ZBIERKA ZÁKONOV
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Ročník 2013

Vyhlásené: 1. 11. 2013 Vyhlásená verzia v Zbierke zákonov Slovenskej republiky

Obsah tohto dokumentu má informatívny charakter.

344

OZNÁMENIE

Ministerstva zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky

Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky oznamuje, že 26. septembra 1997 bol v Londýne prijatý Protokol z roku 1997, ktorým sa mení a dopĺňa Protokol z roku 1978 k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí, ktorého nedeliteľnou súčasťou je Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973 (MARPOL PROT 1997).

Národná rada Slovenskej republiky s protokolom vyslovila súhlas uznesením č. 76 z 27. júna 2012 a rozhodla o tom, že protokol je medzinárodnou zmluvou, ktorá má podľa čl. 7 ods. 5 Ústavy Slovenskej republiky prednosť pred zákonmi.

Prezident Slovenskej republiky podpísal listinu o prístupe 14. septembra 2012. Listina o prístupe bola 8. októbra 2012 uložená u depozitára, ktorým je generálny tajomník Medzinárodnej námornej organizácie.

Protokol nadobudol platnosť 19. mája 2005 v súlade s článkom 6 ods. 1.

Pre Slovenskú republiku nadobudol platnosť 8. januára 2013 v súlade s článkom 6 ods. 2.

K oznámeniu č. 344/2013 Z. z.

PROTOKOL Z ROKU 1997, KTORÝM SA MENÍ A DOPĹŇA PROTOKOL Z ROKU 1978 K MEDZINÁRODNÉMU DOHOVORU O ZABRÁNENÍ ZNEČISŤOVANIU Z LODÍ, KTORÉHO NEDELITEĽNOU SÚČASŤOU JE MEDZINÁRODNÝ DOHOVOR O ZABRÁNENÍ ZNEČISŤOVANIU Z LODÍ Z ROKU 1973

ZMLUVNÉ STRANY TOHTO PROTOKOLU,
SÚ zmluvnými stranami Protokolu z roku 1978 k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973,
UZNÁVAJÚC potrebu zabrániť znečisťovaniu a regulovať znečistenie ovzdušia z lodí,
PRIPOMÍNAJÚC zásadu 15 Deklarácie z Ria o životnom prostredí a rozvoji, ktorá vyzýva k predbežnej opatrnosti,
BERÚC DO ÚVAHY, že tento cieľ by sa dal najlepšie dosiahnuť uzatvorením Protokolu z roku 1997, ktorým sa mení a dopĺňa Protokol z roku 1978 k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí, ktorého nedeliteľnou súčasťou je Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973;
SA DOHODLI TAKTO:

Článok 1
Menený a dopĺňaný dokument

Dokument, ktorý tento protokol mení a dopĺňa, je Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí 1973, zmenený Protokolom z roku 1978 (ďalej len „dohovor“).

Článok 2
Doplnenie prílohy VI dohovoru

Dopĺňa sa príloha VI s názvom nariadenia na zabránenie znečisťovaniu ovzdušia z lodí, ktorej text je uvedený v prílohe tohto protokolu.

Článok 3
Všeobecné povinnosti

1. Dohovor a tento protokol budú čítané a vykladané zmluvnými stranami tohto protokolu spolu ako jeden dokument.
2. Každý odkaz na tento protokol tvorí súčasne odkaz na prílohu tohto protokolu.

Článok 4
Postup pri zmene a doplnení

Pri uplatňovaní článku 16 dohovoru na zmeny a doplnenia prílohy VI a jej dodatkov, odkaz na „zmluvnú stranu dohovoru“ bude znamenať odkaz na zmluvnú stranu viazanú touto prílohou.
ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 5
Podpis, ratifikácia, prijatie, schválenie a pristúpenie

1. Tento protokol je otvorený na podpis v hlavnom sídle Medzinárodnej námornej organizácie (ďalej len „organizácia“) od 1. januára 1998 do 31. decembra 1998 a potom bude otvorený na pristúpenie. Zmluvnými stranami tohto protokolu sa môžu stať len zmluvné strany Protokolu z roku 1978, týkajúceho sa Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973 (ďalej len „protokol z roku 1978“)
   (a) podpisom bez výhrady ratifikácie, prijatia alebo schválenia alebo
   (b) podpisom s výhradou ratifikácie, prijatia alebo schválenia, po ktorých nasleduje ratifikácia, prijatie alebo schválenie alebo
   (c) pristúpením.
2. Ratifikácia, prijatie, schválenie alebo pristúpenie budú vykonané uložením listiny na tento účel u generálneho tajomníka organizácie (ďalej len „generálny tajomník“).

Článok 6

Nadobudnutie platnosti

1. Tento protokol nadobudne platnosť po uplynutí dvanástich mesiacov odo dňa, keď najmenej pätnásť štátov, ktorých obchodné loďstvá predstavujú spolu najmenej 50 percent hrubej priestornosti svetového námorného loďstva, sa stane zmluvnými stranami tohto protokolu v súlade s článkom 5 tohto protokolu.
2. Každá ratifikačná listina, listina o prijatí, schválení alebo pristúpení, uložená po nadobudnutí platnosti tohto protokolu, nadobudne platnosť po uplynutí troch mesiacov odo dňa jej uloženia.
3. Odo dňa prijatia zmeny alebo doplnenia tohto protokolu v súlade s článkom 16 dohovoru každá uložená ratifikačná listina, listina o prijatí, schválení alebo pristúpení bude platiť pre tento protokol v platnom znení.

Článok 7

Vypovedanie

1. Každá zmluvná strana tohto protokolu môže tento protokol vypovedať kedykoľvek po uplynutí piatich rokov odo dňa, keď tento protokol nadobudol platnosť pre túto zmluvnú stranu.
2. Vypovedanie nadobudne platnosť uložením listiny o vypovedaní u generálneho tajomníka.
3. Vypovedanie nadobudne platnosť po uplynutí dvanástich mesiacov odo dňa prijatia oznámenia generálnym tajomníkom alebo po uplynutí dlhšej lehoty, ktorá môže byť uvedená v oznámení.
4. Vypovedanie protokolu z roku 1978 v súlade s jeho článkom VII zahŕňa aj výpoveď tohto protokolu v súlade s týmto článkom. Také vypovedanie nadobudne platnosť v deň nadobudnutia platnosti vypovedania protokolu z roku 1978 v súlade s jeho článkom VII.

Článok 8

Depozitár

1. Tento protokol je uložený u generálneho tajomníka (ďalej len „depozitár“).
2. Depozitár je povinný
   (a) informovať všetky štáty, ktoré podpísali tento protokol alebo k nemu pristúpili o
      (i) každom novom podpise alebo uložení ratifikačnej listiny, listiny o prijatí, schválení alebo pristúpení, spolu s ich dátumom,
      (ii) dátume nadobudnutia platnosti tohto protokolu a
      (iii) uložení každej listiny o vypovedaní tohto protokolu, spolu s dátumom jej prijatia a dátumom nadobudnutia platnosti vypovedania a
   (b) poslať úradne overené kópie tohto protokolu všetkým štátom, ktoré podpísali tento protokol alebo k nemu pristúpili.
3. Po nadobudnutí platnosti tohto protokolu, bezodkladne depozitár zašle jeho úradne overenú kópiu Sekretariátu OSN na registráciu a uverejnenie v súlade s článkom 102 Charty OSN.

Článok 9

Jazyky

Tento protokol je vyhotovený v jednej kópii v arabskom, čínskom, anglickom, francúzskom, ruskom a španielskom jazyku, pričom každé znenie má rovnakú platnosť.

NA DÔKAZ TOHO podpísaní, riadne na to splnomocnení svojimi vládami, podpísali tento protokol.

V LONDÝNE dvadsiateho šiesteho septembra tisícdeväťstodeväťdesiatsedem.

DOPLNENIE PRÍLOHY VI MEDZINÁRODNÉHO DOHOVORU O ZABRÁNENÍ ZNEČISŤOVANIU Z LODÍ Z ROKU 1973, ZMENENÝ PROTOKOLOM Z ROKU 1978

Nasledujúca nová príloha VI sa dopĺňa za existujúcu prílohu V:

„PRÍLOHA VI
NARIADENIA PRE ZABRÁNENIE ZNEČISŤOVANIA OVZDUŠIA Z LODÍ

KAPITOLA I – VŠEOBECNÉ

NARIADENIE 1

Platnosť

Ustanovenia tejto prílohy sa budú vzťahovať na všetky lode, ak nie je výslovne ustanovené inak v nariadeniach 3, 5, 6, 13, 15, 18 a 19 tejto prílohy.

NARIADENIE 2

Definície

Pre účely tejto prílohy:

(1) „Podobná fáza výstavby" znamená fázu, v ktorej:

(a) sa začína výstavba identifikovateľná s konkrétnou loďou; a

(b) sa začala montáž tejto lode, zahŕňajúca aspoň 50 ton alebo jedno percento z odhadovanej hmotnosti všetkých stavebných materiálov podľa toho, ktorá hodnota je menšia.

(2) „Nepretržité podávanie" je definované ako proces, pri ktorom odpad je podávaný do spaľovacej komory bez ľudskej pomoci, zatiaľ čo spaľovňa je v normálnom prevádzkovom stave s prevádzkovou teplotou spaľovacej komory 850 °C až 1200 °C.

(3) „Emisia" znamená každé vypustenie látok, podliehajúce regulácii v zmysle tejto prílohy, z lodí do ovzdušia alebo do mora.

(4) „Nová inštalácia" vo vzťahu k nariadeniu 12 tejto prílohy znamená inštaláciu systémov, zariadení vrátane nových prenosných hasiacich jednotiek, izolácie alebo iných materiálov na lodi po dni, keď táto príloha nadobudne platnosť, ale neznamená opravu alebo doplnenie predtým nainštalovaných systémov, zariadení, izolácie alebo iných materiálov, alebo doplnenie prenosných hasiacich jednotiek.

(5) „Technický kódex NOx" znamená Technický kódex o regulácii emisií oxidov dusíka z námorných dieselových motorov, prijatý rezolúciou konferencie č. 2, ktorá môže byť zmenená organizáciou, ak tieto zmeny budú prijaté a nadobudnú platnosť v súlade s ustanoveniami článku 16 tohto dohovoru týkajúcimi sa procesov zmien použiteľných pre dodatok prílohy.

(6) „Látky poškodzujúce ozón" znamenajú regulované látky definované v odseku 4 článku 1 Montrealského protokolu o látkach, ktoré poškodzujú ozónovú vrstvu z roku 1987, ktoré sú uvedené v prílohách A, B, C alebo E uvedeného protokolu, platných v čase uplatnenia alebo výkladu tejto prílohy.
„Látky poškodzujúce ozón", ktoré možno nájsť na palube lodí, zahŕňajú okrem iného:
Halón 1211 Bromochlorodifluorometán
Halón 1301 Bromotrifluoromethane
Halón 2402 l,2-dibromo-l,l,2,2-tetrafluoroetán (známy aj ako halón 114B2)
CFC-11 Trichlorofluorometán
CFC-12 Dichlorodifluorometán
CFC-113 1,1,2-trichloro-l,2,2-trifluoroetán

CFC-114 1,2-dichloro-l,1,2,2-tetrafluoroetán
CFC-115 Chloropentafluoroetán

(7) „Ropný kal“ je kal z odlučovačov vykurovacích alebo mazacích olejov, odpadový mazací olej z hlavných alebo pomocných strojných zariadení alebo odpadový olej z odlučovačov kalových vôd, olejových filtračných zariadení alebo odkvapkávacích mís.

(8) „Spaľovanie odpadu na palube“ je spaľovanie odpadu alebo iných látok na palube lode, ak tento odpad alebo iná látka vznikli počas normálnej prevádzky tejto lode.

(9) „Palubná spaľovňa odpadu“ je palubné zariadenie, ktoré je určené primárne na spaľovanie odpadu.

(10) „Stavané lode“ sú lode, ktorých kýly sú práve kladené alebo ktoré sú v podobnej fáze výstavby.

(11) „Kontrolná oblasť emisie SOx“ je oblasť, pri ktorej je potrebné prijať špeciálne záväzné opatrenia pre emisie SOx z lodí s cieľom obmedziť, kontrolovať a zabrániť znečisteniu ovzdušia SOx a jeho sprievodným negatívnym dosahom na suchozemské a morské oblasti. Kontrolné oblasti emisie SOx budú zahŕňať oblasti uvedené v nariadení 14 tejto prílohy.

(12) „Tanker“ je ropný tanker definovaný v nariadení 1 odsek 4 prílohy I alebo tanker na chemikálie definovaný v nariadení 1 odsek 1 príloha II tohto dohovoru.

(13) „Protokol z roku 1997“ je Protokol z roku 1997, ktorým sa mení a dopĺňa Protokol z roku 1978 k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí, ktorého nedeliteľnou súčasťou je Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973.

