbränning av avloppsslam och sludgeolja ombord på fartyg som genererats under normal fartygsdrift är också tillåtet i huvud- eller hjälpmotorer eller pannor, men får då inte ske i hamnområden eller vid flodmynningar.

5 Inget i denna regel

.1 påverkar förbud eller andra krav i 1972 års konvention om förhindrande av havsföroreningar genom dumpning av avfall och andra ämnen, i dess ändrade lydelse, och tillhörande 1996 års protokoll, eller

.2 ska förhindra utveckling, installation och användning av alternativa termiska avfallsbehandlingsanläggningar på fartyg som uppfyller eller överträffar kraven i denna regel.

6.1 Med undantag av vad som anges i stycke 6 punkt 2 i denna regel ska alla avfallsförbränningsugnar på fartyg som byggts den 1 januari 2000 eller senare eller avfallsförbränningsugnar som installerats ombord på fartyg den 1 januari 2000 eller senare uppfylla kraven i tillägg IV till denna bilaga.

---

<sup>27</sup> Se internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar kondenserade gaser i bulk.

<sup>28</sup> Typgodkännandeintyg som utfärdats i enlighet med de reviderade anvisningarna för genomförande av bilaga V till MARPOL-konventionen (resolution MEPC.59(33), i ändrad lydelse genom resolution MEPC.92(45)), eller standardspecifikationer för avfallsförbränningsugnar ombord på fartyg (resolution MEPC.76(40), i ändrad lydelse genom resolution MEPC.93(45)), eller 2012 års anvisningar för genomförande av bilaga V till MARPOL-konventionen (resolution MEPC.219(63), i ändrad lydelse genom resolution MEPC.239(65)), eller 2014 års standardspecifikationer om avfallsförbränningsugnar ombord på fartyg (resolution MEPC 244(66)), eller 2017 års anvisningar om genomförandet av bilaga V till MARPOL-konventionen (resolution MEPC.295(71)).

Administrationen godkänner avfallsförbränningsugnar som omfattas av detta stycke med beaktande av de standardspecifikationer för avfallsförbränningsugnar som utarbetats av organisationen.<sup>29</sup>

6.2 Administrationen kan bevilja undantag från tillämpningen av stycke 6 punkt 1 i denna regel för avfallsförbränningsugnar som installerats ombord på fartyg före den 19 maj 2005, förutsatt att fartyget endast trafikerar inom vatten under den statens suveränitet eller jurisdiktion vars flagg fartyget har rätt att föra.

7 Avfallsförbränningsugnar som installerats i enlighet med kraven i stycke 6 punkt 1 i denna regel ska åtföljas av tillverkarens bruksanvisning 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 tillägg IV till denna bilaga.

8 Den personal som ansvarar för driften av en avfallsförbränningsugn som installerats i enlighet med kraven i stycke 6 punkt 1 i denna regel ska utbildas för att implementera instruktionerna i tillverkarens bruksanvisning enligt stycket 7 i denna regel.

9 I avfallsförbränningsugnar som installerats enligt stycke 6 punkt 1 i denna regel ska rökgasens utgångstemperatur i förbränningskammaren alltid övervakas då anordningen är i drift. Om avfallsförbränningsugnen är av typen löpande inmatning ska avfall inte matas in i ugnen då rökgasens utgångstemperatur i förbränningskammaren är lägre än 850°C. Om förbränningsugnen är av typen som matas satsvis ska den vara utformad så att rökgasens utgångstemperatur i förbränningskammaren uppnår 600°C inom fem minuter efter starten och därefter stabiliseras vid en temperatur på minst 850°C.

## **Regel 17**

### *Mottagningsanläggningar*

1 Alla fördragsslutande parter åtar sig att säkerställa att anläggningar finns tillgängliga för att på ett tillräckligt sätt svara på behovet att ta emot

.1 ozonnedbrytande ämnen och utrustning som innehåller sådana ämnen när de avlägsnas från fartyg, som använder den fördragsslutande partens reparationshamnar,

.2 rester från avgasrening från avgasreningssystem från fartyg som använder den fördragsslutande partens hamnar, terminaler och reparationshamnar,

utan att orsaka onödiga fördröjningar för fartygen, och

.3 ozonnedbrytande ämnen och utrustning som innehåller sådana ämnen från fartygens nedskrotningsanläggningar när de avlägsnas från fartyg.

2 Små örken under utveckling<sup>30</sup> kan uppfylla kraven i stycke 1 i denna regel genom regionala arrangemang när sådana arrangemang, på grund av dessa staters unika omständigheter, är den enda möjligheten att uppfylla dessa krav. Fördragsslutande parter som deltar i ett regionalt arrangemang ska

---

<sup>29</sup> Se 2014 års standardspecifikationer för avfallsförbränningsugnar ombord på fartyg (resolution MEPC.244(66)), eller standardspecifikationer för avfallsförbränningsugnar ombord på fartyg (resolution MEPC.76(40), i ändrad lydelse genom resolution MEPC.93(45)), och typgodkännande för avfallsförbränningsugnar ombord på fartyg (MEPC.1/Circ.793).

<sup>30</sup> Se 2012 års anvisningar för utarbetandet av planen för regionala mottagningsanläggningar (resolution MEPC.221(63)).

utarbete en regional plan för mottagningsanläggningar med beaktande av anvisningar som utarbetats av organisationen.<sup>31</sup>

Myndigheten för varje fördragsslutande part som deltar i arrangemanget ska konsultera organisationen för att delge följande till de fördragsslutande parterna i denna konvention:

.1 hur anvisningarna beaktas i den regionala planen för mottagningsanläggningar,

.2 uppgifter om angivna regionala mottagningscentraler för fartygsavfall, och

.3 uppgifter om hamnar med endast begränsade anläggningar.

3 Om en viss hamn eller terminal hos en fördragsslutande part, med beaktande av organisationens anvisningar, är avlägset belägen från eller saknar nödvändig industriinfrastruktur för att behandla och bearbeta de ämnen som avses i stycke 1 i denna regel och därför inte kan ta emot sådana ämnen, ska den fördragsslutande parten underrätta organisationen för hamnen eller terminalen i fråga så att informationen kan delges samtliga fördragsslutande parter och organisationens medlemsstater i informationssyfte och för att vidta lämpliga åtgärder. Alla fördragsslutande parter som har lämnat sådan information till organisationen ska också meddela organisationen sina hamnar och terminaler där det finns mottagningsanläggningar för behandling och bearbetning av sådana ämnen.

4 Alla fördragsslutande parter ska meddela organisationen om alla fall där anläggningar enligt denna regel inte är tillgängliga eller anses vara otillräckliga så att organisationen kan vidarebefordra informationen till sina medlemmar.

## **Regel 18**

### *Tillgången och kvaliteten på brännolja*

#### **Tillgången på brännolja**

1 Alla fördragsslutande parter ska vidta rimliga åtgärder för att främja tillgången på brännolja enligt denna bilaga och meddela organisationen om tillgången på brännolja som uppfyller kraven i sina hamnar och terminaler.

2.1 Om en fördragsslutande part konstaterar att ett fartyg inte iakttar kraven på standarderna för brännoljor som uppfyller kraven har den fördragsslutande partens behöriga myndighet rätt att kräva att fartyget

.1 lägger fram dokument över åtgärder som fartyget vidtagit för att kunna iaktta kraven, och

enlighet fartyget tag på .2 lägger fram bevis på att fartyget har försökt iaktta kraven avseende brännolja i med färdplanen och om brännolja inte varit tillgänglig på den planerade platsen, att har försökt lokalisera alternativa brännoljekällor och att det trots bästa försök att få brännolja som uppfyller kraven inte har varit möjligt att få tag på sådan olja.

2.2 Fartyget ska inte krävas avvika från sin planerade rutt eller fördröjas oskäligt för att uppfylla kraven.

2.3 Om ett fartyg lämnar den information som anges i stycke 2 punkt 1 i denna regel ska den fördragsslutande parten beakta alla relevanta omständigheter och bevis som lagts fram för att fastställa lämpliga åtgärder, inklusive att inte vidta kontrollåtgärder.

---

<sup>31</sup> Se 2011 års anvisningar om mottagningsanläggningar enligt MARPOL-konventionen (resolution MEPC.199(62)).

2.4 Ett fartyg ska underrätta sin administration och den behöriga myndigheten i den relevanta hamndestinationen då det inte kan få tag på brännolja som uppfyller kraven.

2.5 En fördragsslutande part meddelar organisationen då ett fartyg har lagt fram bevis på att det inte funnits tillgång till brännolja som uppfyller kraven.

### **Kvaliteten på brännolja**

3 Brännolja för förbränning som levereras till och används ombord på fartyg som omfattas av bilagan ska uppfylla följande krav:

.1 med undantag vad som anges i stycke 3 punkt 2 i denna regel:

Detta 1.1 brännoljan ska bestå av blandningar av kolväten som härrör från oljeraffinering. hindrar inte användning av små mängder tillsatsmedel för att förbättra vissa prestationsegenskaper,

1.2 brännoljan ska inte innehålla oorganiska syror, och

1.3 brännoljan ska inte innehålla tillsatsämnen eller kemiskt avfall som

.1 äventyrar fartygets säkerhet eller inverkar skadligt på maskineriets prestanda, eller

.2 är skadligt för personalen, eller

.3 bidrar allmänt till ökad luftförorening.

får inte .2 brännolja för förbränning som framtagits genom andra metoder än oljeraffinering

2.1 överstiga den tillämpliga svavelhalten som anges i regel 14 i denna bilaga,

regel 13 2.2 orsaka att en motor överstiger de tillämpliga NOx-utsläppsgränserna som anges i stycke 3 och 4, stycke 5 punkt 1 1) och stycke 7 punkt 4,

2.3 innehåller oorganiska syror, eller

eller 2.4.1 äventyrar fartygens säkerhet eller inverkar skadligt på maskineriets prestanda,



2.4.2 är skadligt för personalen, eller

2.4.3 bidrar allmänt till ökad luftförorening.

4 Denna regel tillämpas inte på kol i fast form eller på kärnbränsle. Stycke 5 och 6, stycke 7 punkt 1 och 2, stycke 8 punkt 1 och 2 och stycke 9 punkt 2, 3 och 4 i denna regel tillämpas inte på gasbränslen såsom kondenserad naturgas, komprimerad naturgas eller kondenserad mineralgasolja. Svavelhalten i gasbränslen som levereras till fartyg särskilt för förbränning ombord på fartyget ska dokumenteras av leverantören.

5 För alla fartyg som omfattas av regel 5 och 6 i denna bilaga ska uppgifter om brännolja som är avsedd att förbrännas och som levereras till och används ombord på fartyg registreras i leveranssedeln för bränsle som åtminstone ska innefatta uppgifterna som anges i tillägg V till denna bilaga.

6 Leveranssedeln för bränsle ska bevaras ombord på fartyget på en sådan plats där den alltid är lättillgänglig för inspektion vid rimliga tidpunkter. Leveranssedeln bevaras i tre år efter att brännoljan har levererats till fartyget.

7.1 Den behöriga myndigheten för en fördragsslutande part får granska uppgifterna i leveranssedeln för bränsle ombord på alla fartyg som omfattas av denna bilaga medan fartyget ligger i dess hamn eller offshore-terminal, får kopiera alla leveranssedlar och be att befälhavaren eller annan person som ansvarar för fartyget intygar att kopian av leveranssedeln är riktig. Den behöriga myndigheten kan också granska innehållet i varje leveranssedel genom att kontakta hamnen där leveranssedeln gavs.

7.2 Den behöriga myndigheten granskar leveranssedeln för bränsle och tar en kopia som intygas som riktig av den i enlighet med stycke 7 punkt 1 i denna regel så snabbt som möjligt utan att orsaka onödig fördröjning för fartyget.

8.1 Till leveranssedeln för bränsle bifogas ett representativt prov på den levererade brännoljan med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen.<sup>32</sup> Provet ska förseglas och undertecknas av leverantörens representant och fartygets befälhavare eller det befäl som ansvarade för bunkringen då tanken var fylld och provet ska bevaras på fartyget tills en betydande del av brännoljan förbrukats, dock minst i tolv månader från leveransen.

8.2 Om en fördragsslutande part kräver att det representativa provet ska analyseras för att fastställa om brännoljan uppfyller kraven i denna bilaga, så görs det i enlighet med kontrollförfarandet som anges i tillägg VI till denna bilaga.

9 De fördragsslutande parterna förbinder sig vid att säkerställa att de behöriga myndigheterna som de fördragsslutande parterna utsett

- .1 upprätthåller ett register över lokala leverantörer av brännolja,
- .2 kräver att lokala leverantörer ger en leveranssedel för bränsle och ett bränsleprov denna regel där leverantören av brännoljan intygar att brännoljan uppfyller kraven i och 18 i denna bilaga,
- .3 kräver att lokala leverantörer bevarar en kopia av leveranssedeln för bränsle i minst tre år så att hamnstaten vid behov kan granska den,
- .4 vid behov vidtar åtgärder mot sådana leverantörer av brännolja som har konstaterats leverera brännolja som inte överensstämmer med uppgifterna i leveranssedeln för bränsle,

kraven i .5 meddelar administrationen om fartyg som tar emot brännolja som inte uppfyller regel 14 eller 18 i denna bilaga, och

kraven .6 meddelar organisationen om alla fall där leverantörer av brännolja inte uppfyllt som anges i regel 14 eller 18 i denna bilaga för att vidarebefordra uppgifterna till de fördragsslutande parterna och organisationens medlemsstater.

10 De fördragsslutande parterna förbinder sig vidare att i samband med hamnstatskontroller:

.1 meddela den fördragsslutande parten eller annan stat, under vilkens jurisdiktion en leveranssedel för bränsle utfärdades, om fall där brännolja som inte uppfyller kraven levererats och ge all relevant information, och

som inte .2 säkerställa att korrigerade åtgärder vidtas vid behov för att se till att brännoljan uppfyller kraven ska göra det.

---

<sup>32</sup> Se 2009 års anvisningar om insamling av brännolja för fastställande av överensstämmelse med den reviderade bilagan VI till MARPOL-konventionen (resolution MEPC.182(59)).

11 För alla fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 ton i reguljär trafik med frekventa och regelbundna hamnbesök, kan administrationen efter förhandlingar om tillämpandet med de stater som berörs av beslutet, besluta att överensstämmelse med stycke 6 i denna regel kan dokumenteras på ett alternativt sätt som med lika stor säkerhet garanterar överensstämmelse med regel 14 och 18 i denna bilaga.

## **KAPITEL 4 – REGLER OM KOLDIOXIDINTENSITET INOM INTERNATIONELL SJÖFART**

### **Regel 19**

#### *Tillämpningsområde*

1 Detta kapitel tillämpas på alla fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 ton.

2 Bestämmelserna i detta kapitel ska inte tillämpas på:

genom .1 fartyg som endast trafikerar inom vatten som hör till den statens suveränitet eller sätt som vars flagga fartyget har rätt att föra. Varje fördragsslutande part ska dock att vidta lämpliga åtgärder säkerställa att sådana fartyg är byggda och drivs på ett möjligen uppfyller kraven i kapitel 4 i denna bilaga i den mån det är skäligt och praktiskt

FSU-fartyg .2 fartyg som inte drivs mekaniskt och plattformar som innefattar FPSO-fartyg och och borrhullplattformar oberoende av framdrivning.

3 Regel 22, 23, 24 och 25 i denna bilaga tillämpas inte på fartyg med icke-konventionell framdrivning, förutom att regel 22 och 24 omfattar kryssningsfartyg med icke-konventionell framdrivning och LNG-tankfartyg med konventionell eller icke-konventionell framdrivning som levererats den 1 september 2019 eller senare enligt definitionen i regel 2 stycke 2 punkt 1, och regel 23 och 25 tillämpas på kryssningsfartyg med icke-konventionell framdrivning och LNG-tankfartyg med konventionell eller icke-konventionell framdrivning. Regel 22, 23, 24, 25 och 28 tillämpas inte på fartyg i kategori A enligt definitionen i polarkoden.

4 Trots bestämmelserna i stycke 1 i denna regel får administrationen avstå från att tillämpa kraven i regel 22 och 24 i denna bilaga på fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 ton.

5 Bestämmelsen i stycke 4 i denna regel tillämpas inte på fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 ton

- .1 för vilka byggnadskontrakt har tecknats den 1 januari 2017 eller därefter, eller
- .2 när byggnadskontrakt inte finns, vars kölsträckning har ägt rum eller som är i motsvarande byggnadsstadium den 1 juli 2017 eller senare, eller
- .3 som levereras den 1 juli 2019 eller senare, eller
- .4 om nya eller existerande fartyg har genomgått en väsentlig ombyggnad enligt definitionen i regel 2 stycke 2 punkt 17 i denna bilaga den 1 januari 2017 eller senare och som omfattas av regel 5 stycke 4 punkt 2 och 3 i denna bilaga.

6 Administrationen för en fördragsslutande part som omfattas av denna konvention och som tillåter tillämpning av stycke 4, eller som upphäver, återkallar eller nekar tillämpning av stycket på fartyg som har rätt att föra dess flagg ska omedelbart underrätta organisationen för att vidarebefordra dessa uppgifter till de fördragsslutande parterna i detta protokoll.

## **Regel 20**

### *Syfte*

Syftet med detta kapitel är att minska koldioxidintensiteten inom internationell sjöfart och sträva efter att uppfylla kraven i IMO:s första strategi för minskning av växthusgasutsläpp från fartyg.<sup>33</sup>

## **Regel 21**

### *Funktionella krav*

För att uppnå syftet i regel 20 i denna bilaga ska ett fartyg som omfattas av detta kapitel vid behov uppfylla följande funktionella krav för att minska dess koldioxidintensitet:

- denna .1 de tekniska koldioxidintensitetskraven i enlighet med regel 22, 23, 24 och 25 i bilaga, och
- bilaga. .2 de operativa koldioxidintensitetskraven i enlighet med regel 26, 27 och 28 i denna bilaga.

## **Regel 22**

### *Uppnått designindex för energieffektivitet (uppnått EEDI-index)*

1 Det uppnådda EEDI-indexet ska beräknas för:

- .1 varje nytt fartyg,
- .2 varje nytt fartyg som har genomgått en väsentlig ombyggnad, och
- så .3 varje nytt eller existerande fartyg som genomgått en väsentlig ombyggnad som är omfattande att administrationen betraktar fartyget som nybyggt

som omfattas av en eller flera kategorier i regel 2 stycke 2 punkt 5, 7, 9, 11, 14–16, 20, 22 och 26–29 i denna bilaga. Det uppnådda EEDI-indexet är fartygsspecifikt och anger fartygets beräknade

prestanda i form av energieffektivitet och det ska åtföljas av det tekniska EEDI-dokumentet som innehåller de uppgifter som behövs för beräkningen av det uppnådda EEDI-indexet och som anger beräkningsmetoden. Administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av den ska granska det uppnådda EEDI-indexet utifrån det tekniska EEDI-dokumentet.<sup>34</sup>

2 Det uppnådda EEDI-indexet beräknas med beaktande av anvisningarna<sup>35</sup> som utarbetats av organisationen.

3 Administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av den ska för varje fartyg som omfattas av regel 24 i denna bilaga elektroniskt meddela organisationen de erfordrade och uppnådda EEDI- indexvärdena och relevanta uppgifter med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen<sup>36</sup>.

---

<sup>33</sup> IMO:s första strategi för minskning av växthusgasutsläpp från fartyg (resolution MEPC.304(72)).

<sup>34</sup> Se koden för erkända organisationer (RO-koden), som antagits av organisationen genom resolution MEPC.237(65), i ändrad lydelse av organisationen.

<sup>35</sup> Se 2018 års anvisningar om metoden för beräkning av det uppnådda energieffektivitetsindexet (EEDI-indexet) för nya fartyg (resolution MEPC.308(73), i ändrad lydelse genom resolution MEPC.322(74) och MEPC.332(76)).

<sup>36</sup> Se 2018 års riktlinjer om metoden för beräkning av det uppnådda energieffektivitetsindexet (EEDI-indexet) för nya fartyg (resolution MEPC.308(73), i ändrad lydelse genom resolution MEPC.322(74) och MEPC.332(76)).

.1 inom sju månader från avslutad besiktning enligt regel 5 stycke 4 i denna bilaga, eller

.2 inom sju månader från den 1 april 2022 för fartyg som levererats före den 1 april 2022. **Regel 23**

#### *Uppnått energieffektivitetsindex för existerande fartyg (uppnått EEXI-index)*

1 Det uppnådda EEXI-indexet beräknas för:

.1 varje fartyg, och

.2 varje fartyg som har genomgått en väsentlig ombyggnad

som omfattas av en eller flera kategorier i regel 2 stycke 2 punkt 5, 7, 9, 11, 14–16, 22 och 26–29 i denna bilaga. Det uppnådda EEXI-indexet är fartygsspecifikt och anger fartygets beräknade prestanda i form av energieffektivitet och det ska åtföljas av det tekniska EEXI-dokumentet som innehåller de uppgifter som behövs för beräkningen av det uppnådda EEXI-indexet och som anger beräkningsmetoden. Administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av den ska granska det uppnådda EEXI-indexet utifrån det tekniska EEXI-dokumentet.<sup>37</sup>

2 Det uppnådda EEXI-indexet beräknas med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen<sup>38</sup>.

3 Trots stycke 1 i denna regel kan det uppnådda EEDI-indexet som granskats av administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av den i enlighet med regel 22 stycke 1 i denna bilaga betraktas som uppnått EEXI-index för varje fartyg som omfattas av regel 22 i denna bilaga om värdet av det uppnådda EEDI-indexet är lika högt eller lägre än värdet av det erfordrade EEXI-indexet som krävs enligt regel 25 i denna bilaga. I detta fall ska det uppnådda EEXI-indexet granskas utifrån det tekniska EEDI-dokumentet.

## Regel 24

### Erfordrat EEDI-index

1 För varje

.1 nytt fartyg,

.2 nytt fartyg som har genomgått en väsentlig ombyggnad, och

.3 nytt eller existerande fartyg som genomgått en väsentlig ombyggnad som är så omfattande att administrationen betraktar fartyget som nybyggt

som omfattas av en eller flera kategorier i regel 2 stycke 2 punkt 5, 7, 9, 11, 14–16, 22 och 26–29 och som omfattas av detta kapitel ska det uppnådda EEDI-indexet vara följande:

Uppnått EEDI-index  $\leq$  Erfordrat EEDI-index =  $(1 - \frac{x}{100}) \cdot$  Värdet på referenslinjen

där X är korrigeringskoefficienten för det erfordrade EEDI-indexet som anges i tabell 1 jämfört med referenslinjen för EEDI-indexet.

---

<sup>37</sup> Se koden för erkända organisationer (RO-koden), som antagits av organisationen genom resolution MEPC.237(65), i ändrad lydelse av organisationen.

<sup>38</sup> 2021 års anvisningar om metoden för beräkning av fartygets uppnådda energieffektivitetsindex (EEXI-index) (resolution MEPC.333(76)).

2 För varje nytt och existerande fartyg som har genomgått en väsentlig ombyggnad som är så omfattande att administrationen betraktar fartyget som nybyggt ska det uppnådda EEDI-indexet beräknas enligt stycke 1 i denna regel och uppfylla dessa krav så att den tillämpliga korrigeringskoefficienten motsvarar det ombyggda fartygets fartygstyp och storlek på dagen för tecknandet av ombyggnads-kontraktet, eller när sådant kontrakt inte finns, på dagen för inledandet av ombyggnadsarbetet.

**Tabell 1 –** *Korrigeringskoefficienter (i procent) för EEDI-indexet i förhållande till EEDI-indexets referenslinje*

<b>Fartygstyp</b>	<b>Storlek</b>	<b>Fas 0 1.1. 2013 – 31.12. 2014</b>	<b>Fas 1 1.1. 2015 – 31.12. 2019</b>	<b>Fas 2 1.1. 2020 – 31.3. 2022</b>	<b>Fas 2 1.1. 2020 – 31.12. 2024</b>	<b>Fas 3 1.4. 2022 och därefter</b>	<b>Fas 3 1.1. 2025 och därefter</b>
Bulkfartyg	Minst 20 000 DWT	0	10		20		30
	10 000– 20 000 DWT	–	0-10*		0-20*		0-30*
Gastanfartyg	Minst 15 000 DWT	0	10	20		30	
	10 000– 15 000 DWT	0	10		20		30
	2 000– 10 000 DWT	–	0-10*		0-20*		0-30*
Tankfartyg	Minst 20 000 DWT	0	10		20		30
	4 000– 20 000 DWT	–	0-10*		0-20*		0-30*
	Minst 200 000 DWT	0	10	20		50	

Containerfartyg	120 000– 200 000 DWT	0	10	20		45	
	80 000– 120 000 DWT	0	10	20		40	
	40 000– 80 000 DWT	0	10	20		35	
	15 000-- 40 000 DWT	0	10	20		30	
	10 000– 15 000 DWT	–	0-10*	0-20*		15-30*	
Allmänna lastfartyg	Minst 15 000 DWT	0	10	15		30	
<b>Fartygstyp</b>	<b>Storlek</b>	<b>Fas 0 1.1. 2013 – 31.12. 2014</b>	<b>Fas 1 1.1. 2015 – 31.12. 2019</b>	<b>Fas 2 1.1. 2020 – 31.3. 2022</b>	<b>Fas 2 1.1. 2020 – 31.12. 2024</b>	<b>Fas 3 1.4. 2022 och därefter</b>	<b>Fas 3 1.1. 2025 och därefter</b>
	3 000– 15 000 DWT	–	0-10*	0-15*		0-30*	
Kylfartyg	Minst 5 000 DWT	0	10		15		30
	3 000–5 000 DWT	–	0-10*		0-15*		0-30*
Kombinations- fartyg	Minst 20 000 DWT	0	10		20		30
	4 000–20 000 DWT	–	0-10*		0-20*		0-30*
LNG- fartyg***	Minst 10 000 DWT	–	10**	20		30	
Ro-ro- fraktfartyg (fartyg avsett för transport av fordon)	Minst 10 000 DWT	–	5**		15		30

Ro-ro-fraktfartyg***	Minst 2 000 DWT	–	5**		20		30
	1 000–2 000 DWT	–	0-5*,**		0-20*		0-30*
Ro-ro passagerarfartyg***	Minst 1 000 DWT	–	5**		20		30
	250–1 000 DWT	–	0-5*,**		0-20*		0-30*
Kryssningsfartyg*** med icke-konventionell framdrivning	minst 85 000 GT	–	5**	20		30	
	25 000–85 000 GT	–	0-5*,**	0-20*		0-30*	

\* Korrigeringskoefficienten interpoleras lineariskt mellan två värden beroende på fartygets storlek.

Det lägre värdet för korrigeringskoefficienten tillämpas på mindre fartygsstorlekar.

\*\* Fas 1 börjar den 1 september 2015 för dessa fartyg.

\*\*\* Korrigeringskoefficienten tillämpas på de fartyg som levererats den 1 september 2019 eller senare enligt definitionen i regel 2 stycke 2 punkt 1.