NARIADENIE 3
Všeobecné výnimky

Nariadenia tejto prílohy nebudú platiť pre:

(a) emisiu, ktorá je potrebná pre zaistenie bezpečnosti lode alebo záchranu života na mori; alebo

(b) emisiu, ktorá je výsledkom poškodenia lode alebo jej zariadenia:

(i) pod podmienkou, že boli prijaté všetky primerané opatrenia po vzniku škody alebo zistení emisie s cieľom zabránenia emisii alebo za účelom jej minimalizácie;

(ii) s výnimkou prípadu, keď majiteľ alebo kapitán plavidla konal s úmyslom spôsobiť škodu alebo ľahkomyseľne a s vedomím, že pravdepodobne spôsobí škodu.

NARIADENIE 4
Ekvivalenty

(1) Úrad môže povoliť vybavenie lode vybavením, materiálom alebo prístrojom ako alternatívou vybavenia požadovaného touto prílohou, ak toto vybavenie alebo tento materiál, alebo prístroj sú aspoň také účinné ako tie, ktoré požaduje táto príloha.

(2) Úrad, ktorý povolí vybavenie, materiál alebo prístroj ako alternatívu vybavenia požadovaného touto prílohou, oznámi organizácii podrobnosti o tomto vybavení na účely ich poskytnutia zmluvným stranám tohto dohovoru, ich informovania a prijatia vhodných opatrení, ak sú potrebné.

KAPITOLA II – INŠPEKCIA, OSVEDČENIE A PROSTRIEDKY KONTROLY

NARIADENIE 5

Inšpekcie a kontroly

(1) Všetky lode s hrubou priestornosťou 400 alebo vyššou a všetky pevné alebo plávajúce vrtné súpravy a iné plošiny budú podliehať inšpekciám opísaným nižšie:

(a) Prvá inšpekcia pred uvedením lode do prevádzky alebo pred vydaním prvého osvedčenia požadovaného podľa nariadenia 6 tejto prílohy. Táto inšpekcia bude taká, aby sa zabezpečil úplný súlad vybavenia, systémov, zariadení, usporiadaní a materiálov s príslušnými požiadavkami tejto prílohy.

(b) Pravidelné inšpekcie v intervaloch určených úradom, no nie kratších ako päť rokov, ktoré budú také, aby sa zabezpečil úplný súlad vybavenia, systémov, zariadení, usporiadaní a materiálov s požiadavkami tejto prílohy.

(c) Aspoň jedna priebežná inšpekcia počas obdobia platnosti osvedčenia, ktorá bude taká, aby sa zabezpečil úplný súlad vybavenia a usporiadaní s požiadavkami tejto prílohy a ich prevádzkyschopný stav. V prípadoch, keď je vykonaná len jedna priebežná inšpekcia počas jedného obdobia platnosti osvedčenia a obdobie platnosti osvedčenia presahuje 2,5 roka, bude vykonaná do šiestich mesiacov pred uplynutím alebo po uplynutí polovice obdobia platnosti osvedčenia. Tieto priebežné inšpekcie budú uvedené v osvedčení vydanom podľa nariadenia 6 tejto prílohy.

(2) V prípade lodí s hrubou priestornosťou menšou ako 400 úrad môže určiť vhodné opatrenia, aby zabezpečil súlad s príslušnými ustanoveniami tejto prílohy.

(3) Inšpekcie lodí, pokiaľ ide o vykonanie ustanovení tejto prílohy, vykonajú pracovníci úradu. Úrad však môže poveriť vykonaním inšpekcií inšpektorov určených na tento účel alebo ním uznané organizácie. Tieto organizácie musia dodržiavať smernice schválené organizáciou. Príslušný úrad bude v každom prípade úplne zaručovať úplnosť a efektívnosť inšpekcie.

(4) Inšpekcia motorov a zariadení za účelom overenia súladu s nariadením 13 tejto prílohy bude vykonaná v súlade s Technickým kódexom NOx.

(5) Úrad zavedie opatrenia pre vykonanie neplánovaných inšpekcií, ktoré budú vykonané počas obdobia platnosti osvedčenia. Tieto inšpekcie zabezpečia, aby vybavenie zostalo po všetkých stránkach vhodné pre činnosť, na ktorú je určené. Tieto inšpekcie môžu byť vykonané jeho vlastnou inšpekčnou službou, určenými inšpektormi, uznanými organizáciami alebo inými stranami na žiadosť úradu. Ak úrad podľa ustanovenia odseku 1 tohto nariadenia určí povinné ročné inšpekcie, uvedené neplánované inšpekcie nebudú povinné.

(6) Ak určený inšpektor alebo uznaná organizácia zistí, že stav vybavenia v podstatnej miere nezodpovedá údajom uvedeným v osvedčení, zabezpečí prijatie nápravných opatrení a bude o tom okamžite informovať úrad. Ak tieto nápravné opatrenia nebudú prijaté, úrad by mal odobrať osvedčenie. Ak sa loď nachádza v prístave inej zmluvnej strany, budú o tom okamžite informované aj príslušné orgány prístavného štátu. Ak pracovník úradu, určený inšpektor alebo uznaná organizácia informovala príslušné orgány prístavného štátu, vláda príslušného prístavného štátu poskytne tomuto pracovníkovi, inšpektorovi alebo tejto organizácii všetku pomoc potrebnú pre splnenie ich povinností podľa tohto nariadenia.

(7) Vybavenie bude udržiavané, aby spĺňalo ustanovenia tejto prílohy, a na vybavení, systémoch, zariadeniach, usporiadaniach a materiáloch nebudú vykonané žiadne zmeny bez výslovného súhlasu úradu. Priame nahradenie tohto vybavenia a týchto zariadení vybavením a zriadeniami, ktoré spĺňajú ustanovenia tejto prílohy, je dovolené.

(8) Vždy, keď loď postihne havária alebo sa zistí nedostatok, ktorý podstatne ovplyvňuje účinnosť alebo úplnosť jej vybavenia, ktorého sa týka táto príloha, kapitán alebo majiteľ lode to čo najskôr oznámi úradu, určenému inšpektorovi alebo uznanej organizácii zodpovednej za vydanie príslušného osvedčenia.

NARIADENIE 6

Vydanie Medzinárodného osvedčenia o prevencii znečisťovania ovzdušia

(1) Medzinárodné osvedčenie o prevencii znečisťovania ovzdušia bude vydané po skončení inšpekcie v súlade s ustanoveniami nariadenia 5 tejto prílohy:

(a) všetkým lodiam s hrubou priestornosťou 400 alebo vyššou, ktoré sa plavia do prístavov alebo pobrežných terminálov spadajúcich pod jurisdikciu iných zmluvných strán; a

(b) plošinám a vrtným súpravám, ktoré sa plavia do vôd spadajúcich pod suverenitu alebo jurisdikciu iných zmluvných strán protokolu z roku 1997.

(2) Lodiam postaveným pred dňom nadobudnutia platnosti protokolu z roku 1997 bude vydané Medzinárodné osvedčenie o prevencii znečisťovania ovzdušia v súlade s odsekom 1 tohto nariadenia najneskôr pri prvom plánovanom umiestnení do suchého doku po nadobudnutí platnosti protokolu z roku 1997, no v žiadnom prípade nie neskôr ako 3 roky po nadobudnutí platnosti protokolu z roku 1997.

(3) Toto osvedčenie vydá úrad alebo osoba alebo organizácia riadne splnomocnená úradom. Úrad v každom prípade preberá úplnú zodpovednosť za osvedčenie.

NARIADENIE 7

Vydanie osvedčenia inou vládou

(1) Vláda zmluvnej strany protokolu z roku 1997 môže na žiadosť úradu zabezpečiť, aby loď bola podrobená inšpekcii, a ak je presvedčená, že ustanovenia tejto prílohy sú splnené, vydať alebo schváliť vydanie Medzinárodného osvedčenia o prevencii znečisťovania ovzdušia lodi v súlade s touto prílohou.

(2) Kópia osvedčenia a kópia správy o inšpekcii bude poslaná čo najskôr úradu, ktorý požiadal o inšpekciu.

(3) Takto vydané osvedčenie bude obsahovať vyhlásenie, že bolo vydané na žiadosť úradu, a bude mať rovnakú silu a získa rovnaké uznanie ako osvedčenie vydané podľa nariadenia 6 tejto prílohy.

(4) Medzinárodné osvedčenie o prevencii znečisťovania ovzdušia nebude vydané lodi, ktorá je oprávnená plaviť sa pod vlajkou štátu, ktorý nie je zmluvnou stranou protokolu z roku 1997.

NARIADENIE 8

Forma osvedčenia

Medzinárodné osvedčenie o prevencii znečisťovania ovzdušia bude vyhotovené v úradnom jazyku vydávajúcej krajiny vo forme zodpovedajúcej vzoru uvedenému v dodatku I tejto prílohy. Ak použitý jazyk nie je angličtina, francúzština alebo španielčina, text bude obsahovať preklad do jedného z týchto jazykov.

NARIADENIE 9

Trvanie a platnosť osvedčenia

(1) Medzinárodné osvedčenie o prevencii znečisťovania ovzdušia bude vydané na obdobie určené úradom, ktoré nesmie presiahnuť päť rokov odo dňa vydania.

(2) Predĺženie päťročného obdobia platnosti medzinárodného osvedčenia o prevencii znečisťovania ovzdušia bude povolené len v súlade s odsekom 3.

(3) Ak loď v čase uplynutia platnosti Medzinárodného osvedčenia o prevencii znečisťovania ovzdušia sa nebude nachádzať v prístave štátu, pod ktorého vlajkou je oprávnená plávať alebo v ktorom má byť podrobená inšpekcii, úrad môže predĺžiť platnosť osvedčenia najviac o obdobie 5 mesiacov. Toto predĺženie bude povolené len na účely umožnenia lodi, aby dokončila svoju plavbu do štátu, pod ktorého vlajkou je oprávnená plávať alebo v ktorom má byť podrobená inšpekcii, a potom len v prípadoch, keď sa to zdá byť vhodné a odôvodnené. Po príchode do štátu, pod ktorého vlajkou je loď oprávnená plávať alebo v ktorom má byť podrobená inšpekcii, loď nebude oprávnená na základe tohto predĺženia opustiť prístav alebo štátu bez toho, aby získala nové medzinárodné osvedčenie o prevencii znečisťovania ovzdušia.

(4) Medzinárodné osvedčenie o prevencii znečisťovania ovzdušia stratí platnosť v ľubovoľnom z nasledujúcich prípadoch:

(a) ak inšpekcia a kontroly nebudú vykonané v lehotách určených v nariadení 5 tejto prílohy;

(b) ak budú vykonané podstatné zmeny vybavenia, systémov, zariadení, usporiadaní alebo materiálov, na ktoré sa vzťahuje táto príloha, bez výslovného súhlasu úradu, s výnimkou priameho nahradenia tohto vybavenia alebo týchto zariadení vybavením alebo zariadeniami, ktoré spĺňajú požiadavky tejto prílohy. Pre účely nariadenia 13 podstatné zmeny budú zahŕňať všetky zmeny alebo úpravy systémov, zariadení alebo usporiadania dieselového motora, ktoré spôsobia, že limity pre oxidy dusíka platné pre tento motor už nebudú splnené; alebo

(c) pri prevode lode pod vlajku iného štátu. Nové osvedčenie bude vydané, len ak vláda vydávajúca nové osvedčenie sa úplne presvedčí, že loď je v úplnom súlade s požiadavkami nariadenia 5 tejto prílohy. V prípade prevodu medzi zmluvnými stranami vláda zmluvnej strany, pod ktorej vlajkou loď bola predtým oprávnená plávať, pošle čo najskôr úradu druhej zmluvnej strany, ak o to požiada do troch mesiacov po uskutočnení prevodu, kópiu medzinárodného osvedčenia o prevencii znečisťovania ovzdušia, ktoré vlastnila loď pred prevodom, a kópie príslušných správ o inšpekciách, ak existujú.

NARIADENIE 10

Kontrola prevádzkových požiadaviek prístavným štátom

(1) Loď, ktorá sa nachádza v prístave alebo pobrežnom termináli spadajúcom pod jurisdikciu inej zmluvnej strany protokolu z roku 1997, podlieha inšpekcii zo strany pracovníkov riadne splnomocnených touto zmluvnou stranou, týkajúcej sa prevádzkových požiadaviek podľa tejto prílohy, ak existujú jasné dôvody pre presvedčenie, že kapitán alebo posádka nie sú oboznámení so základnými postupmi vykonávanými na palube s cieľom zabrániť znečisťovaniu ovzdušia z lodí.

(2) V prípadoch uvedených v odseku 1 tohto nariadenia zmluvná strana prijme opatrenia, ktoré zabezpečia, aby loď nevyplávala, kým nedôjde k náprave v súlade s požiadavkami tejto prílohy.

(3) Pre toto nariadenie budú platiť postupy týkajúce sa kontroly prístavného štátu predpísané v článku 5 tohto dohovoru.

(4) Nič v tomto nariadení nebude tvoriť obmedzenie práv a povinností zmluvnej strany, vykonávajúcej kontrolu nad prevádzkovými požiadavkami špeciálne ustanovenými v tomto dohovore.