Notera: ett streck (–) betyder att det erfordrade EEDI-indexet inte tillämpas.

3 Värdet på referenslinjerna beräknas enligt följande:

$$\text{Värdet på referenslinjen} = a \cdot b^{-c}$$

där a, b och c är de parametrar som anges i tabell 2.

**Tabell 2 - Parametrar för fastställande av referensvärdet för olika fartygstyper**

Fartygstyp som definieras i regel 2	a	b	c
2.2.5 Bulkfartyg	961,79	Fartygets DWT då DWT ≤ 279 000  279 000 då DWT > 279 000	0,477
2.2.7 Kombinationsfartyg	1 219,00	Fartygets DWT	0,488
2.2.9 Containerfartyg	174,22	Fartygets DWT	0,201
2.2.11 Kryssningsfartyg med icke-konventionell framdrivning	170,84	Fartygets GT	0,214
2.2.14 Gastankfartyg	1 120,00	Fartygets DWT	0,456
2.2.15 Allmänna lastfartyg	107,48	Fartygets DWT	0,216
2.2.16 LNG-tankfartyg	2 253,7	Fartygets DWT	0,474
2.2.22 Kylfartyg	227,01	Fartygets DWT	0,244
2.2.26 Ro-ro-fraktfartyg	1 405,15	Fartygets DWT	



	1686,17*	Fartygets DWT då DWT ≤ 17 000*	0,498
		17 000 då DWT > 17 000*	
2.2.27 Ro-ro-fraktfartyg (fartyg avsett för transport av fordon)	(DWT/GT) <sup>-0,7</sup> · 780,36 då DWT/GT < 0,3 1 812,63 då DWT/GT ≥ 0,3	Fartygets DWT	0,471
2.2.28 Ro-ro-passagerarfartyg	752,16	Fartygets DWT	0,381
	902,59*	Fartygets DWT då DWT ≤ 10 000*  10 000 då DWT > 10 000*	
2.2.29 Tankfartyg	1 218,80	Fartygets DWT	0,488

\* ska användas från fas 2 och därefter.

4 Om fartyget konstruerats så att det kan omfattas av flera än en av de fartygstyper som anges i tabell 2 ska fartygets erforderade EEDI-index vara det strängaste (lägsta) erforderade EEDI-indexvärdet.

5 Den installerade framdrivningseffekten för varje fartyg som omfattas av denna regel får inte vara mindre än den framdrivningseffekt som krävs för att upprätthålla fartygets styrförmåga under ogynnsamma förhållanden enligt definitionen i anvisningarna som organisationen utarbetat.<sup>39</sup>

6 I början av fas 1 och i mitten av fas 2 granskar organisationen den tekniska utvecklingssituationen på nytt och ändrar vid behov tidsfristerna, parametrarna för EEDI-indexets referenslinjer för fartygstyperna i fråga och korrigeringskoefficienterna som anges i denna regel.

## Regel 25

### *Erfordrat EEXI-index*

1 För varje

.1 fartyg, och

.2 fartyg som har genomgått en väsentlig ombyggnad

som omfattas av en eller flera kategorier i regel 2 stycke 2 punkt 5, 7, 9, 11, 14–16, 22 och 26–29 och som omfattas av detta kapitel ska det uppnådda EEXI-indexet vara följande:

$$\text{Uppnått EEXI-index} \leq \text{Erfordrat EEXI-index} = \left(1 - \frac{Y}{100}\right) \cdot \text{EEDI-värdet på referenslinjen}$$

där Y är korrigeringskoefficienten för det erforderade EEXI-indexet som anges i tabell 3 jämfört med referenslinjen för EEDI-indexet.

**Tabell 3 –** *Korrigeringskoefficienter (i procent) för EEXI-indexet i förhållande till EEDI-indexets referenslinje*

Fartygstyp	Storlek	Korrigeringskoefficient
Bulkfartyg	Minst 200 000 DWT	15
	20 000–200 000 DWT	20
	10 000–20 000 DWT	0-20*
Gastankfartyg	Minst 15 000 DWT	30
	10 000–15 000 DWT	20
	2 000–10 000 DWT	0-20*
Tankfartyg	Minst 200 000 DWT	15
	20 000–200 000 DWT	20

- 39 Se 2013 års temporära anvisningar för fastställande av minimiframdrivningseffekt för att upprätthålla fartygens styrförmåga i ogynnsamma förhållanden (resolution MEPC.232(65), i ändrad lydelse genom resolution MEPC.255(67) och MEPC.262(68)): konsoliderad text: MEPC.1/Circ.850/Rev.2, och anvisningarna för fastställande av minimiframdrivningseffekt för att upprätthålla fartygens styrförmåga i ogynnsamma förhållanden (MEPC.1/Circ.850/Rev.3).

Fartygstyp	Storlek	Korrigeringskoefficient
	4 000–20 000 DWT	0-20*
Containerfartyg	Minst 200 000 DWT	50
	120 000–200 000 DWT	45
	80 000–120 000 DWT	35
	40 000–80 000 DWT	30
	15 000–40 000 DWT	20
	10 000–15 000 DWT	0-20*
Allmänna lastfartyg	Minst 15 000 DWT	30
	3 000–15 000 DWT	0-30*

Kylfartyg	Minst 5 000 DWT	15
	3 000–5 000 DWT	0-15*
Kombinationsfartyg	Minst 20 000 DWT	20
	4 000–20 000 DWT	0-20*
LNG-fartyg	Minst 10 000 DWT	30
Ro-ro-fraktfartyg (fartyg avsett för transport av fordon)	Minst 10 000 DWT	15
Ro-ro-fraktfartyg	Minst 2 000 DWT	5
	1 000–2 000 DWT	0-5*
Ro-ro-passagerarfartyg	Minst 1 000 DWT	5
	250–1 000 DWT	0-5*
Kryssningsfartyg med icke-konventionell framdrivning	Minst 85 000 GT	30
	25 000–85 000 GT	0-30*

\*Korrigeringskoefficienten interpoleras lineariskt mellan två värden beroende på fartygets storlek. Det lägre värdet för korrigeringskoefficienten tillämpas på mindre fartygsstorlekar.

2 Värdena för EEDI-indexets referenslinjer beräknas i enlighet med regel 24 stycke 3 och 4 i denna bilaga. För ro-ro-fraktfartyg och ro-ro-passagerarfartyg hänvisar man till värdet på referenslinjen som används från fas 2 och därefter enligt regel 24 stycke 3 i denna bilaga.

3 Organisationen ska slutföra en granskning senast den 1 januari 2026 för att bedöma effekten av denna regel med beaktande av anvisningarna som organisationen har utarbetat. Om de fördragsslutande parterna på grundval av granskningen beslutar godkänna ändringarna i denna regel ska sådana ändringar antas och sättas i kraft i enlighet med bestämmelserna i artikel 16 i denna konvention.

## Regel 26

### *Fartygsspecifik plan för energieffektivitetshantering (SEEMP-plan)*

1 Varje fartyg ska ha en fartygsspecifik plan för energieffektivitetshantering (SEEMP-plan) som kan utgöra en del av fartygets säkerhetsledningssystem (SMS-system). SEEMP-planen utarbetas och granskas med beaktande av anvisningar som antagits av organisationen.<sup>40</sup>

2 Avseende fartyg med en bruttodräktighet på minst 5 000 ton ska SEEMP-planen innefatta en beskrivning av den metod som används för att samla in nödvändiga uppgifter enligt regel 27 stycke 1 i denna bilaga och förfarandena som används för att meddela uppgifterna till fartygets administration.

3 Avseende fartyg med en bruttodräktighet på minst 5 000 ton som omfattas av en eller flera kategorier i regel 2 stycke 2 punkt 5, 7, 9, 11, 14–16, 22 och 26–29 i denna bilaga,

.1 fram till den 1 januari 2023 ska SEEMP-planen innefatta:

används .1 en beskrivning av metoden som används för att beräkna fartygets uppnådda årliga operativa CII-värde som krävs enligt regel 28 i denna bilaga och de förfaranden som för att meddela detta värde till fartygets administration,

för de .2 det erfordrade årliga operativa CII-värdet som definieras i regel 28 i denna bilaga kommande tre åren,

uppnås .3 en genomförandeplan som visar hur det erfordrade årliga operativa CII-värdet ska under de kommande tre åren, och

.4 ett förfarande för självutvärdering och förbättring.

granskas i .2 För ett fartyg som klassificerats som D under tre på varandra följande år eller som klassificerats som E i enlighet med regel 28 i denna bilaga ska SEEMP-planen i enlighet med regel 28 stycke 8 i denna bilaga för att inkludera en plan med korrigerande åtgärder för att uppnå det erfordrade årliga operativa CII-värdet.

anvisningarna .3 SEEMP-planen ska genomgå granskning och auditering med beaktande av som utarbetats av organisationen.

## Regel 27

### *Insamling och rapportering av fartygets bränsleförbrukningsdata*

1 Från och med kalenderår 2019 ska fartyg med en bruttodräktighet på minst 5 000 ton samla in data som definieras i tillägg IX till denna bilaga, i enlighet med den metod som anges i SEEMP-planen, under kalenderåret i fråga och varje därpå följande kalenderår eller vid behov under en del av ett kalenderår.

---

<sup>40</sup> Se 2016 års anvisningar om utarbetandet av en fartygsspecifik plan för energieffektivitetshantering (SEEMP) (resolution MEPC.282(70)).

2 Med undantag för vad som anges i stycke 4, 5 och 6 i denna regel ska fartyget i slutet av varje kalenderår sammanställa data som samlats in under det kalenderåret eller vid behov under en del av kalenderåret.

3 Med undantag för vad som anges i stycke 4, 5 och 6 i denna regel ska fartyget inom tre månader efter varje avslutat kalenderår elektroniskt och i ett standardiserat format som utarbetas av organisationen<sup>41</sup> rapportera administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av den<sup>42</sup> det sammanställda värdet för varje värde som definieras i tillägg IX till denna bilaga.

4 Om ett fartyg överförs från en administration till en annan ska fartyget på överföringsdagen eller så snart som det är praktiskt möjligt meddela den tidigare administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av den<sup>42</sup>, de sammanställda uppgifterna för den perioden av kalenderåret som fartyget hörde till den administrationen enligt tillägg IX till denna bilaga och specificerade uppgifter som administrationen i fråga begärt på förhand.

5 Om ett fartyg överförs från ett bolag till ett annat ska fartyget på överföringsdagen eller så snart som det är praktiskt möjligt meddela administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av den<sup>42</sup> de sammanställda uppgifterna för den perioden av kalenderåret som fartyget hörde till bolaget i fråga enligt tillägg IX till denna bilaga och specificerade uppgifter på begäran av administrationen.

6 Om överföringen från en administration till en annan och från ett bolag till ett annat sker samtidigt tillämpas stycke 4 i denna regel.

7 Uppgifterna ska fastställas i enlighet med förfaranden som fastställts av administrationen, med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen.<sup>43</sup>

8 Med undantag för vad som anges i stycke 4, 5 och 6 i denna regel ska de specificerade uppgifterna som ligger till grund för uppgifterna som anges i tillägg IX till denna bilaga och som meddelats för det föregående kalenderåret vara lättillgängliga i minst 12 månader från slutet av kalenderåret i fråga och finnas tillgängliga för administrationen på begäran.

9 Administrationen säkerställer att uppgifterna enligt tillägg IX till denna bilaga som meddelats av fartyg med en bruttodräktighet på minst 5 000 ton och som är registrerade under administrationen överförs till IMO:s databas för fartygs förbrukning av brännolja via elektronisk kommunikation och i standardiserat format som utarbetas av organisationen senast en månad efter utfärdandet av försäkran om överensstämmelse för dessa fartyg.

10 På grundval av uppgifterna som meddelats till IMO:s databas för fartygs förbrukning av brännolja utarbetar organisationens generalsekreterare en årsrapport till kommittén för skydd av den marina miljön där en sammanfattning av de insamlade uppgifterna, statusen för saknade uppgifter och annan relevant information som kommittén eventuellt begär anges.

---

<sup>41</sup> Se 2016 års anvisningar utarbetandet av en fartygsspecifik plan för energieffektivitetshantering (SEEMP-anvisningar) (resolution MEPC.282(70)).

<sup>42</sup> Se koden för erkända organisationer (RO-koden), som antagits av organisationen genom resolution MEPC.237(65), i ändrad lydelse av organisationen.

<sup>43</sup> Se 2017 års anvisningar till administrationer för granskning av uppgifterna om fartygs förbrukning av brännolja (resolution MEPC.292(71)).

11 Organisationens generalsekreterare ger administrationen för ett fartyg som omfattas av regel 28 i denna bilaga tillgång till alla uppgifter som meddelats för fartyget i fråga för hela det föregående kalenderåret i IMO:s databas för fartygs förbrukning av brännolja.

12 Organisationens generalsekreterare upprätthåller en anonym databas som inte möjliggör identifiering av ett specifikt fartyg. De fördragsslutande parterna har tillgång till de anonyma uppgifterna endast för analysering och bearbetning av dem.

13 Organisationens generalsekreterare ansvarar för genomförandet och upprätthållandet av IMO:s databas för fartygs förbrukning av brännolja i enlighet med anvisningarna som utarbetats av organisationen.

## **Regel 28**

### *Operativ koldioxidintensitet*

#### *Uppnådd årlig operativ indikator för koldioxidintensitet (uppnått årligt operativt CII)*

1 Efter avslutat kalenderår 2023 och efter varje avslutat därpå följande kalenderår ska fartyg med en bruttodräktighet på minst 5 000 ton som omfattas av en eller flera av kategorierna i regel 2 stycke 2 punkt 5, 7, 9, 11, 14–16, 22 och 26–29 i denna bilaga beräkna den uppnådda årliga operativa CII-indikatorn under en period på 12 månader från den 1 januari till den 31

december för föregående kalenderår med uppgifter som samlats in i enlighet med regel 27 i denna bilaga och med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen.

2 Inom tre månader efter varje avslutat kalenderår ska fartyget meddela administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av den, den uppnådda årliga operativa CII-indikatorn via elektronisk kommunikation i ett standardiserat format som utarbetats av organisationen.

3 Trots stycke 1 och 2 i denna regel ska ett fartyg, om det överförs i enlighet med regel 27 stycke 4, 5 eller 6 efter den 1 januari 2023, efter avslutat kalenderår då överföringen ägt rum beräkna och meddela den uppnådda årliga operativa CII-indikatorn för hela perioden på 12 månader från den 1 januari till den 31 december under kalenderåret då överföringen ägde rum, i enlighet med regel 28 stycke 1 och 2, för granskning enligt regel 6 stycke 6 i denna bilaga med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen. Inget i denna regel undantar ett fartyg från rapporteringsskyldigheten enligt regel 27 eller denna regel i denna bilaga.

#### *Erfordrad årlig operativ indikator för koldioxidintensitet (erfordrat årligt operativt CII)*

4 För varje fartyg med en bruttodräktighet på minst 5 000 ton som omfattas av en eller flera av kategorierna i regel 2 stycke 2 punkt 5, 7, 9, 11, 14–16, 22 och 26–29 i denna bilaga ska den erfordrade årliga operativa CII-indikatorn fastställas enligt följande:

$$\text{Erfordrad årlig operativ CII-indikator} = \left(1 - \frac{Z}{100}\right) \cdot \text{CII}_R$$

där

Z är den årliga korrigeringskoefficienten som ska säkerställa kontinuerlig förbättring av fartygets operativa koldioxidintensitet inom en specifik klassificeringsnivå, och

$\text{CII}_R$  är referensvärdet.

5 Den årliga korrigeringskoefficienten  $Z^{44}$  och referensvärdet  $\text{CII}_R$  är värden som definieras med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen.

#### *Operativ koldioxidintensitetsklassificering*

6 Den uppnådda årliga operativa CII-indikatorn dokumenteras och granskas mot den erfordrade årliga operativa CII-indikatorn så att antingen administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av den ska kunna fastställa operativ koldioxidintensitetsklassificering A, B, C, D eller E som indikerar en avsevärt bättre, en aning bättre, måttlig, en aning sämre eller sämre prestationsnivå med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen. Den mittersta klassificeringsnivån C är det värde som motsvarar den erfordrade årliga operativa CII-indikatorn som anges i stycke 4 i denna regel.

#### *Korrigerande åtgärder och incitament*

7 Ett fartyg som klassificerats som D under tre på varandra följande år eller som E ska utarbeta en plan med korrigerande åtgärder för att uppnå den erfordrade årliga operativa CII-indikatorn.

8 SEEMP-planen revideras för att inkludera planen med korrigerande åtgärder med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen. Den reviderade SEEMP-planen ska lämnas till administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av den för granskning, helst samtidigt som men inte senare än 1 månad efter meddelandet om den uppnådda årliga operativa CII-indikatorn i enlighet med stycke 2 i denna regel.

9 Ett fartyg som klassificerats som D under tre på varandra följande år eller som E ska genomföra de planerade korrigerande åtgärderna i enlighet med den reviderade SEEMP-planen.

10 Administrationer, hamnmyndigheter och andra lämpliga intressenter ska uppmuntras att ge incitament till fartyg som klassificeras som A eller B.

### *Granskning*

- 11 Organisationen ska utföra en granskning senast den 1 januari 2026 för att bedöma
- .1 effektiviteten av denna regel för att minska koldioxidintensiteten inom internationell sjöfart,
  - .2 behovet av effektiviserade korrigerande åtgärder eller andra korrigeringsmetoder, inklusive eventuella ytterligare krav avseende EEXI-indexet,
  - .3 behovet av att effektivisera genomförandemekanismen,
  - .4 behovet av att effektivisera datainsamlingsystemet, och
  - .5 revideringen av Z-koefficienten och  $CII_R$  -värdena.

Om de fördragsslutande parterna på grundval av granskningen beslutar att anta ändringarna i denna regel ska sådana ändringar antas och sättas i kraft i enlighet med bestämmelserna i artikel 16 i denna konvention.

---

<sup>44</sup> Den årliga korrigeringskoefficienten är specifik för varje fartygskategori. Denna koefficient definieras för att gradvis öka för att uppfylla målen i IMO:s första strategi för minskning av växthusgasutsläpp från fartyg (resolution MEPC.304(72)).

### **Regel 29**

*Främjande av tekniskt samarbete och överföring av teknologi som hänför sig till förbättrandet av energieffektiviteten hos fartyg<sup>45</sup>*

1 Administrationerna ska i samarbete med organisationen och andra internationella organ främja och vid behov, antingen direkt eller genom organisationen, tillhandahålla stöd till stater som begär tekniskt bistånd, i synnerhet till stater under utveckling.

2 En fördragsslutande parts administration ska aktivt i samarbete med andra fördragsslutande parter, i enlighet med sin nationella lagstiftning, sina föreskrifter och sin praxis, främja utvecklingen och överföringen av teknologi och informationsutbyte med stater som begär tekniskt bistånd, i synnerhet till stater under utveckling, med avseende på genomförandet av åtgärder som uppfyller kraven i kapitel 4 och i synnerhet regel 19 stycke 4–6 i denna bilaga.

### ***Kapitel 5 – Kontroll av efterlevnaden av bestämmelserna i denna bilaga***

#### **Regel 30**

##### *Tillämpningsområde*

De fördragsslutande parterna tillämpar bestämmelserna i genomförandekoden när de uppfyller sina skyldigheter och ansvarsområden i denna bilaga.

## Regel 31

### *Kontroll av efterlevnad*

- 1 Varje fördragsslutande part ska genomgå periodiska revisioner utförda av organisationen i enlighet med revisionsstandarden för att kontrollera efterlevnaden och genomförandet av denna bilaga.
- 2 Organisationens generalsekreterare ansvarar för administrationen av revisionssystemet i enlighet med anvisningarna som utarbetats av organisationen.<sup>46</sup>
- 3 Varje fördragsslutande part ansvarar för ett smidigt genomförande av revisionen och genomförandet av åtgärdsprogrammet för bearbetningen av resultaten i enlighet med anvisningarna som utarbetats av organisationen.<sup>46</sup>
- 4 Auditeringen för alla fördragsslutande parter ska
  - .1 grunda sig på ett allmänt schema som utarbetats av organisationens generalsekreterare med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen<sup>46</sup>, och
  - .2 utföras med jämna mellanrum med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen.<sup>46</sup>

---

<sup>45</sup> Se främjande av tekniskt samarbete och överföring av teknologi som hänför sig till förbättrandet av energieffektiviteten hos fartyg (resolution MEPC.229(65)), och modellavtalet mellan regeringar om tekniskt samarbete för genomförandet av bestämmelserna i kapitel 4 till bilaga VI i MARPOL-konventionen (MEPC.1/Circ.861).

<sup>46</sup> Se ramarna och förfarandet för IMO:s revisionsprogram för medlemsstater (resolution A.1067(28)).

### Tillägg I

#### **Formulär för internationellt luftskyddscertifikat (IAPP) (regel 8)**

##### INTERNATIONELLT LUFTSKYDDSCERTIFIKAT

Utfärdat enligt bestämmelserna i 1997 års protokoll för ändring av 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, i ändrad lydelse genom därtill hörande protokoll från år 1978 (nedan kallad "konventionen") av den bemyndigande regeringen i

.....  
.....

(landets fullständiga namn)

Detta certifikat har utfärdats

av.....

(fullständigt namn på behörig person eller organisation som bemyndigats enligt bestämmelserna i konventionen)

Uppgifter om fartyget<sup>1</sup>



Fartygets  
namn .....

...

Registreringsnummer eller  
signalbokstäver .....

IMO-  
nummer<sup>2</sup> .....

.....

Registreringshamn .....

.....

Bruttodräktighet .....

.....

## HÄRMED INTYGAS

- 1 att fartyget har besiktats enligt regel 5 i bilaga VI till konventionen, och
- 2 att besiktningen visar att fartygets utrustning, anläggningar, arrangemang och material i alla avseenden uppfyller de tillämpliga kraven i bilaga VI till konventionen.

Detta certifikat är giltigt till den  
(dd/mm/åååå)<sup>3</sup>.....  
förutsatt att fartyget genomgår besiktningar i enlighet med regel 5 i bilaga VI till konventionen.

Datum för slutförande av besiktningen som ligger till grund för detta certifikat  
(dd/mm/åååå).....

Utfärdat  
i .....

.....  
(orten där certifikatet utfärdats)

Datum (dd/mm/åååå) .....  
(datum för utfärdande) (underskrift av behörigen auktoriserad tjänsteman  
utfärdande av certifikatet)  
för (myndighetens sigill eller stämpel)

---

<sup>1</sup> Uppgifterna om fartyget kan alternativt placeras horisontellt i fälten.

<sup>2</sup> Enligt IMO:s system för identifieringsnummer för fartyg (resolution A.1117(30)).

<sup>3</sup> Infoga det slutdatum som administrationen fastställt i enlighet med regel 9 stycke 1 i bilaga VI till konventionen. Det här datumets dag och månad motsvarar den årstag som definieras i regel 2 stycke 1 punkt 3 i bilaga VI till konventionen, om den inte har ändrats i enlighet med regel 9 stycke 8 i bilaga VI till konventionen.

## GODKÄNNANDE AV ÅRSBESIKTNINGAR OCH MELLANBESIKTNINGAR

HÄRMED INTYGAS att fartyget vid besiktningen som avses i regel 5 i bilaga VI till konventionen har konstaterats uppfylla de behöriga bestämmelserna i bilagan.

Årsbesiktning

Underskrift .....  
(underskrift av behörigen auktoriserad tjänsteman)

Ort .....

Datum (dd/mm/åååå) .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

Årsbesiktning/Mellanbesiktning<sup>4</sup>

Underskrift.....  
(underskrift av behörigen auktoriserad tjänsteman)

Ort .....

Datum (dd/mm/åååå) .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

Årsbesiktning/Mellanbesiktning<sup>4</sup>

Underskrift.....  
(underskrift av behörigen auktoriserad tjänsteman)

Ort .....

Datum (dd/mm/åååå) .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

Årsbesiktning

Underskrift .....  
(underskrift av behörigen auktoriserad tjänsteman)

Ort .....

Datum (dd/mm/åååå) .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

ÅRSBESIKTNING/MELLANBESIKTNING ENLIGT REGEL 9 STYCKE 8 PUNKT 3

HÄRMED INTYGAS att detta fartyg vid årsbesiktningen/mellanbesiktningen som avses i regel 9 stycke 8 punkt 3 i bilaga VI till konventionen har konstaterats uppfylla de behöriga bestämmelserna i bilagan.

Underskrift.....  
(underskrift av behörigen auktoriserad tjänsteman)

Ort .....

Datum (dd/mm/åååå) .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

<sup>4</sup> Stryk det obehövlige.

GODKÄNNANDE AV FÖRLÄNGNING AV CERTIFIKATETS GILTIGHET OM DET ÄR I KRAFT  
UNDER FEM ÅR VID TILLÄMPNING AV REGEL 9 STYCKE 3

Fartyget uppfyller de behöriga bestämmelserna i bilagan och detta certifikat godkänns i enlighet  
med regel 9 stycke 3 i bilaga VI till konventionen till den  
(dd/mm/åååå) .....

Underskrift .....  
(underskrift av behörigen auktoriserad tjänsteman)

Ort .....

Datum

(dd/mm/åååå) .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

GODKÄNNANDE EFTER FÖRNYAD BESIKTNING VID TILLÄMPNING AV REGEL 9 STYCKE 4

Fartyget uppfyller de behöriga bestämmelserna i bilagan och detta certifikat godkänns i enlighet  
med regel 9 stycke 4 i bilaga VI till konventionen till den  
(dd/mm/åååå) .....

Underskrift .....  
(underskrift av behörigen auktoriserad tjänsteman)

Ort .....

Datum

(dd/mm/åååå) .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

GODKÄNNANDE AV FÖRLÄNGNING AV CERTIFIKATETS GILTIGHET TILLS  
BESIKTNINGSHAMNEN NÅS ELLER TEMPORÄRT VID TILLÄMPNING AV REGEL 9 STYCKE 5  
ELLER 6

Detta certifikat godkänns i enlighet med regel 9 stycke 5 eller 6<sup>5</sup> i bilaga VI till konventionen till den  
(dd/mm/åååå).....  
.....

Underskrift .....  
(underskrift av behörigen auktoriserad tjänsteman)

Ort .....

Datum

(dd/mm/åååå) .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

---

<sup>5</sup> Stryk det obehövliga.

GODKÄNNANDE AV FLYTT AV ÅRSDAGEN VID TILLÄMPNING AV REGEL 9 STYCKE 8

I enlighet med regel 9 stycke 8 i bilaga VI till konventionen är den nya årsdagen

(dd/mm/åååå).....  
.....

Underskrift .....

(underskrift av behörigen auktoriserad 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 behörigen auktoriserad tjänsteman)

Ort .....

Datum (dd/mm/åååå) .....