NARIADENIE 11

Zistenie porušení a vynucovanie

(1) Zmluvné strany tejto prílohy budú spolupracovať pri zisťovaní porušení a vynucovaní ustanovení tejto prílohy, pričom použijú všetky vhodné a prakticky uskutočniteľné opatrenia zisťovania a environmentálneho monitorovania, vhodné postupy pre informovanie a zhromažďovanie dôkazov.

(2) Loď, na ktorú sa vzťahuje táto príloha, môže byť v ktoromkoľvek prístave alebo pobrežnom termináli zmluvnej strany podrobená kontrole pracovníkmi určenými alebo splnomocnenými touto zmluvnou stranou za účelom overenia, či loď vypustila nejaké látky, na ktoré sa vzťahuje táto príloha, v rozpore s ustanovením tejto prílohy. Ak kontrola odhalí porušenie tejto prílohy, úradu bude predložená správa za účelom prijatia potrebných opatrení.

(3) Ktorákoľvek zmluvná strana predloží úradu dôkaz, ak existuje, že loď vypustila niektoré z látok, na ktoré sa vzťahuje táto príloha, v rozpore s ustanoveniami tejto prílohy. Ak je to prakticky uskutočniteľné, príslušný orgán skôr zmienenej zmluvnej strany bude informovať o údajnom porušení kapitánom lode.

(4) Po prijatí tohto dôkazu takto informovaný úrad prešetrí záležitosť a môže požiadať druhú zmluvnú stranu, aby predložila ďalšie alebo lepšie dôkazy o údajnom porušení. Ak úrad usúdi, že existujú dostatočné dôkazy umožňujúce podanie žaloby pre údajné porušenie, čo najskôr zabezpečí začatie tohto konania v súlade so svojím právom. Úrad bude urýchlene informovať zmluvnú stranu, ktorá oznámila údajné porušenie, ako aj organizáciu, o prijatých opatreniach.

(5) Zmluvná strana môže vykonať inšpekciu lode, na ktorú sa vzťahuje táto príloha, aj pri vstupe lode do prístavov alebo pobrežných terminálov spadajúcich pod jej jurisdikciu, ak od ktorejkoľvek zmluvnej strany dostane žiadosť o vyšetrovanie spolu s dostatočnými dôkazmi, že loď vypustila niektoré z látok, na ktoré sa vzťahuje príloha, na ktoromkoľvek mieste v rozpore s touto prílohou. Správa o takomto vyšetrovaní bude poslaná zmluvnej strane, ktorá oň požiadala, ako aj úradu, aby mohli byť prijaté potrebné opatrenia na základe tohto dohovoru.

(6) Medzinárodné právo týkajúce sa zabránenia, zníženia a kontroly znečisťovania morského prostredia z lodí vrátane zákona týkajúceho sa vynucovania a ochranných opatrení platného v čase uplatňovania alebo výkladu tejto prílohy platí primerane pre normy a štandardy ustanovené v tejto prílohe.

KAPITOLA III – POŽIADAVKY NA REGULOVANIE EMISIÍ Z LODÍ

NARIADENIE 12

Látky poškodzujúce ozón

(1) V súlade s ustanoveniami nariadenia 3 akékoľvek úmyselné emisie látok poškodzujúcich ozón budú zakázané. Úmyselné emisie zahŕňajú emisie vznikajúce v priebehu údržby, opravy alebo použitia systémov alebo zariadení okrem prípadov, keď úmyselné emisie nezahŕňajú uvoľnenie minimálnych množstiev spojené so spätným získaním alebo recyklovaním látky poškodzujúcej ozón. Emisie vznikajúce z únikov látky poškodzujúcej ozón bez ohľadu na to, či sú tieto úniky úmyselné alebo nie, môžu byť regulované zmluvnými stranami protokolu z roku 1997.

(2) Nové zariadenia, ktoré obsahujú látky poškodzujúce ozón, budú zakázané na všetkých lodiach. Výnimkou sú nové zariadenia obsahujúce hydrochlórofluorokarbóny (HCFC), ktoré sú povolené do 1. januára 2020.

(3) Látky uvedené v tomto nariadení a zariadenia obsahujúce tieto látky budú po odstránení z lodí dodané do vhodných zberných zariadení.

NARIADENIE 13

Oxidy dusíka (NOx)

(1)

(a) Toto nariadenie bude platiť pre:

(i) každý dieselový motor s výkonom väčším ako 130 kW nainštalovaný na lodi, ktorá bude postavená 1. januára 2000 alebo po tomto dni; a

(ii) každý dieselový motor s výkonom väčším ako 130 kW, ktorý prejde väčšou prestavbou 1. januára 2000 alebo po tomto dni.

(b) Toto nariadenie neplatí pre:

(i) núdzové dieselové motory, motory nainštalované v záchranných člnoch a všetky zariadenia určené pre použitie len v prípade núdze; a

(ii) motory nainštalované na lodiach, ktoré plávajú len vo vodách spadajúcich pod suverenitu alebo jurisdikciu štátu, pod ktorého vlajkou je loď oprávnená plávať, ak tieto motory podliehajú alternatívnemu opatreniu na regulovanie NOx určenému úradom.

(c) Napriek ustanoveniam písmena a) tohto odseku úrad môže povoliť výnimku z uplatňovania tohto nariadenia pre každý dieselový motor nainštalovaný na lodi, ktorá bola postavená alebo ktorá prechádza väčšou prestavbou pred dňom nadobudnutia platnosti tohto protokolu, ak táto loď pláva len do prístavov alebo pobrežných terminálov v štíte, pod ktorého vlajkou je oprávnená plávať.

(i) motor je nahradený novým motorom vyrobeným 1. januára 2000 alebo po tomto dni, alebo

(ii) na motore je vykonaná podstatná zmena definovaná v Technickom kódexe NOx, alebo

(iii) maximálny trvalý výkon motora sa zvýši o viac ako 10 %.

Emisia NOx, ktorá je výsledkom úprav uvedených pod písmenom a) tohto odseku, bude zdokumentovaná v súlade s Technickým kódexom NOx za účelom jej schválenia úradom.

(i) 17,0 g/kWh keď n je menej ako 130 rpm

(ii) $45{,}0*n^{(-0,2)}$ g/kWh keď n je 130 alebo viac, ale menej ako 2000 rpm

(iii) 9,8 g/kWh keď n je 2000 rpm alebo viac
kde n - nominálny výkon motora (počet otáčok kľukového hriadeľa za minútu).

Pre účely tohto nariadenia „väčšia prestavba“ znamená úpravu motora, pri ktorej:

(i) motor je nahradený novým motorom vyrobeným 1. januára 2000 alebo po tomto dni, alebo

(ii) na motore je vykonaná podstatná zmena definovaná v Technickom kódexe NOx, alebo

(iii) maximálny trvalý výkon motora sa zvýši o viac ako 10 %.

Emisia NOx, ktorá je výsledkom úprav uvedených pod písmenom a) tohto odseku, bude zdokumentovaná v súlade s Technickým kódexom NOx za účelom jej schválenia úradom.

(i) 17,0 g/kWh keď n je menej ako 130 rpm

(ii) $45{,}0*n^{(-0,2)}$ g/kWh keď n je 130 alebo viac, ale menej ako 2000 rpm

(iii) 9,8 g/kWh keď n je 2000 rpm alebo viac
kde n - nominálny výkon motora (počet otáčok kľukového hriadeľa za minútu).

V súlade s ustanovením nariadenia 3 tejto prílohy použitie každého dieselového motora, na ktorý sa vzťahuje toto nariadenie, je zakázané s výnimkou prípadu, keď emisia oxidov dusíka (vypočítaná ako celková vážená emisia $N0_2$) z motora sa nachádza v nasledujúcom rozsahu:

(i) 17,0 g/kWh keď n je menej ako 130 rpm

(ii) $45,0*n^{(-0,2)}$ g/kWh keď n je 130 alebo viac, ale menej ako 2000 rpm

(iii) 9,8 g/kWh keď n je 2000 rpm alebo viac
kde n - nominálny výkon motora (počet otáčok kľukového hriadeľa za minútu).

V prípade použitia paliva zloženého zo zmesí uhľovodíkov získaných rafináciou ropy skúšobný postup a metódy merania budú v súlade s Technickým kódexom NOx, s prihliadnutím na skúšobné cykly a váhové faktory opísané v dodatku H tejto prílohy.

Napriek ustanoveniam písmena a) tohto odseku použitie dieselového motora je povolené v prípade, že:

(i) na motor sa aplikuje systém čistenia výfukových plynov schválený úradom v súlade s Technickým kódexom NOx, s cieľom obmedziť emisie NOx na palube aspoň na limity uvedené pod písmenom a), alebo

(ii) sa použije iná rovnocenná metóda schválená úradom, s prihliadnutím na príslušné smernice, ktoré vypracuje organizácia, s cieľom obmedziť emisie NOx na palube aspoň na limit uvedený pod písmenom a) tohto odseku.

NARIADENIE 14

Oxidy síry (SOx)

Všeobecné požiadavky:

(1) Obsah síry v ľubovoľnom vykurovacom oleji použitom na palube lode nesmie presiahnuť 4,5 % m/m.

(2) Celosvetový priemerný obsah síry vo zvyškovom vykurovacom oleji dodanom pre použitie na palube lodí bude monitorovaný s prihliadnutím na smernice, ktoré vypracuje organizácia.

Požiadavky v kontrolných oblastiach emisií SOx:

(3) Pre účely tohto nariadenia kontrolné oblasti emisií SOx budú zahŕňať:

(a) oblasť Baltického mora definovanú v nariadení 10 odsek l písm. b) prílohy I;
a

(b) ktorúkoľvek inú morskú oblasť vrátane prístavných oblastí, určenú organizáciou v súlade s kritériami a postupmi pre určovanie kontrolných oblastí emisií SOx s cieľom zabrániť znečisťovaniu ovzdušia z lodí, ktoré sú obsiahnuté v dodatku III tejto prílohy.

(4) Počas pobytu lodí v kontrolných oblastiach emisií SOx musí byť splnená aspoň jedna z nasledujúcich podmienok:

(a) obsah síry vo vykurovacom oleji používanom na palube lodí v kontrolnej oblasti emisií SOx nepresahuje 1,5 % m/m;

(b) použije sa systém čistenia výfukových plynov schválený úradom s prihliadnutím na smernice, ktoré vypracuje organizácia, s cieľom obmedziť celkové emisie oxidov síry z lodí vrátane pomocných a hlavných hnacích motorov na 6,0 g SOx/kWh alebo menšiu hodnotu, vypočítanú ako celková hmotnosť emisií oxidu siričitého. Toky odpadu z použitia tohto zariadenia nebudú vypustené do uzavretých prístavov, prístavísk a ústí riek, ak loď nemôže podrobne doložiť, že tieto toky odpadu nemajú nepriaznivý účinok na ekosystémy týchto uzavretých prístavov,

prístavísk a ústí riek, na základe kritérií oznámených orgánmi prístavného štátu organizácii. Organizácia pošle tieto kritériá všetkým zmluvným stranám dohovoru; alebo

(c) použije sa ľubovoľná iná overiteľná a použiteľná technologická metóda pre obmedzenie emisií SOx na úroveň rovnocennú s úrovňou opísanou pod písmenom b). Tieto metódy budú schválené úradom, s prihliadnutím na smernice, ktoré vypracuje organizácia.

(5) Obsah síry vo vykurovacom oleji uvedený v odseku 1 a odseku 4 písm. a) tohto nariadenia bude doložený dodávateľom spôsobom, ktorý ustanovuje nariadenie 18 tejto prílohy.

(6) Lode, ktoré používajú samostatné vykurovacie oleje s cieľom splniť ustanovenia odseku 4 písm. a) tohto nariadenia, poskytnú systému doplňovania vykurovacieho oleja dostatok času na to, aby sa úplne zbavil palív, v ktorých obsah síry prevyšuje 1,5 % m/m, pred vstupom do kontrolnej oblasti emisií SOx. Objem vykurovacích olejov s nízkym obsahom síry (obsah síry menší alebo rovnajúci sa 1,5 %) v každej nádrži, ako aj dátum, čas a pozícia lode v čase ukončenia každej výmeny paliva sa zaznamenajú do denníka predpísaného úradom.

(7) Počas prvých dvanástich mesiacov bezprostredne nasledujúcich po nadobudnutí platnosti tohto protokolu alebo jeho dodatku určujúceho špecifickú kontrolnú oblasť emisií SOx podľa odseku 3 písm. b) tohto nariadenia lode vstupujúce do kontrolnej oblasti emisií SOx uvedenej v odseku 3 písm. a) tohto nariadenia alebo určené podľa odseku 3 písm. b) tohto nariadenia sú oslobodené od požiadaviek v odsekoch 4 a 6 tohto nariadenia a od požiadaviek odseku 5 tohto nariadenia v rozsahu, v akom sa týkajú odseku 4 písm. a) tohto nariadenia.

NARIADENIE 15

Prchavé organické zlúčeniny

(1) Ak množstvá emisií prchavých organických zlúčenín (POZ) z tankerov majú byť regulované v prístavoch alebo termináloch spadajúcich pod jurisdikciu zmluvnej strany protokolu z roku 1997, budú regulované v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia.