(myndighetens sigill eller stämpel)

## TILLÄGG TILL INTERNATIONELLA LUFTSKYDDSCERTIFIKATET (IAPP-CERTIFIKATET)

### REDOGÖRELSE FÖR KONSTRUKTION OCH UTRUSTNING

#### Anmärkningar

- 1 Denna redogörelse bifogas permanent till IAPP-certifikatet. IAPP-certifikatet ska alltid finnas tillgängligt ombord på fartyget.
- 2 Redogörelsen utarbetas åtminstone på engelska, spanska eller franska. Om det utfärdande landets officiella språk också används har detta företräde vid tvist eller avvikelse.
- 3 Svaren införs i rutan antingen med ett kryss (x) för "ja" eller "tillämpas" eller streck (–) för "nej" eller "tillämpas inte".
- 4 Om inget annat anges avser hänvisningarna till reglerna i denna redogörelse reglerna i bilaga VI till konventionen och hänvisningarna till resolutionerna och cirkulären avser Internationella sjöfartsorganisationens resolutioner och cirkulär.

#### 1 Uppgifter om fartyget

##### 1.1 Fartygets

namn .....

##### 1.2 IMO-

nummer .....

##### 1.3 Datum för kölsträckning eller då fartyget var i motsvarande byggnadsstadium (dd/mm/åååå).....

.....

##### 1.4 Längd (L)<sup>6</sup> i

meter .....

#### 2 Kontroll av fartygens utsläpp

2.1 Ozonedbrytande ämnen (regel 12)

2.1.1 Följande brandsläckningssystem och andra system och utrustning som innehåller andra ozonedbrytande ämnen än klorfluorkolväten (HCFC-föreningar) och som installerats före den 19 maj 2005 kan fortfarande användas:

System eller utrustning	Placering ombord	Ämne

2.1.2 Följande system som innehåller HCFC-föreningar som installerats före den 1 januari 2020 kan fortfarande användas:

System eller utrustning	Placering ombord	Ämne

<sup>6</sup> Ifylls endast för fartyg som är byggda den 1 januari 2016 eller senare och som är speciellt konstruerade och endast används för rekreatiönsändamål och på vilka gränserna för NO<sub>x</sub>-utsläpp i regel 13 stycke 5 punkt 1 1) inte tillämpas i enlighet med regel 13 stycke 5 punkt 2 1) eller 3).

2.2 Kväveoxider (NO<sub>x</sub>) (regel 13)

2.2.1 Följande marindieselmotorer som installerats på detta fartyg uppfyller kraven i regel 13:

Tillämplig regel i bilaga VI till MARPOL-konventionen (NTC = NO <sub>x</sub> -koden från år 2008) (GM = godkänd metod)		Motor #1	Motor #2	Motor #3	Motor #4	Motor #5
1	Tillverkare och modell					
2	Serienummer					
3	Användning (tillämpliga användningscykler – NTC 3.2)					
4	Uteffekt (kW) (NTC 1.3.11)					
5	Nominellt varvtal (rpm) (NTC 1.3.12)					
6	Identisk motor installerad ≥ 1/1/2000 undantagen enligt regel 13.1.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Installationsdatum för identisk motor (dd/mm/åååå) enligt regel 13.1.1.2					
8a	Väsentlig ombyggnad (dd/mm/åååå)	13.2.1.1 & 13.2.2				
8b		13.2.1.2 & 13.2.3				
8c		13.2.1.3 & 13.2.3				
9a	Nivå I	13.3		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9b		13.2.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9c		13.2.3.1		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9d		13.2.3.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9e		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10a	Nivå II	13.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10c		13.2.2 (Nivå III inte möjlig)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10d		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10e		13.5.2 (Undantag)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10f		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11a	NO <sub>x</sub> - utsläppskontroll- områden inom nivå III	13.5.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11c		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tillämplig regel i bilaga VI till MARPOL-konventionen (NTC = NO <sub>x</sub> -koden från år 2008) (GM = godkänd metod)			Motor #1	Motor #2	Motor #3	Motor #4	Motor #5
11d		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	GM <sup>7</sup>	installerad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13		inte tillgänglig på marknaden vid denna besiktning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14		tillämpas inte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 2.3 Svaveloxider (SO<sub>x</sub>) och partiklar (regel 14)

### 2.3.1 När fartyget trafikerar utanför ett utsläppskontrollområde som fastställs i regel 14 stycke 3 använder fartyget

.1 brännolja vars svavelhalt som registrerats i leveranssedeln för bränsle inte överskrider det tillämpliga gränsvärdet 0,50 % m/m, och/eller.....

.2 ett motsvarande arrangemang som godkänts i enlighet med regel 4 stycke 1 som anges i stycke 2 punkt 6 och som är minst lika effektivt avseende minskningen av SO<sub>x</sub>-utsläpp som en brännolja vars gränsvärde för svavelhalt är 0,50 % m/m.....

2.3.2 När fartyget trafikerar inom ett utsläppskontrollområde som fastställs i regel 14 stycke 3 använder fartyget

det .1 brännolja vars svavelhalt som anges i leveranssedeln för bränsle inte överskrider tillämpliga gränsvärdet 0,10 % m/m, och/eller.....

anges i .2 ett motsvarande arrangemang som godkänts i enlighet med regel 4 stycke 1 som stycke 2 punkt 6 och som är minst lika effektivt avseende minskning av SO<sub>x</sub>-utsläpp som en brännolja vars gränsvärde för svavelhalten är 0,10 % m/m.....

2.3.3 För fartyg utan ett motsvarande arrangemang som godkänts i enlighet med regel 4 stycke 1 och som anges i stycke 2 punkt 6, får den i leveranssedeln registrerade svavelhalten i brännoljan som transporteras för användning ombord på fartyget inte överstiga 0,50 % m/m.....

2.3.4 Fartyget är utrustat med utsedda provtagningspunkter i enlighet med regel 14 stycke 10 eller 11.....

2.3.5 I enlighet med regel 14 stycke 12 ska kravet på att installera eller utse en provtagningspunkt/punkter enligt regel 14 stycke 10 eller 11 inte tillämpas på bränslematningssystem för bränsle med låg flampunkt som är avsedda att förbrännas ombord på fartyget för framdrivning eller användning.....

## 2.4 Flyktiga organiska föreningar (VOC) (regel 15)

2.4.1 Tankfartyget har ett installerat uppsamlingsystem för ångutsläpp som är godkänt i enlighet med MSC/Circ.585.....

---

<sup>7</sup> Se 2014 års anvisningar om godkänd metod (resolution MEPC.243(66)).

2.4.2.1 Ett tankfartyg som transporterar råolja har en godkänd VOC-hanteringsplan.....

2.4.2.2 Godkännandereferens för VOC-hanteringsplanen .....

## 2.5 Avfallsförbränning på fartyg (regel 16)

Fartyget har en avfallsförbränningsugn

.1 som installerats den 1 januari 2000 eller senare och som uppfyller .1 resolution MEPC.76(40), i ändrad lydelse<sup>8</sup>.....

.2 resolution MEPC.244(66).....



.2 som installerats före den 1 januari 2000 och som uppfyller

.1 resolution MEPC.59(33), i ändrad

lydelse<sup>9</sup>.....□

.2 resolution MEPC.76(40), i ändrad

lydelse<sup>10</sup>.....□

## 2.2 Likvärdighet (regel 4)

Fartyget har tillstånd att använda följande tillbehör, material, utrustning eller apparater för installation ombord på fartyget eller andra förfaranden, alternativa 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 i .....  
(ort för utfärdande av redogörelsen)

Datum (dd/mm/åååå) .....

.....  
(datum för utfärdande)

.....  
(underskrift av tjänsteman behörigen  
auktoriserad för utfärdande av redogörelsen)

(myndighetens sigill eller stämpel)

---

<sup>8</sup> I ändrad lydelse genom resolution MEPC.93(45).

<sup>9</sup> I ändrad lydelse genom resolution MEPC.92(45).

<sup>10</sup> I ändrad lydelse genom resolution MEPC.93(45).

## Tillägg II

### Testcykler och viktningsfaktorer (regel 13)

Följande testcykler och viktningsfaktorer ska tillämpas vid kontroll av huruvida utsläppet av kväveoxider ligger under de tillämpliga gränsvärdena för marindieselmotorer i enlighet med regel

13 i denna bilaga genom att använda de testmetoder och uträkningsätt som definieras i den år 2008 reviderade NO<sub>x</sub>-koden.

.1 Testcykel E2 tillämpas på marindieselmotorer med konstant varvtal och som används som huvudmotor, inklusive dieselmotorer för dieselektriska maskinerier.

.2 Testcykel E2 tillämpas på propellermaskinerier utrustade med propellrar med kontrollerbar stigning.

av .3 Testcykel E3 tillämpas på huvud- och hjälpmotorer vilkas belastning är beroende av propellerns varvtal.

.4 Testcykel D2 tillämpas på hjälpmotorer med konstant varvtal.

last som .5 Testcykel C1 tillämpas på de hjälpmotorer med varierande varvtal och varierande last som inte ingår i punkterna ovan.

Testcykel för huvudmotorer med konstant varvtal

(inklusive dieselmotorer för dieselektriska maskinerier och propellermaskinerier med ställbar stigning)

Testcykeltyp E2	Varvtal	100 %	100 %	100 %	100 %
	Effekt	100 %	75 %	50 %	25 %
	Viktningsfaktor	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 %
	Viktningsfaktor	0,2	0,5	0,15	0,15

Testcykel för hjälpmotorer med konstant varvtal

Testcykeltyp D2	Varvtal	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	Effekt	100 %	75 %	50 %	25 %	10 %
	Viktningsfaktor	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

Testcykel för hjälpmotorer med varierande varvtal och varierande belastning

Testcykeltyp C1	Varvtal	Nominellt varvta I				Mellan			Tomgång
	Vridmoment	100 %	75 %	50 %	10 %	100 %	75 %	50 %	0 %
	Viktningsfaktor	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

Om ett certifikat ska utfärdas för motorn i enlighet med regel 13 stycke 5 punkt 1 1) får det fastställda utsläppet vid respektive driftläge inte överskrida det tillämpliga gränsvärdet för NO<sub>x</sub>-utsläpp med mer än 50 procent, utom i följande fall:

- .1 Läget 10 % i testcykel D2.
- .2 Läget 10 % i testcykel C1.
- .3 Tomgång i testcykel C1.

## **Kriterier och förfaranden för fastställande av utsläppskontrollområden (regel 13 stycke 6 och regel 14 stycke 3)**

### **1 Syfte**

1.1 Syftet med detta tillägg är att tillhandahålla de fördragsslutande parterna kriterier och förfaranden med stöd av vilka de kan lägga fram förslag för att fastställa utsläppskontrollområden och att ange faktorer som ska beaktas när organisationen bedömer sådana förslag.

1.2 Utsläpp av NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> och partiklar från oceangående fartyg ökar halterna av luftföroreningar i städer och kustområden i hela världen. Luftföroreningarnas skadliga konsekvenser för folkhälsan och miljön är bland annat för tidig dödlighet, hjärt- och lungsjukdomar, lungcancer, kroniska sjukdomar i andningsorganen, försurning och övergödning.

1.3 Organisationen överväger godkännandet av ett utsläppskontrollområde om förslaget stöds av ett påvisat behov att förhindra, minska och kontrollera fartygens utsläpp av NO<sub>x</sub> eller SO<sub>x</sub> och partiklar eller alla dessa tre utsläppstyper (nedan utsläpp).

### **2 Förfarande för fastställande av utsläppskontrollområden**

2.1 Förslag till organisationen om fastställande av ett utsläppskontrollområde för NO<sub>x</sub> eller SO<sub>x</sub> och partiklar eller alla tre utsläppstyper kan endast lämnas av fördragsslutande parter. När två eller flera fördragsslutande parter har gemensamma intressen inom ett visst område ska de lämna ett gemensamt förslag.

2.2 Förslaget om att fastställa ett visst område som utsläppskontrollområde ska lämnas till organisationen i enlighet med organisationens regler och förfaranden.

### **3 Kriterier för fastställande av utsläppskontrollområden**

3.1 Förslaget ska innefatta

där .1 en klar avgränsning av det föreslagna tillämpningsområdet och en referenskartan där området märkts ut,

partiklar .2 typ/typer av utsläpp som föreslås omfattas av kontrollen (dvs. NO<sub>x</sub> eller SO<sub>x</sub> och eller alla tre utsläppstyper),

från .3 beskrivning av befolkningen och miljön som hotas av konsekvenser från utsläppen från fartyg,

ökar .4 en bedömning att utsläppen från fartyg som trafikerar inom det föreslagna området halten av luftföroreningar eller har skadliga konsekvenser för miljön. Bedömningen ska innefatta en beskrivning av de relevanta utsläppens inverkan på människors hälsa och miljön, såsom skadliga konsekvenser för land- och vattensystem, områden med naturproduktion, kritiska livsmiljöer, vattnets kvalitet, människors hälsa och vid behov områden av kulturell eller vetenskaplig betydelse. Relevant källhänvisning och metoder som använts ska anges,

avseende .5 relevant information avseende klimatförhållandena inom det föreslagna tillämpningsområdet och för de hotade befolkningarna och havsområdena, särskilt dominerande vindriktningar eller topografiska, geologiska, oceanografiska, morfologiska eller andra förhållanden som kan öka halterna av luftföroreningar eller de skadliga miljökonsekvenserna,

trafikens .6 fartygstrafikens karaktär inom det föreslagna utsläppskontrollområdet, inklusive riktningar och täthet,

.7 en beskrivning av de kontrollåtgärder som den fördragsslutande parten eller de fördragsslutande parterna som lagt fram förslaget har vidtagit mot de landbaserade utsläppen av NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> och partiklar som inverkar på befolkningar och miljöområden i riskzonen samtidigt som man överväger åtgärder som bör vidtas enligt bestämmelserna i regel 13 och 14 i bilaga VI till denna konvention, och

.8 de relativa kostnaderna för minskning av utsläpp från fartyg jämfört med kontrollen på land samt kostnadernas ekonomiska konsekvenser för den internationella handelssjöfarten.