(2) Zmluvná strana protokolu z roku 1997, ktorá určuje prístavy alebo terminály spadajúce pod jej jurisdikciu, v ktorých emisie POZ majú byť regulované, predloží organizácii oznámenie. Toto oznámenie bude obsahovať informácie o veľkosti tankerov, ktoré budú kontrolované, o nákladoch vyžadujúcich systémy regulácie emisií pár a o dátume nadobudnutia platnosti tejto regulácie. Oznámenie bude predložené aspoň šesť mesiacov pred týmto dátumom nadobudnutia platnosti.

(3) Vláda každej zmluvnej strany protokolu z roku 1997, ktorá určuje prístavy alebo terminály, v ktorých emisie POZ z tankerov majú byť regulované, zabezpečí, aby v určených prístavoch a termináloch existovali systémy regulácie emisií pár schválené touto vládou s prihliadnutím na bezpečnostné normy vypracované organizáciou a aby tieto systémy boli prevádzkované bezpečne a spôsobom, ktorý zabráni zbytočnému zdržaniu lode.

(4) Organizácia pošle zoznam prístavov a terminálov určených zmluvnými stranami protokolu z roku 1997 ostatným zmluvným stranám protokolu z roku 1997 a členským štátom organizácie pre ich informáciu.

(5) Všetky tankery, ktoré podliehajú regulácii emisií pár v súlade s ustanoveniami odseku 2 tohto nariadenia, budú vybavené systémom zberu pár, ktorý schválil úrad s prihliadnutím na bezpečnostné normy vypracované organizáciou, a budú používať tento systém počas nakladania takéhoto nákladu. Terminály, ktoré majú nainštalované systémy regulácie emisií pár v súlade s týmto nariadením, môžu prijímať existujúce tankery, ktoré nie sú vybavené systémami zberu pár, počas obdobia troch rokov po dátume nadobudnutia účinnosti identifikovanom v odseku 2.

(6) Toto nariadenie bude platiť pre tankery na prepravu plynov, len ak typ nakladacích a kontajnmentových systémov umožňuje bezpečné uchovávanie POZ neobsahujúcich metán na palube alebo ich bezpečný návrat na breh.

NARIADENIE 16

Spaľovanie odpadu na palube

(1) Okrem prípadov ustanovených v odseku 5, spaľovanie odpadu na palube bude možné len v spaľovni na palube.

(2)

(a) S výnimkou ustanovenia písmena b) tohto odseku každá spaľovňa nainštalovaná na palube od 1. januára 2000 alebo po tomto dni musí spĺňať požiadavky obsiahnuté v dodatku IV tejto prílohy. Každú spaľovňu musí schváliť úrad, ktorý bude brať do úvahy štandardné špecifikácie pre palubné spaľovne vypracované organizáciou.

(b) Úrad môže udeliť výnimku z uplatňovania písmena a) tohto odseku spaľovni, ktorá bola nainštalovaná na palube lode pred dňom nadobudnutia platnosti protokolu z roku 1997, ak táto loď pláva výlučne vo vodách spadajúcich pod zvrchovanosť alebo jurisdikciu štátu, pod ktorého vlajkou je loď oprávnená plávať.

(3) Nič v tomto nariadení neovplyvňuje zákaz obsiahnutý alebo iné požiadavky uvedené v Dohovore o prevencii znečistení mora vykladaním odpadov a iných látok z roku 1972, v platnom znení, a protokole z roku 1996 k tomuto dohovoru.

(4) Na palube bude zakázané spaľovanie nasledujúcich látok:

(a) zvyškov nákladu podľa príloh I, II a III tohto dohovoru a súvisiacich kontaminovaných obalových materiálov;

(b) polychlórovaných bifenylov (PCB);

(c) odpadkov definovaných v prílohe V tohto dohovoru, ktoré obsahujú viac než len stopové množstvá ťažkých kovov; a

(d) rafinovaných ropných výrobkov obsahujúcich zlúčeniny halogénov.

(5) Spaľovanie splaškových kalov a ropného kalu, ktoré vznikli počas normálnej prevádzky lode, môže prebiehať v hlavnej alebo pomocnej pohonnej jednotke alebo v kotloch, ale v týchto prípadoch nebude vykonávané v uzavretých prístavoch, prístaviskách a ústiach riek.

(6) Spaľovanie polyvinylchloridov (PVC) na palube bude zakázané s výnimkou ich spaľovania v palubných spaľovniach, pre ktoré boli vydané osvedčenia o typovom schválení IMO.

(7) Všetky lode, ktorých spaľovne podliehajú tomuto nariadeniu, budú mať návod na obsluhu výrobcu, ktorý bude uvádzať, ako má byť spaľovňa prevádzkovaná v rámci obmedzení opísaných v odseku 2 dodatku IV tejto prílohy.

(8) Personál zodpovedný za prevádzkovanie každej spaľovne bude vyškolený a schopný vykonať pokyny ustanovené v návode na obsluhu výrobcu.

(9) Monitorovanie výstupnej teploty dymových plynov musí byť vykonávané nepretržite a odpad nesmie byť dodaný do nepretržite zásobovanej palubnej spaľovne, ak jeho teplota je nižšia ako minimálna povolená teplota 850 °C. Pre palubné spaľovne s kampaňovitou prevádzkou jednotka bude navrhnutá tak, aby teplota v spaľovacej komore vždy dosiahla 600 °C do 5 minút po jej spustení.

(10) Nič v tomto nariadení nebráni vývoju, inštalácii a prevádzkovaniu alternatívnych palubných zariadení na tepelnú úpravu odpadu, ktoré spĺňajú alebo prevyšujú požiadavky tohto nariadenia.

NARIADENIE 17

Zberné zariadenia

(1) Vláda každej zmluvnej strany protokolu z roku 1997 sa zaväzuje, že zabezpečí poskytnutie vhodných zariadení, aby uspokojila:

(a) potreby lodí, ktoré používajú jej opravárenské prístavy na zber látok poškodzujúcich ozón a zariadení obsahujúcich tieto látky pri ich odstránení z lodí;

(b) potreby lodí, ktoré používajú jej prístavy, terminály alebo opravárenské prístavy na zber zvyškov čistenia výfukových plynov zo schváleného systému na čistenie výfukových plynov v prípade, že vypustenie týchto zvyškov do morského prostredia nie je povolené podľa nariadenia 14 tejto prílohy;
bez toho, aby spôsobila neprimerané meškanie lodí, a

(c) potreby v zariadeniach na demontáž lodí pre zber látok poškodzujúcich ozón a zariadení obsahujúcich tieto látky pri ich odstránení z lodí.

(2) Každá zmluvná strana protokolu z roku 1997 oznámi organizácii za účelom informovania členov organizácie všetky prípady, keď zariadenia ustanovené v tomto nariadení budú nedostupné alebo považované za nevyhovujúce.

NARIADENIE 18

Kvalita vykurovacieho oleja

(1) Vykurovací olej pre účely spaľovania dodávaný na palubu a používaný na palube lodí, na ktoré sa vzťahuje táto príloha, bude spĺňať nasledujúce požiadavky:

(a) okrem prípadov ustanovených pod písmenom b):

(i) vykurovací olej budú tvoriť zmesi uhľovodíkov získaných z ropy rafináciou. To však nebude brániť primiešaniu malých množstiev aditív, ktoré majú zlepšiť niektoré aspekty výkonu;

(ii) vykurovací olej nebude obsahovať anorganickú kyselinu;

(iii) vykurovací olej nebude obsahovať žiadnu pridanú látku alebo chemický odpad, ktoré:

(1) ohrozujú bezpečnosť lodí alebo nepriaznivo ovplyvňujú výkonnosť strojov, alebo

(2) sú škodlivé pre personál, alebo

(3) celkovo prispievajú k ďalšiemu znečisteniu ovzdušia, a

(b) vykurovací olej pre účely spaľovania získaný inými metódami ako rafináciou ropy nesmie:

(i) prevyšovať obsah síry stanovený v nariadení 14 tejto prílohy;

(ii) spôsobiť, že motor prekročí limity emisií NOx stanovené v nariadení 13 odsek 3 písm. a) tejto prílohy;

(iii) obsahovať anorganickú kyselinu; a

(iv)

(1) ohrozovať bezpečnosť lodí alebo nepriaznivo ovplyvňovať výkonnosť strojov, alebo

(2) byť škodlivý pre personál, alebo

(3) celkovo prispievať k ďalšiemu znečisteniu ovzdušia.

(2) Toto nariadenie neplatí pre uhlie v jeho tuhej forme ani pre jadrové palivá.

(3) Pre každú loď, na ktorú sa vzťahujú nariadenia 5 a 6 tejto prílohy, údaje o vykurovacom oleji pre účely spaľovania, ktorý bol dodaný na palubu alebo sa používa na palube lode, budú zaznamenané prostredníctvom dodacieho listu pre nádrž lode, ktorý bude obsahovať aspoň informácie uvedené v dodatku V tejto prílohy.

(4) Dodací list pre nádrž lode bude uložený na palube lode na mieste, kde bude bežne dostupný pre nahliadnutie v každom vhodnom čase, a uchovávaný počas obdobia troch rokov od dodania vykurovacieho oleja na palubu.

(5)

(a) Príslušný orgán vlády zmluvnej strany protokolu z roku 1997 môže skontrolovať dodacie listy pre nádrž lode na palube každej lode, pre ktorú platí táto príloha, počas pobytu lode v jej prístave alebo pobrežnom termináli, urobiť si kópiu každého dodacieho listu a požiadať kapitána alebo osobu zodpovednú za loď, aby potvrdil, že každá kópia je vernou kópiou takéhoto dodacieho listu pre nádrž lode. Okrem toho, príslušný orgán môže overiť obsah každého listu prostredníctvom konzultácií s prístavom, kde bol list vydaný.

(b) Kontrola dodacích listov a vyhotovenie overených kópií príslušným orgánom podľa tohto odseku budú vykonané čo najrýchlejšie bez toho, aby spôsobili zbytočné zdržanie lode.

(6) K dodaciemu listu pre nádrž lode bude priložená reprezentatívna vzorka dodaného vykurovacieho oleja s prihliadnutím na smernice vydané organizáciou. Vzorka bude zapečatená a podpísaná zástupcom dodávateľa a kapitánom alebo dôstojníkom zodpovedným za prevádzku nádrží lode po doplnení paliva a zostane pod kontrolou lode dovtedy, kým nebude vykurovací olej z podstatnej časti spotrebovaný, no v každom prípade aspoň počas dvanástich mesiacov od jeho dodania.

(7) Zmluvné strany protokolu z roku 1997 sa zaväzujú, že zabezpečia, aby nimi určené príslušné orgány:

(a) viedli zoznam miestnych dodávateľov vykurovacieho oleja;

(b) požiadali miestnych dodávateľov, aby poskytli dodací list pre nádrž lode a vzorku požadovanú týmto nariadením, spolu s potvrdením dodávateľa vykurovacieho oleja, že vykurovací olej spĺňa požiadavky nariadení 14 a 18 tejto prílohy;

(c) požiadali miestnych dodávateľov, aby uchovávali kópiu dodacieho listu pre nádrž lode aspoň počas 3 rokov za účelom kontroly a overenia prístavným štátom, ak to bude potrebné;

(d) prijali potrebné kroky voči dodávateľom vykurovacieho oleja, u ktorých sa zistilo, že dodávajú vykurovací olej, ktorý nezodpovedá oleju uvedenému v dodacom liste pre nádrž lode;

(e) informovali úrad o každej lodi, ktorá prijala vykurovací olej, u ktorého sa zistilo, že nespĺňa požiadavky nariadenia 14 alebo nariadenia 18 tejto prílohy; a

(f) oznámili organizácii za účelom informovania zmluvných strán protokolu z roku 1997 všetky prípady, keď dodávatelia vykurovacieho oleja nesplnili požiadavky uvedené v nariadení 14 alebo nariadení 18 tejto prílohy.

(8) V súvislosti s inšpekciami prístavného štátu, ktoré vykonávajú zmluvné strany protokolu z roku 1997, zmluvné strany sa ďalej zaväzujú, že:

(a) budú informovať zmluvnú stranu alebo nezmluvnú stranu, v ktorej jurisdikcii bol vydaný dodací list pre nádrž lode, o prípadoch dodania nevyhovujúceho vykurovacieho oleja, pričom uvedú všetky dôležité informácie;

(b) zabezpečia prijatie vhodných nápravných opatrení s cieľom uviesť nevyhovujúci vykurovací olej do súladu s požiadavkami.

NARIADENIE 19

Požiadavky na plošiny a vrtné súpravy

(1) V súlade s ustanoveniami odsekov 2 a 3 tohto nariadenia pevné a plávajúce plošiny a vrtné súpravy budú spĺňať požiadavky tejto prílohy.

(2) Emisie vznikajúce priamo pri prieskume, ťažbe a súvisiacom pobrežnom spracovaní nerastných zdrojov z morského dna sú v súlade s článkom 2 odsek 3 písm. b) (ii) tohto dohovoru vyňaté z ustanovení tejto prílohy. Tieto emisie budú zahŕňať:

(a) emisie vznikajúce pri spaľovaní látok, ktoré vznikajú výlučne a priamo pri prieskume, ťažbe a súvisiacom pobrežnom spracovaní nerastných zdrojov z morského dna, najmä pri spaľovaní uhľovodíkov a horení úlomkov vrtného kalu a/alebo podporných kvapalín počas vystrojovania vrtu a vykonávania skúšok, a pri spaľovaní vznikajúcom pri narušení prevádzkových podmienok;

(b) uvoľnenie plynov a prchavých zlúčenín vo výplachových kvapalinách a úlomkoch;

(c) emisie súvisiace výlučne a priamo so spracovaním, manipuláciou alebo skladovaním nerastov z morského dna; a

(d) emisie z dieselových motorov, ktoré sú vyhradené len pre prieskum, ťažbu a súvisiace pobrežné spracovanie nerastných zdrojov z morského dna.

Požiadavky nariadenia 18 tejto prílohy nebudú platiť pre použitie uhľovodíkov, ktoré vznikajú a sú následne použité na mieste ako palivo, ak sú schválené úradom.

DODATOK I

Formulár osvedčenia IAPP
(Nariadenie 8)

Medzinárodné osvedčenie o prevencii znečisťovania ovzdušia

MEDZINÁRODNÉ OSVEDČENIE O PREVENCII ZNEČISŤOVANIA OVZDUŠIA

Vydané podľa ustanovení Protokolu z roku 1997, ktorým sa mení a dopĺňa Protokol z roku 1978 k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí, ktorého nedeliteľnou súčasťou je Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973 (ďalej uvádzaný ako „dohovor“) pod právomocou vlády:

(úplný názov krajiny)

u .....
(úplné označenie príslušnej osoby alebo organizácie oprávnenej na základe ustanovení dohovoru)

Názov lode	Rozlišujúce číslo alebo znaky	Číslo IMO	Časť registra	Hrubá priestornosť

Typ lode: □ tanker
□ iné lode ako tanker

TÝMTO SA POTVRDZUJE, ŽE:
1. loď bola podrobená inšpekcii v súlade s nariadením 5 prílohy VI dohovoru; a
2. inšpekcia ukázala, že zariadenia, systémy, príslušenstvo, usporiadania a materiály úplne spĺňajú všetky uplatniteľné požiadavky prílohy VI dohovoru.

Toto osvedčenie platí do .....
a podlieha inšpekciám v súlade s nariadením 5 prílohy VI dohovoru.

Vydané v .....
(miesto vydania osvedčenia)

....
(dátum vydania) *(podpis riadne oprávneného pracovníka vydávajúceho osvedčenie)*

(odtlačok pečate alebo pečiatky orgánu)

POTVRDENIE O ROČNÝCH A PRIEBEŽNÝCH INŠPEKCIÁCH

POTVRDENIE O ROČNÝCH A PRIEBEŽNÝCH INŠPEKCIÁCH

TÝMTO SA POTVRDZUJE, že pri inšpekcii požadovanej nariadením 5 prílohy VI dohovoru sa zistilo, že loď spĺňa príslušné ustanovenia dohovoru:

Ročná inšpekcia:

Podpísal: .....
(podpis riadne oprávneného pracovníka)

Miesto .....

Dátum .....
(odtlačok pečate alebo pečiatky orgánu)

Ročná*/priebežná* inšpekcia:

Podpísal: .....
(podpis riadne oprávneného pracovníka)

Miesto .....

Dátum .....
(odtlačok pečate alebo pečiatky orgánu)

Ročná*/priebežná* inšpekcia:

Podpísal: .....
(podpis riadne oprávneného pracovníka)

Miesto .....

Dátum .....
(odtlačok pečate alebo pečiatky orgánu)

Ročná inšpekcia:

Podpísal: .....
(podpis riadne oprávneného pracovníka)

Miesto .....

Dátum .....
(odtlačok pečate alebo pečiatky orgánu)

* Nehodiace sa prečiarknite.

Dodatok k Medzinárodnému osvedčeniu o prevencii znečisťovania ovzdušia (osvedčenie IAPP)

ZÁZNAM O STAVBE A VYBAVENÍ

Dodatok k Medzinárodnému osvedčeniu o prevencii znečisťovania ovzdušia (osvedčenie IAPP)

ZÁZNAM O STAVBE A VYBAVENÍ

Vzhľadom na ustanovenia prílohy VI Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovania z lodí z roku 1973, zmeneného protokolom z roku 1978 (ďalej uvádzaný ako „dohovor").

Poznámky:

1. Tento záznam bude trvalo pripojený k osvedčeniu IAPP. Osvedčenie IAPP bude sa bude nepretržite nachádzať na palube lode.
2. Ak jazyk pôvodného záznamu nie je angličtina, francúzština alebo španielčina, text bude obsahovať preklad do jedného z týchto jazykov.
3. Zápisy v rámčekoch budú urobené vložením krížika (x) pre odpoveď „áno" a „použiteľné" alebo znamienka (-) pre odpovede „nie" a „nepoužiteľné", podľa okolností.
4. Ak nie je ustanovené inak, nariadenia uvedené v tomto zázname sa vzťahujú na nariadenia prílohy VI dohovoru a rezolúcie alebo obežníky sa vzťahujú na rezolúcie alebo obežníky prijaté Medzinárodnou námornou organizáciou.

1 Údaje o lodi

1.1 Názov lode
1.2 Rozlišujúce číslo alebo znaky
1.3 Číslo IMO
1.4 Prístav registra
1.5 Hrubá priestornosť
1.6 Dátum pokládky kýlu alebo podobnej fázy výstavby lode
1.7 Dátum začatia väčšej prestavby motora (ak bola vykonaná) (nariadenie 13):

2 Regulácia množstva emisií z lodí

2.1 Látky poškodzujúce ozón (nariadenie 12)

2.1.1 Nasledujúce hasiace systémy a zariadenia obsahujúce halóny môžu zostať v prevádzke:
..... □

Systém/zariadenie	Umiestnenie na palube

2.1.2 Nasledujúce systémy a zariadenia obsahujúce CFC môžu zostať v prevádzke:
..... □

Systém/zariadenie	Umiestnenie na palube

2.1.2 Nasledujúce systémy obsahujúce hydrochlórofluorokarbóny (HCFC), ktoré boli nainštalované pred 1. januárom 2020, môžu zostať v prevádzke:
..... □

Systém/zariadenie	Umiestnenie na palube

2.2 Oxidy dusíka (NOx) (nariadenie 13)

2.2.1 Nasledujúce dieselové motory s výkonom väčším ako 130 kW, a ktoré boli nainštalované na loď postavenú 1. januára 2000 alebo po tomto dni, spĺňajú emisné štandardy nariadenia 13 odsek 3 písm. a) v súlade s Technickým kódexom NOx: ..... □

Výrobca a model	Výrobné číslo	Použitie	Výkon (kW)	Nominálna rýchlosť (RPM)

2.2.2 Nasledujúce dieselové motory s výkonom väčším ako 130 kW a ktoré boli podrobené väčšej prestavbe podľa nariadenia 13 odsek 2 dňa 1. januára 2000 alebo po tomto dni spĺňajú emisné štandardy nariadenia 13 odsek 3 písm. a) v súlade s Technickým kódexom NOx: ..... □

Výrobca a model	Výrobné číslo	Použitie	Výkon (kW)	Nominálna rýchlosť (RPM)

2.2.3 Nasledujúce dieselové motory s výkonom väčším ako 130 kW, a ktoré boli nainštalované na loď postavenú 1. januára 2000 alebo po tomto dni, alebo s výkonom väčším ako 130 kW a ktoré boli podrobené väčšej prestavbe podľa nariadenia 13 odsek 2 dňa 1. januára 2000 alebo po tomto dni sú vybavené systémom na čistenie výfukových plynov alebo inými podobnými metódami v súlade s nariadením 13 odsek 3, a Technickým kódexom NOx: ..... □

Výrobca a model	Výrobné číslo	Použitie	Výkon (kW)	Nominálna rýchlosť (RPM)

2.2.4 Nasledujúce dieselové motory z 2.2.1, 2.2.2 a 2.2.3 vyššie sú vybavené zariadeniami na monitorovanie a zaznamenanie emisií NOx v súlade s Technickým kódexom NOx: ..... □

Výrobca a model	Výrobné číslo	Použitie	Výkon (kW)	Nominálna rýchlosť (RPM)

2.3 Oxidy síry (SOx) (nariadenie 14)

2.3.1 Ak loď pôsobí v kontrolnej oblasti emisií SOx uvedenej v nariadení 14 odsek 3, táto loď používa:

1. vykurovací olej s obsahom síry nepresahujúcim 1,5% m/m, doloženým dodacími listami pre nádrž lode; alebo ..... □
2. schválený systém na čistenie výfukových plynov s cieľom znížiť emisie SOx pod hodnotu 6,0g SOx/kWh; alebo ..... □
3. inú schválenú technológiu pre zníženie emisií SOx pod hodnotu 6,0g SOx/kWh. ..... □

2.4 Prchavé organické zlúčeniny (POZ) (nariadenie 15)

2.4.1 Tanker má systém pre zber pary nainštalovaný a schválený v súlade s MSC/Obež. ..... □

2.5 Loď má spaľovňu:

1. ktorá je v súlade s rezolúciou MEPC. 76(40), v platnom znení ..... □
2. ktorá bola nainštalovaná pred 1. januárom 2000 a nie je v súlade s rezolúciou MEPC.76(40), v platnom znení ..... □

TÝMTO SA POTVRDZUJE, že tento záznam je vo všetkých ohľadoch správny.

Vydaný v .....
(miesto vydania záznamu)

....
(dátum vydania) (podpis riadne oprávneného pracovníka vydávajúceho záznam)

(*odtlačok pečate alebo pečiatky orgánu*)

DODATOK II

SKÚŠOBNÉ CYKLY A VÁHOVÉ FAKTORY (Nariadenie 13)

Nasledujúce skúšobné cykly a váhové faktory by mali byť použité na overenie súladu námorných dieselových motorov s limitmi NO_x v zmysle nariadenia 13 tejto prílohy pomocou skúšobného postupu a výpočtovej metódy, ktoré sú uvedené v Technickom kódexe NO_x.

1. Pre námorné motory s konštantnou rýchlosťou používané pre hlavný pohon lode, vrátane dieselelektrického pohonu, je potrebné použiť skúšobný cyklus E2.
2. Pre sústavy s nastaviteľnou vrtuľou je potrebné použiť skúšobný cyklus E2.
3. Pre hlavné a pomocné motory ovládané vrtuľou je potrebné použiť skúšobný cyklus E3.
4. Pre pomocné motory s konštantnou rýchlosťou je potrebné použiť skúšobný cyklus D2.
5. Pre pomocné motory s premenlivou rýchlosťou a premenlivou záťažou, ktoré nepatria medzi motory uvedené vyššie, je potrebné použiť skúšobný cyklus CI.

Skúšobný cyklus pre aplikáciu „Hlavný pohon s konštantnou rýchlosťou“

(vrátane inštalácií s dieselelektrickým pohonom alebo nastaviteľnou vrtuľou)

Skúšobný cyklus E2	Rýchlosť	100 %	100 %	100 %	100 %
	Výkon	100 %	75 %	50 %	25 %
	Váhový faktor	0,2	0,5	0,15	0,15

Skúšobný cyklus pre aplikáciu „Hlavný a pomocný motor ovládaný vrtuľou“

Skúšobný cyklus E3	Rýchlosť	100 %	91 %	80 %	63 %
	Výkon	100 %	75 %	50 %	25 %
	Váhový faktor	0,2	0,5	0,15	0,15

Skúšobný cyklus pre aplikáciu „Pomocný motor s konštantnou rýchlosťou“

Skúšobný cyklus D2	Rýchlosť	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	Výkon	100 %	75 %	50 %	25 %	10 %
	Váhový faktor	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

„Pomocný motor s premenlivou rýchlosťou a záťažou“

Skúšobný cyklus CI	Rýchlosť	Nominálna				Stredná			Voľnobeh
	Krútiaci moment %	100 %	75 %	50 %	10 %	100 %	75 %	50 %	0 %
	Váhový faktor	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15

DODATOK III

KRITÉRIÁ A POSTUPY PRE URČENIE KONTROLNÝCH OBLASTÍ EMISIÍ SOx (Nariadenie 14)

1 CIELE

1.1 Cieľom tohto dodatku je poskytnúť kritériá a postupy pre vyhlásenie kontrolných oblastí emisií SOx.
Kontrolné oblasti emisií SOx majú zabrániť, obmedziť a regulovať znečistenie vzduchu emisiami SOx
z lodí a ich sprievodné nepriaznivé účinky na suchozemské a morské oblasti.

1.2 Kontrolná oblasť emisií SOx by mala byť preskúmaná za účelom schválenia organizáciou, ak sa preukáže, že
je potrebné zabrániť, obmedziť a regulovať znečistenie ovzdušia emisiami SOx z lodí.

2 KRITÉRIÁ NÁVRHU NA VYHLÁSENIE KONTROLNEJ OBLASTI EMISIÍ SOx

2.1 Návrh na vyhlásenie kontrolnej oblasti emisií SOx môžu predložiť organizácii len zmluvné štáty protokolu
z roku 1997. Ak dva alebo viacero zmluvných štátov má spoločný záujem o určitú oblasť, mali by
sformulovať koordinovaný návrh.