3.2 De geografiska gränserna för ett utsläppskontrollområde grundar sig på de relevanta kriterierna som beskrivs ovan, inklusive utsläpp och fällning från fartyg som navigerar inom det föreslagna området, trafikens riktningar och täthet samt vindförhållanden.

#### **4 Organisationens förfarande för bedömning och godkännande av utsläppskontrollområden**

4.1 Organisationen behandlar alla förslag som en eller flera fördragsslutande parter lämnar in.

4.2 Vid bedömning av förslaget beaktar organisationen de kriterier som ska inkluderas i varje förslag enligt avsnitt 3 ovan.

4.3 Ett utsläppskontrollområde fastställs genom en ändring av denna bilaga och ändringen handläggs, godkänns och sätts i kraft i enlighet med artikel 16 i denna konvention.

#### **5 Utsläppsområdenas verksamhet**

5.1 Fördragsslutande parter som har fartyg som trafikerar inom området uppmanas framföra eventuella problem avseende verksamheten i området till organisationen.

## Typgodkännande av fartygs avfallsförbränningsugnar och verksamhetsbegränsningar (regel 16)

1 Alla avfallsförbränningsugnar på fartyg som beskrivs i regel 16 stycke 6 punkt 1 i bilaga VI till konventionen ska ha IMO:s typgodkännandecertifikat. För att erhålla ett sådant certifikat ska avfallsförbränningsugnen vara konstruerad och byggd enligt godkänd standard som beskrivs i regel 16 stycke 6 punkt 1. Varje modell ska genomgå ett specificerat typgodkännandetest på fabriken eller vid en godkänd testinstitution på administrationens ansvar så att följande standardspecifikationer för bränsle/avfall används i typgodkännandetesten för att fastställa om avfallsförbränningsugnen fungerar inom de gränser som definieras i stycke 2 i detta tillägg:

Sludgeolja som innehåller: 75 % sludgeolja från tung brännolja,

5 % spillsmörjolja, och

20 % emulgerat vatten.

Fast avfall som innehåller: 50 % livsmedelsavfall,

50 % sopor som innehåller:

ca 30 % papper,

ca 40 % kartong,

ca 10 % trasor,

ca 20 % plast.

Blandningen har högst 50 % fukt och 7 % obrännbart fast avfall.

2 Avfallsförbränningsugnar som beskrivs i regel 16 stycke 6 punkt 1 i bilaga VI till konventionen drivs inom följande gränser:

O<sub>2</sub> i förbränningskammare: 6–12 %

Rökgasernas CO-halt i genomsnitt högst: 200 mg/MJ

Sottal i genomsnitt högst: Bacharach 3 eller Ringelmann 1 (ogenomskinlighet 20 %) (ett högre sotal är endast godtagbart under mycket korta perioder, såsom vid start)

Obrända komponenter i askavfall: Högst 10 % av vikten

Rökgasens utgångstemperaturområde i förbränningskammaren: 850–1200 °C

## Information som ska inkluderas i leveranssedeln för bränsle (regel 18 stycke 5)

- 1 Det mottagande fartygets namn och IMO-nummer
  - 2 Hamn
  - 3 Datum då leveransen inleddes
  - 4 Namn, adress och telefonnummer till leverantören av fartygsbrännoljan
  - 5 Produktnamn
  - 6 Mängd i ton
  - 7 Densitet vid temperatur på 15 °C (kg/m<sup>3</sup>)<sup>1</sup>
  - 8 Svavelhalt (% m/m)<sup>2</sup>
  - 9 Anmälan som undertecknats och certifierats av representanten för leverantören av brännoljan om att den levererade brännoljan uppfyller kraven i regel 18 stycke 3 i denna bilaga och att svavelhalten i den levererade brännoljan inte överstiger:
    - gränsvärdet som anges i regel 14 stycke 1 i denna bilaga,
    - gränsvärdet som anges i regel 14 stycke 4 i denna bilaga, eller
    - köparens specificerade gränsvärde (% m/m) som representanten för leverantören av brännoljan har fyllt i på grundval av köparens anmälan enligt vilken brännoljan
- av
- kraven
- minskas denna
- .1 är avsedd att användas i kombination med motsvarande förfarande för att uppfylla i enlighet med regel 4 i denna bilaga, eller
- .2 omfattas av ett relevant undantag som tillåter fartyget att utföra försök för att utsläpp av svaveloxider och forska i kontrollteknologi i enlighet med regel 3 stycke 2 i denna bilaga.

Representanten för leverantören av brännoljan fyller i anmälan genom att kryssa i relevant ruta/relevanta rutor med ett kryss (x).

---

<sup>1</sup> Brännoljan testas i enlighet med standarden ISO 3675:1998 eller ISO 12185:1996.

<sup>2</sup> Brännoljan testas i enlighet med standarden ISO 8754:2003.

Tillägg VI

**Kontrollförfarande för brännoljeprov enligt bilaga VI till MARPOPL-konventionen (regel 18 stycke 8 punkt 2 eller regel 14 stycke 8)**

Följande kontrollförfarande tillämpas för att fastställa om brännolja som levereras till, används eller transporteras för användning ombord på fartyg iakttar gränserna för svavelhalt enligt regel 14 i denna bilaga.

Detta tillägg hänvisar till följande representativa brännoljeprov enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen:

Del 1 – prov av levererad brännolja<sup>1</sup> i enlighet med regel 18 stycke 8 punkt 1, nedan "MARPOL-prov", enligt definitionen i regel 2 stycke 1 punkt 22.

Del 2 – prov av brännolja i användning<sup>2</sup> som är avsedd att användas eller transporteras för användning ombord i enlighet med regel 14 stycke 8, nedan "driftprov" enligt definitionen i regel 2 stycke 1 punkt 16 och "ombordprov"<sup>3</sup> enligt definitionen i regel 2 stycke 1 punkt 24.

### **Del 1 – MARPOL-prov**

#### **1 Allmänna krav**

1.1 Ett representativt brännoljeprov enligt regel 18 stycke 8 punkt 1 (nedan 'MARPOL-prov') används för att kontrollera svavelhalten i brännolja som levereras till fartyget.

1.2 Den fördragsslutande parten administrerar kontrollförfarandet via sin behöriga myndighet.

1.3 Laboratoriet som ansvarar för testförfarandet av svavelhalten enligt denna bilaga ska ha en giltig ackreditering<sup>4</sup> för att utföra testmetoden som används.

#### **2 Kontrollförfarandet del 1**

2.1 MARPOL-provet lämnas av den behöriga myndigheten till laboratoriet.

2.2 Laboratoriet

.1 registrerar sigillets nummer och provanteckningarna i testdagboken,

.2 registrerar provsigillets skick vid mottagandet i testdagboken, och

.3 avvisar prov med brutet sigill före mottagandet och registrerar avslaget i testdagboken.

2.3 Om sigillet på det mottagna provet inte är brutet genomför laboratoriet kontrollförfarandet och

.1 öppnar provets sigill,

---

<sup>1</sup> Prov som tagits i enlighet med 2009 års anvisningar om provtagning av brännolja för att fastställa att bilaga VI i den reviderade MARPOL-konventionen iakttas (resolution MEPC.182(59)).

<sup>2</sup> Prov som tagits i enlighet med 2019 års anvisningar om provtagning ombord för att kontrollera svavelhalten i brännolja som används ombord på fartyg (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).

<sup>3</sup> Se 2020 års anvisningar om provtagning ombord av brännolja som är avsedd att användas eller transporteras för användning ombord på fartyg (MEPC.1/Circ.889).

<sup>4</sup> Laboratoriet ska vara ackrediterat enligt standarden ISO/IEC 17025:2017 eller motsvarande standard för att utföra svavelhaltstest enligt standarden ISO 8754:2003.

.2 försäkras sig om att provet är fullständigt homogent,



.3 tar två underprov av provet, och

.4 förseglar provet på nytt och registrerar uppgifterna om det nya sigillet i testdagboken.

2.4 De två underproven testas efter varandra i enlighet med testmetoden som specificeras i regel 2 stycke 1 punkt 30 i denna bilaga. I kontrollförfarandet för del 1 hänvisar man till resultatet av testanalyserna med 1A och "1B":

.1 resultaten 1A och 1B registreras i testdagboken i enlighet med testmetodens krav, och

.2 om resultaten 1A och 1B är inom testmetodens repeterbarhetsgräns ( $r$ )<sup>5</sup> ska resultaten anses vara giltiga, eller

förkastas .3 om resultaten 1A och 1B inte är inom testmetodens repeterbarhetsgräns ( $r$ )  
förseglas båda resultaten och laboratoriet tar och analyserar två nya underprov. Provfaskan på nytt i enlighet med stycke 2 punkt 3 4) då de nya underproven tagits.

utreda .4 om repeterbarheten mellan 1A och 1B misslyckas två gånger ska laboratoriet  
orsaken till misslyckandet och rätta till den före nya test av provet utförs. Då  
repetierbarhetsproblemet har lösts tas två nya underprov i enlighet med stycke 2  
punkt 3. Provet förseglas på nytt i enlighet med stycke 2 punkt 3 4) då de nya underproven tagits.

2.5 Om testresultaten 1A och 1B är giltiga beräknas medelvärdet av dessa två resultat. För att hänvisa till medelvärdet används bokstaven X och medelvärdet registreras i testdagboken:

.1 om resultatet X är högst det gränsvärde som tillämpas enligt regel 14 ska brännoljan anses uppfylla kraven, eller

.2 om resultat X överskrider gränsvärdet som tillämpas enligt regel 14 anses brännoljan inte uppfylla kraven.

**Tabell 1: Sammanfattning av del 1 – förfarandet för MARPOL-prov**

På grundval av testmetoden som avses i regel 2 stycke 1 punkt 30 i denna bilaga		
Tillämpligt gränsvärde % m/m: V	Resultat 2.5.1: $X \leq V$	Resultat 2.5.2: $X > V$
0,10	Uppfyllde kravet	Uppfyllde inte kravet
0,50		
Resultatet angivet med 2 decimaler		

2.6 De slutliga resultaten från detta kontrollförfarande bedöms av en behörig myndighet.

2.7 Laboratoriet ger en kopia av testdagboken till den behöriga myndigheten som sköter kontrollförfarandet.

<sup>5</sup> Beräkningen av repeterbarhet ( $r$ ) enligt standarden ISO 4259:2017-2 och såsom definieras i den använda testmetoden.

## Del 2 – Driftprov och ombordprov

### 3 *Allmänna krav*

3.1 Vid behov används ett driftprov eller ombordprov för att kontrollera svavelhalten i brännoljan som representeras av brännoljeprovet i fråga vid provtagningspunkten.

3.2 Den fördragsslutande parten administrerar kontrollförfarandet via sin behöriga myndighet.

3.3 Laboratoriet som ansvarar för testförfarandet av svavelhalten enligt denna bilaga ska ha en giltig ackreditering<sup>6</sup> för att utföra testmetoden som används.

### 4 *Kontrollförfarandet del 2*

4.1 Driftprovet eller ombordprovet lämnas av den behöriga myndigheten till laboratoriet.

4.2 Laboratoriet

.1 registrerar sigillets nummer och provanteckningarna i testdagboken,

.2 registrerar provsigillets skick vid mottagandet i testdagboken, och

.3 avvisar prov med brutet sigill före mottagandet och registrerar avslaget i testdagboken.

4.3 Om sigillet på det mottagna provet inte är brutet genomför laboratoriet kontrollförfarandet och

.1 öppnar provets sigill,

.2 försäkrar sig om att provet är fullständigt homogent,

.3 tar två underprov av provet, och

.4 förseglar provet på nytt och registrerar uppgifterna om det nya sigillet i testdagboken.

4.4 De två underproven testas efter varandra i enlighet med testmetoden som specificeras i regel 2 stycke 1 punkt 30 i denna bilaga. I kontrollförfarandet i del 2 hänvisar man till de erhållna resultaten med 2A och 2B:

.1 resultaten 2A och 2B registreras i testdagboken i enlighet med testmetodens krav, och

resultaten .2 om resultaten 2A och 2B är inom testmetodens repeterbarhetsgräns ( $r$ )<sup>7</sup> ska anses vara giltiga, eller

förkastas .3 om resultaten 2A och 2B inte är inom testmetodens repeterbarhetsgräns ( $r$ )  
förseglas båda resultaten och laboratoriet tar och analyserar två nya underprov. Provflaskan på nytt i enlighet med stycke 4 punkt 3 4) då de nya underproven tagits, och

utreda .4 om repeterbarheten mellan 2A och 2B misslyckas två gånger ska laboratoriet  
problemet orsaken till misslyckandet och rätta till den före nya test av provet utförs. Då  
punkt 3. avseende repeterbarheten har lösts tas två nya underprov i enlighet med stycke 4  
tagits. Provet förseglas på nytt i enlighet med stycke 4 punkt 3 4) då de nya underproverna

---

<sup>6</sup> Laboratoriet ska vara ackrediterat enligt standarden ISO/IEC 17025:2017 eller en motsvarande standard för att utföra ett svavelhaltstest enligt standarden ISO 8754:2003.

<sup>7</sup> Beräkning av repeterbarhet (r) enligt standarden ISO 4259:2017-2 och såsom definieras i den använda testmetoden.