2.2 Návrh musí obsahovať:

1. jasné vymedzenie navrhnutej oblasti uplatňovania opatrení na kontrolu emisií SOx z lodí, spolu s referenčnou
   mapou, na ktorej je vyznačená táto oblasť;
2. opis suchozemských a morských oblastí, ktoré sú ohrozené dosahmi emisií SOx z lodí;
3. hodnotenie, že SOx emisie z lodí pôsobiacich v navrhnutej oblasti uplatňovania opatrení na kontrolu emisií
   SOx prispievajú k znečisteniu ovzdušia SOx vrátane ukladania SOx, a ich sprievodných nepriaznivých
   účinkov na uvažované suchozemské a morské oblasti. Toto hodnotenie musí obsahovať opis účinkov
   emisií SOx na terestriálne a vodné ekosystémy, oblasti prirodzenej produktivity, kritické biotopy, kvalitu
   vôd, ľudské zdravie a prípadne na oblasti kultúrneho a vedeckého významu.
   Musia byť identifikované zdroje dôležitých údajov vrátane použitých metód;
4. príslušné informácie týkajúce sa meteorologických podmienok v navrhnutej oblasti uplatňovania opatrení
   na kontrolu emisií SOx a ohrozených suchozemských a morských oblastiach, najmä prevládajúce
   veterné podmienky alebo topografické, geologické, oceánografické alebo iné podmienky, ktoré môžu viesť
   k zvýšenej pravdepodobnosti vyššieho lokalizovaného znečistenia ovzdušia alebo úrovniam acidifikácie;
5. typ lodnej dopravy v navrhnutej kontrolnej oblasti emisií SOx vrátane modelov a hustoty tejto dopravy;
6. opis regulačných opatrení prijatých navrhujúcim zmluvným štátom alebo zmluvnými štátmi, zaoberajúci
   pozemnými zdrojmi emisií SOx ovplyvňujúcich ohrozenú oblasť, ktoré sa tam nachádzajú a pôsobia
   súbežne, s uvažovanými opatreniami, ktoré by mali byť prijaté vzhľadom na ustanovenia nariadenia 14
   prílohy VI tohto dohovoru.

2.3 Geografické obmedzenia kontrolnej oblasti emisií SOx budú vychádzať z príslušných kritérií opísaných vyššie,

vrátane emisií a ukladania SOx z lodí plávajúcich v navrhnutej oblasti, modelov a hustoty dopravy, a veterných
podmienok.

2.4 Návrh na vyhlásenie danej oblasti za kontrolnú oblasť emisií SOx musí byť predložený organizácii v súlade
s normami a postupmi určenými organizáciou.

3 POSTUPY PRE POSÚDENIE A SCHVÁLENIE KONTROLNÝCH OBLASTÍ EMISIÍ SOx ORGANIZÁCIOU

3.1 Organizácia posúdi každý návrh, ktorý jej predloží zmluvný štát alebo zmluvné štáty.

3.2 Kontrolná oblasť emisií SOx bude vyhlásená prostredníctvom dodatku k tejto prílohe posúdeného, schváleného
a uvedeného do platnosti v súlade s článkom 16 tohto dohovoru.

3.3 Pri posudzovaní návrhu organizácia vezme do úvahy kritériá, ktoré budú zahrnuté v každom návrhu na
schválenie a ktoré sú uvedené v bode 2 vyššie, ako aj náklady súvisiace s obmedzením ukladania síry
z lodí v porovnaní s pozemnými kontrolami.
Do úvahy musia vziať aj ekonomické dosahy na lodnú dopravu používanú v medzinárodnom obchode.

4 PREVÁDZKOVANIE KONTROLNÝCH OBLASTÍ EMISIÍ SOx

4.1 Zmluvné strany, ktorých lode plávajú v danej oblasti, by mali informovať organizáciu o všetkých obavách
týkajúcich sa prevádzkovania tejto oblasti.

DODATOK IV

TYPOVÉ SCHVÁLENIE A OBMEDZENIA PRE PREVÁDZKOVANIE SPAĽOVNÍ NA PALUBE LODE (Nariadenie 16)

(1) Palubné spaľovne opísané v nariadení 16 odsek 2 budú vlastniť osvedčenie o typovom schválení IMO pre každú spaľovňu. Aby získala toto osvedčenie, spaľovňa musí byť navrhnutá a postavená v súlade so schváleným štandardom opísaným v nariadení 16 odsek 2. Každý model bude podrobený skúšobnej prevádzke pre určené typové schválenie v továrni alebo schválenej skúšobni, za ktorú bude zodpovedný úrad, s použitím nasledujúcej štandardnej špecifikácie paliva/odpadu pre typové schválenie s cieľom zistiť, či spaľovňa funguje v rámci obmedzení uvedených v odseku 2 tohto dodatku:

Ropný kal s nasledujúcim zložením:	75 % ropného kalu z HFO; 5 % odpadového mazacieho oleja; a 20 % emulgovanej vody
Tuhý odpad s nasledujúcim zložením:	50 % potravinárskeho odpadu 50 % odpadkov obsahujúcich cca 30 % papiera 40 % kartónu 10 % handier 20 % plastov Zmes bude obsahovať max. 50% vlhkosti a 7% nehorľavých tuhých látok.

(2)

Spaľovne opísané v nariadení 16 odsek 2 budú prevádzkované s nasledujúcimi obmedzeniami:	
Množstvo O_2 v spaľovacej komore:	6 – 12 %
Maximálne priemerné množstvo CO v dymových plynoch:	200 mg/MJ
Maximálne priemerné množstvo sadzí:	BACHARACH 3 alebo RINGELMAN 1 (20 % hustota) (Vyššie množstvo sadzí je prípustné len počas veľmi krátkych období, napr. pri spustení)
Nespálené zložky v zvyškoch popola:	Maximálne 10 % hmotnosti
Rozsah teplôt dymových plynov na výstupe zo spaľovacej komory:	850 – 1 200 stupňov Celzia

DODATOK V

INFORMÁCIE, KTORÉ BUDÚ UVEDENÉ V DODACOM LISTE PRE NÁDRŽ LODE
(Nariadenie 18 odsek 3)

Názov a číslo IMO prijímacej lode

Prístav

Dátum začatia dodávok

Meno, adresa a telefónne číslo dodávateľa námorného vykurovacieho oleja

Názov výrobku/výrobkov

Množstvo v metrických tonách

Hustota pri teplote 15 °C, kg/m^3

Obsah síry (% m/m)

Vyhlásenie podpísané a potvrdené zástupcom dodávateľa vykurovacieho oleja, že dodaný vykurovací olej je v súlade s nariadením 14 odsek 1 alebo 4 písm. a) a s nariadením 18 odsek 1 tejto prílohy.

K oznámeniu č. 344/2013 Z. z.

PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS OF 2 NOVEMBER 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

BEING Parties to the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,

RECOGNIZING the need to prevent and control air pollution from ships,

RECOGNIZING Principle 15 of the Rio Declaration on Environment and Development which calls for the application of a precautionary approach,

CONSIDERING that this objective could best be achieved by the conclusion of a Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Instrument to be amended

The instrument which the present Protocol amends is the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as the "Convention").

Article 2

Addition of Annex VI to the Convention

Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships, the text of which is set out in the Annex to the present Protocol, is added.

Article 3

General Obligations

1. The Convention and the present Protocol shall, as between the Parties to the present Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.

2. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annex hereto.

Article 4

Amendment procedure

In applying Article 16 of the Convention to an amendment to Annex VI and its appendices, the reference to "a Party to the Convention" shall be deemed to mean the reference to a Party bound by that Annex.

FINAL CLAUSES

Article 5

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as the "Organization") from 1 January 1998 until 31 December 1998 and shall thereafter remain open for accession. Only Contracting States to the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") may become Parties to the present Protocol by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
(b) signature, subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
(c) accession.

2. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as the "Secretary-General").

Article 6

Entry into force

1. The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 percent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with Article 5 of the present Protocol.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

3. After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted in accordance with Article 16 of the Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or

accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

Article 7

Denunciation

1. The present Protocol may be denounced by any Party to the present Protocol at any time after the expiry of five years from the date on which the Protocol enters into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General.

3. A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification by the Secretary-General or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

4. A denunciation of the 1978 Protocol in accordance with Article VII thereof shall be deemed to include a denunciation of the present Protocol in accordance with this Article. Such denunciation shall take effect on the date on which denunciation of the 1978 Protocol takes effect in accordance with Article VII of that Protocol.

Article 8

Depositary

1. The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General (hereinafter referred to as the "Depositary").

2. The Depositary shall:

(a) inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:
  (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
  (ii) the date of entry into force of the present Protocol; and
  (iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol, together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect; and

(b) transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3. As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 9

Languages

The present Protocol is established in a single copy in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed the present Protocol.

DONE at London this twenty-sixth day of September, one thousand nine hundred and ninety-seven.

ANNEX

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

The following new Annex VI is added after the existing Annex V:

"ANNEX VI

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS

CHAPTER I – GENERAL

REGULATION 1

Application

The provisions of this Annex shall apply to all ships, except where expressly provided otherwise in regulations 3, 5, 6, 13, 15, 18 and 19 of this Annex.

REGULATION 2

Definitions

For the purpose of this Annex:

(1) "A similar stage of construction" means the stage at which:
(a) construction identifiable with a specific ship begins; and
(b) assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or one percent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

(2) "Continuous feeding" is defined as the process whereby waste is fed into a combustion chamber without human assistance while the incinerator is in normal operating conditions with the combustion chamber operative temperature between 850 °C and 1200 °C.

(3) "Emission" means any release of substances, subject to control by this Annex from ships into the atmosphere or sea.

(4) "New installations", in relation to regulation 12 of this Annex, means the installation of systems, equipment, including new portable fire extinguishing units, insulation, or other material on a ship after the date on which this Annex enters into force, but excludes repair or recharge of previously installed systems, equipment, insulation, or other material, or recharge of portable fire extinguishing units.

(5) "NOx Technical Code" means the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines adopted by Conference Resolution 2, as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of Article 16 of the present Convention concerning amendment procedures applicable to an appendix to an Annex.

(6) "Ozone depleting substances" means controlled substances defined in paragraph 4 of Article 1 of the Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer, 1987, listed in Annexes A, B, C or E to the said Protocol in force at the time of application or interpretation of this Annex.
"Ozone depleting substances" that may be found on board ship include, but are not limited to:
Halon 1211 Bromochlorodifluoromethane
Halon 1301 Bromotrifluoromethane
Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroethane (also known as Halon 114B2)
CFC-11 Trichlorofluoromethane
CFC-12 Dichlorodifluoromethane
CFC-113 1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroethane
CFC-114 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroethane
CFC-115 Chloropentafluoroethane

(7) "Sludge oil" means sludge from the fuel or lubricating oil separators, waste lubricating oil from main or auxiliary machinery, or waste oil from bilge water separators, oil filtering equipment or drip trays.

(8) "Shipboard incineration" means the incineration of wastes or other matter on board a ship, if such wastes or other matter were generated during the normal operation of that ship.

(9) "Shipboard incinerator" means a shipboard facility designed for the primary purpose of incineration.

(10) "Ships constructed" means ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction.

(11) "SOx Emission Control Area" means an area where the adoption of special mandatory measures for SOx emissions from ships is required to prevent, reduce and control air pollution from SOx and its attendant adverse impacts on land and sea areas. SOx Emission Control Areas shall include those listed in regulation 14 of this Annex.

(12) "Tanker" means an oil tanker as defined in regulation 1(4) of Annex I or a chemical tanker as defined in regulation 1(1) of Annex II of the present Convention.

(13) "The Protocol of 1997" means the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as amended by the Protocol of 1978 relating thereto.

REGULATION 3

General Exceptions

Regulations of this Annex shall not apply to:

(a) any emission necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

(b) any emission resulting from damage to a ship or its equipment:

(i) provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the emission for the purpose of preventing or minimizing the emission; and

(ii) except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

REGULATION 4

Equivalents

(1) The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus is at least as effective as that required by this Annex.

(2) The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus as an alternative to that required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

CHAPTER II – SURVEY, CERTIFICATION AND MEANS OF CONTROL

REGULATION 5

Surveys and Inspections

(1) Every ship of 400 gross tonnage or above and every fixed and floating drilling rig and other platforms shall be subject to the surveys specified below:

(a) an initial survey before the ship is put into service or before the certificate required under regulation 6 of this Annex is issued for the first time. This survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex;

(b) periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of this Annex; and

(c) a minimum of one intermediate survey during the period of validity of the certificate which shall be such as to ensure that the equipment and arrangements fully comply with the requirements of this Annex and are in good working order. In cases where only one such intermediate survey is carried out in a single certificate validity period, and where the period of the certificate exceeds 2½ years, it shall be held within six months before or after the halfway date of the certificate's period of validity. Such intermediate surveys shall be endorsed on the certificate issued under regulation 6 of this Annex.

(2) In the case of ships of less than 400 gross tonnage, the Administration may establish appropriate measures in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

(3) Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. Such organizations shall comply with the guidelines adopted by the

Organization. In every case the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey.

(4) The survey of engines and equipment for compliance with regulation 13 of this Annex shall be conducted in accordance with the NOx Technical Code.

(5) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the certificate. Such inspections shall ensure that the equipment remains in all respects satisfactory for the service for which the equipment is intended. These inspections may be carried out by their own inspection service, nominated surveyors, recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of paragraph (1) of this regulation, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

(6) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, they shall ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken, the certificate should be withdrawn by the Administration. If the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation.

(7) The equipment shall be maintained to conform with the provisions of this Annex and no changes shall be made in the equipment, systems, fittings, arrangements, or material covered by the survey, without the express approval of the Administration. The direct replacement of such equipment and fittings with equipment and fittings that conform with the provisions of this Annex is permitted.

(8) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered, which substantially affects the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, a nominated surveyor, or recognized organization responsible for issuing the relevant certificate.

REGULATION 6

Issue of International Air Pollution Prevention Certificate

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

(a) any ship of 400 gross tonnage or above engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties; and

(b) platforms and drilling rigs engaged in voyages to waters under the sovereignty or jurisdiction of other Parties to the Protocol of 1997.

(2) Ships constructed before the date of entry into force of the Protocol of 1997 shall be issued with an International Air Pollution Prevention Certificate in accordance with paragraph (1) of this regulation no later than the first scheduled drydocking after entry into force of the Protocol of 1997, but in no case later than 3 years after entry into force of the Protocol of 1997.

(3) Such certificate shall be issued either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the certificate.

REGULATION 7

Issue of a Certificate by another Government

(1) The Government of a Party to the Protocol of 1997 may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, issue or authorize the issuance of an International Air Pollution Prevention Certificate to the ship in accordance with this Annex.

(2) A copy of the certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

(3) A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under regulation 6 of this Annex.

(4) No International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party to the Protocol of 1997.

REGULATION 8

Form of Certificate

The International Air Pollution Prevention Certificate shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in appendix I to this Annex. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

REGULATION 9

Duration and Validity of Certificate

(1) An International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue.

(2) No extension of the five-year period of validity of the International Air Pollution Prevention Certificate shall be permitted, except in accordance with paragraph (3).

(3) If the ship, at the time when the International Air Pollution Prevention Certificate expires, is not in a port of the State whose flag it is entitled to fly or in which it is to be surveyed, the Administration may extend the certificate for a period of no more than 5 months. Such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag it is entitled to fly or in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. After arrival in the State whose flag it is entitled to fly or in which it is to be surveyed, the ship shall not be entitled by virtue of such extension to leave the port or State without having obtained a new International Air Pollution Prevention Certificate.

(4) An International Air Pollution Prevention Certificate shall cease to be valid in any of the following circumstances:

(a) if the inspections and surveys are not carried out within the periods specified under regulation 5 of this Annex;

(b) if significant alterations have taken place to the equipment, systems, fittings, arrangements or material to which this Annex applies without the express approval of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings with equipment or fittings that conform with the requirements of this Annex. For the purpose of regulation 13, significant alteration shall include any change or adjustment to the system, fittings, or arrangement of a diesel engine which results in the nitrogen oxide limits applied to that engine no longer being complied with; or

(c) upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall be issued only when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in full compliance with the requirements of regulation 5 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration of the other Party a copy of the International Air Pollution Prevention Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

REGULATION 10

Port State Control on Operational Requirements

(1) A ship, when in a port or an offshore terminal under the jurisdiction of another Party to the Protocol of 1997, is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of air pollution from ships.

(2) In the circumstances given in paragraph (1) of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

(3) Procedures relating to the port State control prescribed in Article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

(4) Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

REGULATION 11

Detection of Violations and Enforcement

(1) Parties to this Annex shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of this Annex, using all appropriate and practicable measures of detection and environmental monitoring, adequate procedures for reporting and accumulation of evidence.

(2) A ship to which the present Annex applies may, in any port or offshore terminal of a Party, be subject to inspection by officers appointed or authorized by that Party for the purpose of verifying whether the ship has emitted any of the substances covered by this Annex in violation of the provisions of this Annex. If an inspection indicates a violation of this Annex, a report shall be forwarded to the Administration for any appropriate action.

(3) Any Party shall furnish to the Administration evidence, if any, that the ship has emitted any of the substances covered by this Annex in violation of the provisions of this Annex. If it is practicable to do so, the competent authority of the former Party shall notify the master of the ship of the alleged violation.

(4) Upon receiving such evidence, the Administration so informed shall investigate the matter, and may request the other Party to furnish further or better evidence of the alleged contravention. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken in accordance with its law as soon as possible. The Administration shall promptly inform the Party which has reported the alleged violation, as well as the Organization, of the action taken.

(5) A Party may also inspect a ship to which this Annex applies when it enters the ports or offshore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party together with sufficient evidence that the ship has emitted any of the substances covered by the Annex in any place in violation of this Annex. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the Administration so that the appropriate action may be taken under the present Convention.

(6) The international law concerning the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment from ships, including that law relating to enforcement and safeguards, in force at the time of application or interpretation of this Annex, applies, *mutatis mutandis*, to the rules and standards set forth in this Annex.

CHAPTER III – REQUIREMENTS FOR CONTROL OF EMISSIONS FROM SHIPS

REGULATION 12

Ozone Depleting Substances

(1) Subject to the provisions of regulation 3, any deliberate emissions of ozone depleting substances shall be prohibited. Deliberate emissions include emissions occurring in the course of maintaining, servicing, repairing or disposing of systems or equipment, except that deliberate emissions do not include minimal releases associated with the recapture or recycling of an ozone depleting substance. Emissions arising from leaks of an ozone depleting substance, whether or not the leaks are deliberate, may be regulated by Parties to the Protocol of 1997.

(2) New installations which contain ozone depleting substances shall be prohibited on all ships, except that new installations containing hydro-chlorofluorocarbons (HCFCs) are permitted until 1 January 2020.

(3) The substances referred to in this regulation, and equipment containing such substances, shall be delivered to appropriate reception facilities when removed from ships.

REGULATION 13

Nitrogen Oxides (NOx)

(1)

(a) This regulation shall apply to:
  (i) each diesel engine with a power output of more than 130 kW which is installed on a ship constructed on or after 1 January 2000; and
  (ii) each diesel engine with a power output of more than 130 kW which undergoes a major conversion on or after 1 January 2000.

(b) This regulation does not apply to:
  (i) emergency diesel engines, engines installed in lifeboats and any device or equipment intended to be used solely in case of emergency; and
  (ii) engines installed on ships solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly, provided that such engines are subject to an alternative NOx control measure established by the Administration.

(c) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph, the Administration may allow exclusion from the application of this regulation to any diesel engine which is installed on a ship constructed, or on a ship which undergoes a major conversion, before the date of entry into force of the present Protocol, provided that the ship is solely engaged in voyages to ports or offshore terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.

(2)

(a) For the purpose of this regulation, “major conversion” means a modification of an engine where:

(i) the engine is replaced by a new engine built on or after 1 January 2000, or
(ii) any substantial modification, as defined in the NOx Technical Code, is made to the engine, or
(iii) the maximum continuous rating of the engine is increased by more than 10%.

(b) The NOx emission resulting from modifications referred to in the sub-paragraph (a) of this paragraph shall be documented in accordance with the NOx Technical Code for approval by the Administration.

(3)

(a) Subject to the provision of regulation 3 of this Annex, the operating of each diesel engine to which this regulation applies is prohibited, except where the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO_2) from the engine is within the following limits:

(i) 17.0 g/kWh	when n is less than 130 rpm
(ii) $45.0*n^{(-0.2)}$ g/kWh	when n is 130 or more but less than 2000 rpm
(iii) 9.8 g/kWh	when n is 2000 rpm or more

where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute).
When using fuel composed of blends from hydrocarbons derived from petroleum refining, test procedure and measurement methods shall be in accordance with the NOx Technical Code, taking into consideration the Test Cycles and Weighting Factors outlined in appendix II to this Annex.

(b) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph, the operation of a diesel engine is permitted when:
(i) an exhaust gas cleaning system, approved by the Administration in accordance with the NOx Technical Code, is applied to the engine to reduce onboard NOx emissions at least to the limits specified in sub-paragraph (a), or
(ii) any other equivalent method, approved by the Administration taking into account relevant guidelines to be developed by the Organization, is applied to reduce onboard NOx emissions at least to the limit specified in sub-paragraph (a) of this paragraph.

REGULATION 14

Sulphur Oxides (SOx)

General requirements

(1) The sulphur content of any fuel oil used on board ships shall not exceed 4.5% m/m.

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

Requirements within SOx Emission Control Areas

(3) For the purpose of this regulation, SOx Emission Control Areas shall include:
(a) the Baltic Sea area as defined in regulation 10(1)(b) of Annex I; and
(b) any other sea area, including port areas, designated by the Organization in accordance with criteria and procedures for designation of SOx Emission Control Areas with respect to the prevention of air pollution from ships contained in appendix III to this Annex.

(4) While ships are within SOx Emission Control Areas, at least one of the following conditions shall be fulfilled:
(a) the sulphur content of fuel oil used on board ships in a SOx Emission Control Area does not exceed 1.5% m/m;
(b) an exhaust gas cleaning system, approved by the Administration taking into account guidelines to be developed by the Organization, is applied to reduce the total emission of sulphur oxides from ships, including both auxiliary and main propulsion engines, to 6.0 g SOx/kWh or less calculated as the total weight of sulphur dioxide emission. Waste streams from the use of such equipment shall not be discharged into enclosed ports, harbours and estuaries unless it can be thoroughly documented by the ship that such waste streams have no adverse impact on the ecosystems of such enclosed ports, harbours and estuaries, based upon criteria communicated by the authorities of the port State to the Organization. The Organization shall circulate the criteria to all Parties to the Convention; or
(c) any other technological method that is verifiable and enforceable to limit SOx emissions to a level equivalent to that described in sub-paragraph (b) is applied. These methods shall be approved by the Administration taking into account guidelines to be developed by the Organization.

(5) The sulphur content of fuel oil referred to in paragraph (1) and paragraph 4(a) of this regulation shall be documented by the supplier as required by regulation 18 of this Annex.

(6) Those ships using separate fuel oils to comply with paragraph (4)(a) of this regulation shall allow sufficient time for the fuel oil service system to be fully flushed of all fuels exceeding 1.5% m/m sulphur content prior to entry into a SOx Emission Control Area. The volume of low sulphur fuel oils (less than or equal to 1.5% sulphur content) in each tank as well as the date, time and position of the ship when any fuel-changeover operation is completed, shall be recorded in such log-book as prescribed by the Administration.

(7) During the first twelve months immediately following entry into force of the present Protocol, or of an amendment to the present Protocol designating a specific SOx Emission Control Area under paragraph (3)(b) of this

regulation, ships entering a SOx Emission Control Area referred to in paragraph (3)(a) of this regulation or designated under paragraph (3)(b) of this regulation are exempted from the requirements in paragraphs (4) and (6) of this regulation and from the requirements of paragraph (5) of this regulation insofar as they relate to paragraph (4)(a) of this regulation.

REGULATION 15

Volatile Organic Compounds

(1) If the emissions of volatile organic compounds (VOCs) from tankers are to be regulated in ports or terminals under the jurisdiction of a Party to the Protocol of 1997, they shall be regulated in accordance with the provisions of this regulation.

(2) A Party to the Protocol of 1997 which designates ports or terminals under its jurisdiction in which VOCs emissions are to be regulated, shall submit a notification to the Organization. This notification shall include information on the size of tankers to be controlled, on cargoes requiring vapour emission control systems, and the effective date of such control. The notification shall be submitted at least six months before the effective date.

(3) The Government of each Party to the Protocol of 1997 which designates ports or terminals at which VOCs emissions from tankers are to be regulated shall ensure that vapour emission control systems, approved by that Government taking into account the safety standards developed by the Organization, are provided in ports and terminals designated, and are operated safely and in a manner so as to avoid undue delay to the ship.

(4) The Organization shall circulate a list of the ports and terminals designated by the Parties to the Protocol of 1997 to other Parties to the Protocol of 1997 and Member States of the Organization for their information.

(5) All tankers which are subject to vapour emission control in accordance with the provisions of paragraph (2) of this regulation shall be provided with a vapour collection system approved by the Administration taking into account the safety standards developed by the Organization, and shall use such system during the loading of such cargoes. Terminals which have installed vapour emission control systems in accordance with this regulation may accept existing tankers which are not fitted with vapour collection systems for a period of three years after the effective date identified in paragraph (2).

(6) This regulation shall only apply to gas carriers when the type of loading and containment systems allow safe retention of non-methane VOCs on board, or their safe return ashore.

REGULATION 16

Shipboard Incineration

(1) Except as provided in paragraph (5), shipboard incineration shall be allowed only in a shipboard incinerator.