4.5 Om testresultaten 2A och 2B är giltiga beräknas medelvärdet av dessa två resultat. För att hänvisa till medelvärdet används bokstaven Z och medelvärdet registreras i testdagboken:

.1 om Z är högst det gränsvärde som tillämpas enligt regel 14 anses svavelhalten i brännoljan som representeras i det testade provet uppfylla kraven,

.2 om Z överskrider gränsvärdet som tillämpas enligt regel 14 men är högst lika stort som det tillämpliga gränsvärdet  $+0,59 R$  (där R avser testmetodens repeterbarhet)<sup>8</sup>, anses svavelhalten i brännoljan som representeras i det testade provet uppfylla kraven, eller

.3 om Z överskrider det tillämpliga gränsvärdet  $+0,59 R$  enligt regel 14 anses svavelhalten i brännoljan som representeras i det testade provet inte uppfylla kraven.

**Tabell 2: Sammanfattning av förfarandet för driftprov och ombordprov<sup>9</sup>**

På grundval av testmetoden som avses i regel 2 stycke 1 punkt 30 i denna bilaga				
Tillämpligt gränsvärde % m/m: V	Testets marginalvärd e: W	Resultat 4.5.1: Z $\leq V$	Resultat 4.5.2: V $< Z \leq W$	Resultat 4.5.3: Z $> W$
0,10	0,11	Uppfylld e kravet	Uppfylld e kravet	Uppfyllde inte kravet
0,50	0,53			
		Resultat Z angivet med 2 decimaler		

4.6 De slutliga resultaten från detta kontrollförfarande bedöms av en behörig myndighet.

4.7 Laboratoriet ger en kopia av testdagboken till den behöriga myndigheten som sköter kontrollförfarandet.

<sup>8</sup> Beräkning av repeterbarheten (R) enligt standarden ISO 4259:2017-2 och såsom definieras i den använda testmetoden.

<sup>9</sup> Resultat från tester som utförts av bolaget eller andra aktörer omfattas inte av MARPOL-förfarandet och ska därmed hanteras enligt tillvägagångssättet i standarden ISO 4259:2017-2 avseende prov som tagits av mottagaren.

Tillägg VII

### Utsläppskontrollområden (regel 13 stycke 6 och regel 14 stycke 3)

1 Gränserna för de utsläppskontrollområden som utsetts i enlighet med regel 13 stycke 6 och regel 14 stycke 3 fastställs i detta tillägg med undantag för Östersjöområdet och Nordsjöområdet.

2 Det nordamerikanska området omfattar

.1 havsområdet utanför Förenta staternas och Kanadas Stillahavskust som avgränsas av geodetiska linjer som förbinder följande koordinater:

Punkt	Breddgrad	Längdgrad
1	32°32'.10 N	117°06'.11 W
2	32°32'.04 N	117°07'.29 W
3	32°31'.39 N	117°14'.20 W
4	32°33'.13 N	117°15'.50 W
5	32°34'.21 N	117°22'.01 W
6	32°35'.23 N	117°27'.53 W
7	32°37'.38 N	117°49'.34 W
8	31°07'.59 N	118°36'.21 W
9	30°33'.25 N	121°47'.29 W
10	31°46'.11 N	123°17'.22 W
11	32°21'.58 N	123°50'.44 W
12	32°56'.39 N	124°11'.47 W
13	33°40'.12 N	124°27'.15 W
14	34°31'.28 N	125°16'.52 W
15	35°14'.38 N	125°43'.23 W
16	35°44'.00 N	126°18'.53 W
17	36°16'.25	126°45'.30

	N	W
18	37°01'.35 N	127°07'.18 W
19	37°45'.39 N	127°38'.02 W
20	38°25'.08 N	127°53'.00 W
21	39°25'.05 N	128°31'.23 W
22	40°18'.47 N	128°45'.46 W
23	41°13'.39 N	128°40'.22 W
24	42°12'.49 N	129°00'.38 W
25	42°47'.34 N	129°05'.42 W
26	43°26'.22 N	129°01'.26 W
27	44°24'.43 N	128°41'.23 W
28	45°30'.43 N	128°40'.02 W
29	46°11'.01 N	128°49'.01 W
30	46°33'.55 N	129°04'.29 W
31	47°39'.55 N	131°15'.41 W
32	48°32'.32 N	132°41'.00 W
33	48°57'.47 N	133°14'.47 W

Punkt	Breddgrad	Längdgrad
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	138°48'.53

	N	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

et- .2 de havsområden utanför Förenta staternas, Kanadas och Frankrikes (Saint-Pierre-Miquelon) Atlantkust och Förenta staternas Mexikanska golfkust som avgränsas av geodetiska linjer som förbinder följande koordinater:

Punkt	Breddgrad	Längdgrad
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

Punkt	Breddgrad	Längdgrad
-------	-----------	-----------

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

<b>Punkt</b>	<b>Breddgrad</b>	<b>Längdgrad</b>
63	28°36'.59 N	76°48'.00 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
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



<b>Punkt</b>	<b>Breddgrad</b>	<b>Längdgrad</b>
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
107	25°43'.40 N	79°42'.59 W
108	25°42'.31 N	79°42'.48 W
109	25°40'.37 N	79°42'.27 W
110	25°37'.24 N	79°42'.27 W
111	25°37'.08 N	79°42'.27 W
112	25°31'.03 N	79°42'.12 W
113	25°27'.59 N	79°42'.11 W
114	25°24'.04 N	79°42'.12 W
115	25°22'.21 N	79°42'.20 W
116	25°21'.29 N	79°42'.08 W
117	25°16'.52 N	79°41'.24 W
118	25°15'.57 N	79°41'.31 W
119	25°10'.39 N	79°41'.31 W
120	25°09'.51 N	79°41'.36 W
121	25°09'.03 N	79°41'.45 W
122	25°03'.55 N	79°42'.29 W
123	25°03'.00 N	79°42'.56 W
124	25°00'.30 N	79°44'.05 W
125	24°59'.03 N	79°44'.48 W
126	24°55'.28 N	79°45'.57 W
127	24°44'.18 N	79°49'.24 W
128	24°43'.04 N	79°49'.38 W
129	24°42'.36 N	79°50'.50 W
130	24°41'.47 N	79°52'.57 W
131	24°38'.32 N	79°59'.58 W
132	24°36'.27 N	80°03'.51 W
133	24°33'.18 N	80°12'.43 W
134	24°33'.05 N	80°13'.21 W
135	24°32'.13 N	80°15'.16 W
136	24°31'.27 N	80°16'.55 W
137	24°30'.57 N	80°17'.47 W
138	24°30'.14 N	80°19'.21 W
139	24°30'.06 N	80°19'.44 W
140	24°29'.38 N	80°21'.05 W
141	24°28'.18 N	80°24'.35 W
142	24°28'.06 N	80°25'.10 W
143	24°27'.23 N	80°27'.20 W

144	24°26'.30 N	80°29'.30 W
-----	-------------	-------------

<b>Punkt</b>	<b>Breddgrad</b>	<b>Längdgrad</b>
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	24°00'.00 N	81°11'.16 W
161	23°55'.32 N	81°12'.55 W
162	23°53'.52 N	81°19'.43 W
163	23°50'.52 N	81°29'.59 W
164	23°50'.02 N	81°39'.59 W
165	23°49'.05 N	81°49'.59 W
166	23°49'.05 N	82°00'.11 W
167	23°49'.42 N	82°09'.59 W
168	23°51'.14 N	82°24'.59 W
169	23°51'.14 N	82°39'.59 W
170	23°49'.42 N	82°48'.53 W
171	23°49'.32 N	82°51'.11 W
172	23°49'.24 N	82°59'.59 W
173	23°49'.52 N	83°14'.59 W
174	23°51'.22 N	83°25'.49 W
175	23°52'.27 N	83°33'.01 W
176	23°54'.04 N	83°41'.35 W
177	23°55'.47 N	83°48'.11 W
178	23°58'.38 N	83°59'.59 W
179	24°09'.37 N	84°29'.27 W
180	24°13'.20 N	84°38'.39 W
181	24°16'.41 N	84°46'.07 W
182	24°23'.30 N	84°59'.59 W
183	24°26'.37 N	85°06'.19 W

184	24°38'.57 N	85°31'.54 W
185	24°44'.17 N	85°43'.11 W

Punkt	Breddgrad	Längdgrad
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

Kauais,  
följande

.3 det havsområde utanför Hawaiiöarna Hawaiiis, Mauis, Oahus, Molokais, Niihaus, Lanais och Kahoolawes havskust som avgränsas av geodetiska linjer som förbinder koordinater:

Punkt	Breddgrad	Längdgrad
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

Punkt	Breddgrad	Längdgrad
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

3

Området för Förenta staternas Karibiska hav omfattar

och  
följande

.1 havsområdet beläget utanför Atlantkusten och Karibiska havskusten i Puerto Rico Förenta staternas Jungfruöar som avgränsas av geodetiska linjer som förbinder koordinater:

Punkt	Breddgrad	Längdgrad
-------	-----------	-----------

1	17°18'.37 N	67°32'.14 W
2	19°11'.14 N	67°26'.45 W
3	19°30'.28 N	65°16'.48 W
4	19°12'.25 N	65°06'.08 W
5	18°45'.13 N	65°00'.22 W
6	18°41'.14 N	64°59'.33 W
<b>Punkt</b>	<b>Breddgrad</b>	<b>Längdgrad</b>
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'.00 W
16	18°24'.28 N	64°47'.57 W
17	18°24'.18 N	64°47'.01 W
18	18°23'.13 N	64°46'.37 W
19	18°22'.37 N	64°45'.20 W
20	18°22'.39 N	64°44'.42 W
21	18°22'.42 N	64°44'.36 W
22	18°22'.37 N	64°44'.24 W
23	18°22'.39 N	64°43'.42 W
24	18°22'.30 N	64°43'.36 W
25	18°22'.25 N	64°42'.58 W
26	18°22'.26 N	64°42'.28 W
27	18°22'.15 N	64°42'.03 W
28	18°22'.22 N	64°40'.60 W
29	18°21'.57 N	64°40'.15 W
30	18°21'.51 N	64°38'.23 W
31	18°21'.22 N	64°38'.16 W
32	18°20'.39 N	64°38'.33 W
33	18°19'.15 N	64°38'.14 W
34	18°19'.07 N	64°38'.16 W
35	18°17'.23 N	64°39'.38 W
36	18°16'.43 N	64°39'.41 W
37	18°11'.33 N	64°38'.58 W
38	18°03'.02 N	64°38'.03 W
39	18°02'.56 N	64°29'.35 W
40	18°02'.51 N	64°27'.02 W
41	18°02'.30 N	64°21'.08 W
42	18°02'.31 N	64°20'.08 W
43	18°02'.03 N	64°15'.57 W

44	18°00'.12 N	64°02'.29 W
45	17°59'.58 N	64°01'.04 W
46	17°58'.47 N	63°57'.01 W
47	17°57'.51 N	63°53'.54 W
48	17°56'.38 N	63°53'.21 W
49	17°39'.40 N	63°54'.53 W

<b>Punkt</b>	<b>Breddgrad</b>	<b>Längdgrad</b>
50	17°37'.08 N	63°55'.10 W
51	17°30'.21 N	63°55'.56 W
52	17°11'.36 N	63°57'.57 W
53	17°05'.00 N	63°58'.41 W
54	16°59'.49 N	63°59'.18 W
55	17°18'.37 N	67°32'.14 W

Tillägg VIII

**Formulär för det Internationella energieffektivitetscertifikatet (IEE-certifikatet)**

**INTERNATIONELLT ENERGIEFFEKTIVITETSCERTIFIKAT**

Utfärdat enligt bestämmelserna i 1997 års ändringsprotokoll, i ändrad lydelse, till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, ändrad genom därtill hörande protokoll från år 1978 (nedan kallad "konventionen") av den bemyndigande regeringen i

.....  
.....  
(landets fullständiga namn)

Detta certifikat har utfärdats

av .....

(fullständigt namn på den person eller institution som bemyndigats i  
med konventionens bestämmelser)

enlighet

**Fartygets uppgifter<sup>1</sup>**

Fartygets

namn .....

Registreringsnummer eller

signalbokstäver .....

Registreringshamn .....

Bruttodräktighet .....

IMO-  
nummer<sup>2</sup> .....

**HÄRMED INTYGAS**

1 att fartyget har besiktats i enlighet med regel 5 stycke 4 i bilaga VI till konventionen,  
och

2 att fartyget vid besiktningen har konstaterats uppfylla de tillämpliga kraven i reglerna  
22, 23, 24, 25 och 26.

Datum för slutförande av besiktningen som ligger till grund för detta  
certifikat:.....

(dd/mm/åååå)

Utfärdat

i .....  
(orten där certifikatet utfärdats)

(dd/mm/åååå): .....

.....

(datum för utfärdande)

(underskrift av behörigen auktoriserad  
tjänsteman som utfärdar certifikatet)

(myndighetens sigill eller stämpel)

---

<sup>1</sup> Uppgifterna om fartyget kan alternativt placeras horisontellt i fälten.

<sup>2</sup> Enligt IMO:s system för identifieringsnummer för fartyg (resolution A.1117(30)).

### **Tillägg till det Internationella energieffektivitetscertifikatet (IEE-certifikatet)**

#### REDOGÖRELSE FÖR BYGGSÄTT RELATERAD TILL ENERGIEFFEKTIVITET

Anmärkningar:

- 1 Denna redogörelse ska permanent fogas till IEE-certifikatet. IEE-certifikatet ska alltid finnas tillgängligt ombord på fartyget.
- 2 Redogörelsen ska åtminstone finnas på engelska, franska eller spanska. Om den utfärdande fördragsslutande partens officiella språk också används ska detta ha företräde vid en tvist eller avvikelser.
- 3 Svaren införs i rutan antingen med ett kryss (x) för "ja" eller "tillämpas" eller streck (-) för "nej" eller "tillämpas inte".
- 4 Om inget annat anges avser hänvisningarna till reglerna i denna redogörelse reglerna i bilaga VI till konventionen och hänvisningarna till resolutionerna och cirkulären avser Internationella sjöfartsorganisationens resolutioner och cirkulär.

#### **1 Uppgifter om fartyget**

1.1 Fartygets

namn .....  
.....

1.2 IMO-

nummer .....  
.....

1.3 Datum för

byggnadskontraktet .....

1.4 Datum för väsentlig ombyggnad (vid

behov).....



1.5 Bruttodräktighet .....

1.6 Dödvikt .....

1.7 Fartygets typ<sup>3</sup> .....

## 2 Framdrivningsmaskineri

2.1 Dieseldrivet framdrivningsmaskineri.....□

2.2 Diesel-elektriskt framdrivningsmaskineri.....□

2.3 Turbindrivet framdrivningsmaskineri.....□

2.4 Hybriddrivet framdrivningsmaskineri.....□

2.5 Annat framdrivningsmaskineri än vad som anges ovan.....□

## 3 Uppnått designindex för energieffektivitet (EEDI-index)

---

<sup>3</sup> Fartygstypen antecknas i enlighet med definitionerna i regel 2. Om fartyget omfattas av flera än en av de fartygstyper som definieras i regel 2 ska fartyget betraktas som den typ som har det strängaste (lägsta) erforderade EEDI-indexet. Om fartyget inte omfattas av någon av de fartygstyper som definieras i regel 2 antecknas "Fartyg annat än de fartygstyper som definieras i regel 2".

3.1 Det uppnådda EEDI-indexet enligt regel 22 stycke 1 har beräknats 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 befrias med stöd av regel 22 stycke 1 eftersom fartyget inte är ett nytt fartyg enligt definitionen i regel 2 stycke 2 punkt 18 .....

3.2.2 framdrivningsmaskineriets typ befrias i enlighet med regel 19 stycke 3.....□

3.2.3 kravet i regel 22 inte tillämpas av fartygets administration i enlighet med regel 19 stycke 4...□

3.2.4 fartygstypen befrias i enlighet med regel 19 stycke 3.....□

#### **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 befrias med stöd av regel 24 stycke 1 eftersom fartyget inte är ett nytt fartyg enligt definitionen i regel 2 stycke 2 punkt 18 .....□
- 4.2.2 framdrivningsmaskineriets typ befrias i enlighet med regel 19 stycke 3.....□
- 4.2.3 kravet i regel 24 inte tillämpas av fartygets administration i enlighet med regel 19 stycke 4...□
- 4.2.4 fartygstypen befrias i enlighet med regel 24 stycke 1.....□
- 4.2.5 fartygets kapacitet är mindre än gränsen för minimikapaciteten enligt tabell 1 i regel 24 stycke 2.....□

#### **5 Uppnått energieffektivitetsindex för existerande fartyg (EEXI-index)**

- 5.1 Det uppnådda EEXI-indexet enligt regel 23 stycke 1 har beräknats med beaktande av anvisningarna<sup>4</sup> som utarbetats av organisationen.....□
- Det uppnådda EEXI-indexet är.....gram koldioxid per ton-mile
- 5.2 Det uppnådda EEXI-indexet har inte beräknats eftersom
- 5.2.1 framdrivningsmaskineriets typ befrias i enlighet med regel 19 stycke 3.....□
- 5.2.2 fartygstypen befrias i enlighet med regel 23 stycke 1.....□

#### **6 Erfordrat EEXI-index**

- 6.1 Det erfordrade EEXI-indexet är.....gram koldioxid per ton-mile enligt regel 25
- 6.2 Det erfordrade EEXI-indexet tillämpas inte eftersom
- 6.2.1 framdrivningsmaskineriets typ befrias i enlighet med regel 19 stycke 3.....□

---

<sup>4</sup> Se 2021 års anvisningar om beräkningsmetoden för det uppnådda energieffektivitetsindexet för existerande fartyg (EEXI-indexet) (resolution MEPC.333(76)).

- 6.2.2 fartygstypen befrias i enlighet med regel 25 stycke 1.....□

6.2.3 fartygets kapacitet är mindre än gränsen för minimikapaciteten enligt tabell 3 i regel  
25 stycke  
1.....□

## **7 Hanteringsplan för fartygets energieffektivitet**

7.1 Fartyget har en handlingsplan för energieffektivitet (SEEMP-plan) i enlighet med regel 26....□

## **8 Tekniskt EEDI-dokument**

8.1 Ett tekniskt EEDI-dokument enligt regel 22 stycke 1 har bifogats till IEE-certifikatet .....□

8.1.1 Det tekniska EEDI-dokumentets identifikations-/kontrollnummer.....

8.1.2 Datum för granskning av det tekniska EEDI-dokumentet.....

## **9 Tekniskt EEXI-dokument**

9.1 Ett tekniskt EEXI-dokument enligt regel 23 stycke 1 har bifogats till IEE-certifikatet.....□

9.1.1 Det tekniska EEXI-dokumentets identifikations-/kontrollnummer.....

9.1.2 Datum för granskning av det tekniska EEXI-dokumentet.....

9.2 Ett tekniskt EEXI-dokument har inte bifogats till IEE-certifikatet eftersom det uppnådda EEDI-indexet används som ett alternativ till det uppnådda EEXI-indexet.....□

HÄRMED INTYGAS att denna redogörelse är riktig till alla delar.

Utfärdat

i .....  
...

(ort för utfärdande av redogörelsen)

(dd/mm/åååå): .....

.....  
(datum för utfärdande)

behörigen  
redogörelsen)

(underskrift av tjänsteman  
auktoriserad för utfärdande av

(myndighetens sigill eller stämpel)

Tillägg IX

**Uppgifter som ska lämnas till IMO:s databas över fartygs förbrukning av brännolja**

Fartygets identifikationsuppgifter

IMO-nummer .....  
.....

Kalenderårets period då uppgifterna lämnas

Startdatum  
(dd/mm/ååå) .....  
.....

Slutdatum  
(dd/mm/åååå) .....  
.....

Fartygets tekniska egenskaper

Fartygstyp enligt definitionen i regel 2 i denna bilaga eller annan fartygstyp (ska anges) ..... Bruttodräktighet  
(GT)<sup>1</sup> .....  
.....

Nettodräktighet  
(NT)<sup>2</sup> .....  
.....

Dödsviktston  
(DWT)<sup>3</sup> .....  
.....

Uteffekt (nominell effekt)<sup>4</sup> på över 130 kW på huvud- eller hjälpförbränningsmotorerna (ska anges i kW) .....  
.....

EEDI-index (om det tillämpas).....  
.....

Isklass<sup>5</sup> .....  
.....

Förbrukning av brännolja enligt brännoljetyp<sup>6</sup> i ton och metoder som använts för insamling av data över  
brännoljeförbrukning .....

Transportsträcka .....

Resetimmar .....

---

<sup>1</sup> Bruttodräktigheten ska beräknas enligt den internationella skeppmätningkonventionen från 1969.

<sup>2</sup> Nettodräktigheten ska beräknas enligt den internationella skeppmätningkonventionen från 1969. Om detta inte tillämpas anges "tillämpas inte".

<sup>3</sup> Med dödvikt (DWT) avses skillnaden uttryckt i ton mellan ett fartygs displacement och fartygets lättvikt i vatten med en relativ densitet på 1 025 kg/m<sup>3</sup> vid sommarlastdjupgående. Sommarlastdjupgåendet ska beaktas som maximalt sommardjupgående som fastställts i stabilitetsguiden godkänd av administrationen eller ett organ som erkänts av den. Om detta inte tillämpas anges "tillämpas inte".

<sup>4</sup> Med nominell effekt avses den största fortgående nominella effekten som specificeras på motorns typskylt.

<sup>5</sup> Isklassen ska iaktta definitionen i den internationella koden för fartyg som trafikerar polarvatten (polarkoden) (resolutionerna MEPC.264(68) och MSC.385(94)). Om detta inte tillämpas anges "tillämpas inte".

<sup>6</sup> Se 2018 års anvisningar om metoden för beräkning av det uppnådda energieffektivitetsindexet (EEDI-indexet) för nya fartyg (resolution MEPC.308(73), i ändrad lydelse genom resolution MEPC.322(74) och MEPC.332(76)).

Tillägg X

### **Formulär för försäkran om överensstämmelse – rapportering av brännoljeförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering**

#### **FÖRSÄKRAN OM ÖVERENSSTÄMMELSE – RAPPORTERING AV BRÄNNOLJEFÖRBRUKNING OCH OPERATIV KOLDIOXIDINTENSITETSKLASSIFICERING**

Utfärdat enligt bestämmelserna i 1997 års ändringsprotokoll, i ändrad lydelse, till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, ändrad genom därtill hörande protokoll från år 1978 (nedan kallad "konventionen") av den bemyndigande regeringen i

.....  
.....  
(landets fullständiga namn)

Detta certifikat har utfärdats

av .....

(fullständigt namn på den person eller institution som bemyndigats i enlighet med konventionens bestämmelser)

### Fartygets uppgifter<sup>1</sup>

Fartygets

namn.....  
.....

Registreringsnummer eller  
signalbokstäver .....

IMO-

nummer<sup>2</sup> .....

Registreringshamn.....  
.....

Bruttodräktighet.....  
.....

Dödvikt.....  
.....

Fartygstyp.....  
.....

### HÄRMED MEDDELAS ATT

1 fartyget har lämnat uppgifterna som krävs enligt regel 27 i bilaga VI till konventionen  
till administrationen, uppgifterna omfattar fartygets verksamhet under perioden  
(dd/mm/åååå)–(dd/mm/åååå),

2 uppgifterna har samlats in och rapporterats i enlighet med de metoder och  
förfaranden som presenteras i fartygets SEEMP-plan som var i kraft under perioden  
(dd/mm/åååå)– (dd/mm/åååå),

3 fartygets uppnådda årliga operativa CII-indikator under perioden (dd/mm/åååå)–  
(dd/mm/åååå) var ..... för fartyg som enligt regel 28 stycke 1 och 2 i  
bilaga VI till konventionen omfattas av regel 283,

---

<sup>1</sup> Uppgifterna om fartyget kan alternativt placeras horisontellt i fälten.

<sup>2</sup> Enligt IMO:s system för identifieringsnummer för fartyg (resolution A.1117(30)).

<sup>3</sup> Om ett fartyg som avses i regel 27 stycke 4, 5 eller 6 förflyttas ska dessa avsnitt fyllas i i enlighet med regel 28 stycke 3 i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

4 för den här perioden får fartygen följande årliga operativa  
koldioxidintensitetsklassificering:

A      B      C      D      E

för fartyg som enligt regel 28 i bilaga VI till konventionen omfattas av regel 28<sup>3</sup>, och

5 en korrigerande handlingsplan har utarbetats och inkluderats i SEEMP-planen (för fartyg som omfattas av regel 28 och som klassificerats som D i tre på varandra följande år eller som E)\*

Denna försäkran om överensstämmelse är giltig till den (dd/mm/åååå) .....

Utfärdat

i.....  
.....

(ort där intyget utfärdats)

(dd/mm/åååå): ..... .....

.....

(datum för utfärdande)

(underskrift av tjänsteman behörigen  
auktoriserad för utfärdande av intyget)

(myndighetens sigill eller stämpel)

## Formulär för dispenscertifikat för obemannade icke-självgående pråmar

### DISPENS CERTIFIKAT FÖR DET INTERNATIONELLA LUFTFÖRORENINGSINTYGET FÖR OBEMANNADE ICKE-SJÄLVGÅENDE PRÅMAR

Utfärdat enligt bestämmelserna i 1997 års ändringsprotokoll, i ändrad lydelse, till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, ändrad genom därtill hörande protokoll från år 1978 (nedan kallad "konventionen") av den bemyndigande regeringen i

.....  
.....  
(landets fullständiga namn)

Detta certifikat har utfärdats  
av .....  
....  
(fullständigt namn på den person eller institution som bemyndigats i enlighet med konventionens bestämmelser)

Fartygets uppgifter<sup>1</sup>  
Fartygets  
namn.....  
.....

Registreringsnummer eller  
signalbokstäver .....

IMO-  
nummer<sup>2</sup> .....

Registreringshamn.....  
.....

Bruttodräktighet.....  
.....

#### HÄRMES INTYGAS

1 att den obemannade icke-självgående pråmen har besiktats i enlighet med regel 3 stycke 4 i bilaga VI till konventionen,

2 att besiktningen visar att den obemannade icke-självgående pråmen  
.1 inte drivs mekaniskt,  
.2 inte har system, utrustning och/eller maskiner installerade som kan generera utsläpp som kontrolleras genom bilaga VI till konventionen, och  
.3 varken har personer eller levande djur ombord, och

3 att den obemannade icke-självgående pråmen enligt regel 3 stycke 4 i bilaga VI till konventionen är befriad från certifikat och relaterade besiktningskrav enligt regel 5 stycke 1 och regel 6 stycke 1 i bilaga VI till konventionen.



Certifikatet är giltigt till den (dd/mm/åååå) ..... förutsatt att förutsättningarna för undantaget kvarstår.

---

<sup>1</sup> Uppgifterna om fartyget kan alternativt placeras horisontellt i fälten.

<sup>2</sup> Enligt IMO:s system för identifieringsnummer för fartyg (resolution A.1117(30)).

Datum för slutförande av besiktningen som ligger till grund för detta certifikat (dd/mm/åååå).....

Utfärdat

i.....

.....

(orten där certifikatet utfärdats)

(dd/mm/åååå): .....

.....

(datum för utfärdande)

(underskrift av behörigen auktoriserad tjänsteman som utfärdar intyget)

(myndighetens sigill eller stämpel)