(2)

(a) Except as provided in sub-paragraph (b) of this paragraph, each incinerator installed on board a ship on or after 1 January 2000 shall meet the requirements contained in appendix IV to this Annex. Each incinerator shall be approved by the Administration taking into account the standard specifications for shipboard incinerators developed by the Organization.

(b) The Administration may allow exclusion from the application of sub-paragraph (a) of this paragraph to any incinerator which is installed on board a ship before the date of entry into force of the Protocol of 1997, provided that the ship is solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly.

(3) Nothing in this regulation affects the prohibition in, or other requirements of, the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, as amended, and the 1996 Protocol thereto.

(4) Shipboard incineration of the following substances shall be prohibited:

(a) Annex I, II and III cargo residues of the present Convention and related contaminated packing materials;

(b) polychlorinated biphenyls (PCBs);

(c) garbage, as defined in Annex V of the present Convention, containing more than traces of heavy metals; and

(d) refined petroleum products containing halogen compounds.

(5) Shipboard incineration of sewage sludge and sludge oil generated during the normal operation of a ship may also take place in the main or auxiliary power plant or boilers, but in those cases, shall not take place inside ports, harbours and estuaries.

(6) Shipboard incineration of polyvinyl chlorides (PVCs) shall be prohibited, except in shipboard incinerators for which IMO Type Approval Certificates have been issued.

(7) All ships with incinerators subject to this regulation shall possess a manufacturer's operating manual which shall specify how to operate the incinerator within the limits described in paragraph 2 of appendix IV to this Annex.

(8) Personnel responsible for operation of any incinerator shall be trained and capable of implementing the guidance provided in the manufacturer's operating manual.

(9) Monitoring of combustion flue gas outlet temperature shall be required at all times and waste shall not be fed into a continuous-feed shipboard incinerator when the temperature is below the minimum allowed temperature of 850 °C. For batch-loaded shipboard incinerators, the unit shall be designed so that the temperature in the combustion chamber shall reach 600 °C within 5 minutes after start-up.

(10) Nothing in this regulation precludes the development, installation and operation of alternative design shipboard thermal waste treatment devices that meet or exceed the requirements of this regulation.

REGULATION 17

Reception Facilities

(1) The Government of each Party to the Protocol of 1997 undertakes to ensure the provision of facilities adequate to meet the:

(a) needs of ships using its repair ports for the reception of ozone depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships;

(b) needs of ships using its ports, terminals or repair ports for the reception of exhaust gas cleaning residues from an approved exhaust gas cleaning system when discharge into the marine environment of these residues is not permitted under regulation 14 of this Annex;

without causing undue delay to ships, and

(c) needs in ship breaking facilities for the reception of ozone depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships.

(2) Each Party to the Protocol of 1997 shall notify the Organization for transmission to the Members of the Organization of all cases where the facilities provided under this regulation are unavailable or alleged to be inadequate.

REGULATION 18

Fuel Oil Quality

(1) Fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board ships to which this Annex applies shall meet the following requirements:

(a) except as provided in sub-paragraph (b):

(i) the fuel oil shall be blends of hydrocarbons derived from petroleum refining. This shall not preclude the incorporation of small amounts of additives intended to improve some aspects of performance;

(ii) the fuel oil shall be free from inorganic acid;

(iii) the fuel oil shall not include any added substance or chemical waste which either:

(1) jeopardizes the safety of ships or adversely affects the performance of the machinery, or

(2) is harmful to personnel, or

(3) contributes overall to additional air pollution; and

(b) fuel oil for combustion purposes derived by methods other than petroleum refining shall not:

(i) exceed the sulphur content set forth in regulation 14 of this Annex;

(ii) cause an engine to exceed the NOx emission limits set forth in regulation 13(3)(a) of this Annex;

(iii) contain inorganic acid; and

(iv)

(1) jeopardize the safety of ships or adversely affect the performance of the machinery, or

(2) be harmful to personnel, or

(3) contribute overall to additional air pollution.

(2) This regulation does not apply to coal in its solid form or nuclear fuels.

(3) For each ship subject to regulations 5 and 6 of this Annex, details of fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board shall be recorded by means of a bunker delivery note which shall contain at least the information specified in appendix V to this Annex.

(4) The bunker delivery note shall be kept on board the ship in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times. It shall be retained for a period of three years after the fuel oil has been delivered on board.

(5)

(a) The competent authority of the Government of a Party to the Protocol of 1997 may inspect the bunker delivery notes on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminal, may make a copy of each delivery note, and may require the master or person in charge of the ship to certify that each copy is a true copy of such bunker delivery note. The competent authority may also verify the contents of each note through consultations with the port where the note was issued.

(b) The inspection of the bunker delivery notes and the taking of certified copies by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

(6) The bunker delivery note shall be accompanied by a representative sample of the fuel oil delivered taking into account guidelines to be developed by the Organization. The sample is to be sealed and signed by the supplier's representative and the master or officer in charge of the bunker operation on completion of bunkering operations and retained under the ship's control until the fuel oil is substantially consumed, but in any case for a period of not less than twelve months from the time of delivery.

(7) Parties to the Protocol of 1997 undertake to ensure that appropriate authorities designated by them:
(a) maintain a register of local suppliers of fuel oil;
(b) require local suppliers to provide the bunker delivery note and sample as required by this regulation, certified by the fuel oil supplier that the fuel oil meets the requirements of regulations 14 and 18 of this Annex;
(c) require local suppliers to retain a copy of the bunker delivery note for at least 3 years for inspection and verification by the port State as necessary;
(d) take action as appropriate against fuel oil suppliers that have been found to deliver fuel oil that does not comply with that stated on the bunker delivery note;
(e) inform the Administration of any ship receiving fuel oil found to be noncompliant with the requirements of regulations 14 or 18 of this Annex; and
(f) inform the Organization for transmission to Parties to the Protocol of 1997 of all cases where fuel oil suppliers have failed to meet the requirements specified in regulations 14 or 18 of this Annex.

(8) In connection with port State inspections carried out by Parties to the Protocol of 1997, the Parties further undertake to:
(a) inform the Party or non-Party under whose jurisdiction bunker delivery note was issued of cases of delivery of noncompliant fuel oil, giving all relevant information; and
(b) ensure that remedial action as appropriate is taken to bring noncompliant fuel oil discovered into compliance.

REGULATION 19

Requirements for Platforms and Drilling Rigs

(1) Subject to the provisions of paragraphs (2) and (3) of this regulation, fixed and floating platforms and drilling rigs shall comply with the requirements of this Annex.

(2) Emissions directly arising from the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources are, consistent with Article 2(3)(b)(ii) of the present Convention, exempt from the provisions of this Annex. Such emissions include the following:
(a) emissions resulting from the incineration of substances that are solely and directly the result of exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources, including but not limited to the flaring of hydrocarbons and the burning of cuttings, muds, and/or stimulation fluids during well completion and testing operations, and flaring arising from upset conditions;
(b) the release of gases of volatile compounds entrained in drilling fluids and cuttings;
(c) emissions associated solely and directly with the treatment, handling, or storage of sea-bed minerals; and
(d) emissions from diesel engines that are solely dedicated to the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources.

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

APPENDIX I
FORM OF IAPP CERTIFICATE
(Regulation 8)

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 related thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....

(*full designation of the country*)

by .....

(*full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention*)

Name of ship	Distinctive number or letters	IMO number	Port of registry	Gross tonnage

Type of ship: □ tanker

□ ships other than a tanker

THIS IS TO CERTIFY:
1. That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention; and
2. That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and materials fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention.

This certificate is valid until ..... subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Issued at .....

(*Place of issue of certificate*)

....

(*Date of issue*) (*Signature of duly authorized official issuing the certificate*)

(*Seal or stamp of the authority, as appropriate*)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 5 of Annex VI of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey:

Signed .....
(Signature of duly authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate* survey:

Signed .....
(Signature of duly authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate* survey:

Signed .....
(Signature of duly authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey:

Signed .....
(Signature of duly authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate

SUPPLEMENT TO INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (IAPP CERTIFICATE)

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT

In respect of the provisions of Annex VI of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention").

Notes:

1 This Record shall be permanently attached to the IAPP Certificate. The IAPP Certificate shall be available on board the ship at all times.

2 If the language of the original Record is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

3 Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answer "yes" and "applicable" or a (-) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.

4 Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex VI of the Convention and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 Particulars of ship

1.1 Name of ship .....

1.2 Distinctive number or letters .....

1.3 IMO number .....

1.4 Port of registry .....

1.5 Gross tonnage .....

1.6 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction .....

1.7 Date of commencement of major engine conversion (if applicable) (regulation 13): .....

2 Control of emissions from ships

2.1 Ozone depleting substances (regulation 12) .....

2.1.1 The following fire extinguishing systems and equipment containing halons may continue in service: ..... □

System Equipment	Location on board

2.1.2 The following systems and equipment containing CFCs may continue in service: ..... □

System Equipment	Location on board

2.1.3 The following systems containing hydro-chlorofluorocarbons (HCFCs) installed before 1 January 2020 may continue in service: ..... □

System Equipment	Location on board

2.2 Nitrogen oxides (NOx) (regulation 13) ..... □

2.2.1 The following diesel engines with power output greater than 130 kW, and installed on a ship constructed on or after 1 January 2000, comply with the emission standards of regulation 13(3)(a) in accordance with the NOx Technical Code: ..... □

Manufacturer and Model	Serial Number	Use	Power Output (kW)	Rated Speed (RPM)

2.2.2 The following diesel engines with power output greater than 130 kW, and which underwent major conversion per regulation 13(2) on or after 1 January 2000, comply with the emission standards of regulation 13(3)(a) in accordance with the NOx Technical Code: ..... □

Manufacturer and Model	Serial Number	Use	Power Output (kW)	Rated Speed (RPM)

2.2.3 The following diesel engines with a power output greater than 130 kW and installed on a ship constructed on or after 1 January 2000, or with a power output greater than 130 kW and which underwent major conversion per regulation 13(2) on or after 1 January 2000, are fitted with an exhaust gas cleaning system or other equivalent methods in accordance with regulation 13(3), and the NOx Technical Code: ..... □

Manufacturer and Model	Serial Number	Use	Power Output (kW)	Rated Speed (RPM)

2.2.4 The following diesel engines from 2.2.1, 2.2.2 and 2.2.3 above are fitted with NOx emission monitoring and recording devices in accordance with the NOx Technical Code: ..... □

Manufacturer and Model	Serial Number	Use	Power Output (kW)	Rated Speed (RPM)

2.3 Sulphur oxides (SOx) (regulation 14)

2.3.1 When the ship operates within an SOx Emission Control Area specified in regulation 14(3), the ship uses:

.1 fuel oil with a sulphur content that does not exceed 1.5% m/m as documented by bunker delivery notes; or ..... □

.2 an approved exhaust gas cleaning system to reduce SOx emissions below 6.0 g SOx/kWh; or ..... □

.3 other approved technology to reduce SOx emissions below 6.0 g SOx/kWh ..... □

2.4 Volatile organic compounds (VOCs) (regulation 15)

2.4.1 The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/Circ. 585 ..... □

2.5 The ship has an incinerator:

.1 which complies with resolution MEPC.76(40) as amended ..... □

.2 installed before 1 January 2000 which does not comply with resolution MEPC.76(40) as amended ..... □

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at .....
(Place of issue of the Record)

....
(Date of issue) (Signature of duly authorized official issuing the Record)

Seal or stamp of the authority, as appropriate

APPENDIX II
TEST CYCLES AND WEIGHTING FACTORS
(Regulation 13)

The following text cycles and weighing factors should be applied for verification of compliance of marine diesel engines with the NO_x limits in accordance with regulation 13 of this Annex using the test procedure and calculation method as specified in the NO_x technical Code.

.1 For constant speed marine engines for ship main propulsion, including diesel electric drive, test cycle E2 should be applied.
.2 For variable pitch propeller sets test cycle E2 should be applied.
.3 For propeller law operated main and propeller law operated auxiliary engines the test cycle E3 should be applied.
.4 For constant speed auxiliary engines test cycle D2 should be applied.
.5 For variable speed, variable load auxiliary engines, not included above, test cycle C1 should be applied.

Test cycle for "Constant Speed main Propulsion" Application
(incl. Diesel Electric Drive or Variable Pitch Propeller Installations)

Test cycle type E2	Speed	100%	100%	100%	100%
	Power	100%	75%	50%	25%
	Weighting Factor	0.2	0.5	0.15	0.15

Test cycle for "Propeller Law operated Main and Propeller Law operated Auxiliary Engine" Application

Test cycle type E3	Speed	100%	91%	80%	63%
	Power	100%	75%	50%	25%
	Weighting Factor	0.2	0.5	0.15	0.15

Test cycle for "Constant Speed Auxiliary Engine" Application

Test cycle type D2	Speed	100%	100%	100%	100%	100%
	Power	100%	75%	50%	25%	10%
	Weighting Factor	0.05	0.25	0.3	0.3	0.1

Test cycle for "Variable Speed and Load Auxiliary Engine" Application

Test cycle type C1	Speed	Rated				Intermediate			Idle
	Torque %	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	Weighting Factor	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15

APPENDIX III
CRITERIA AND PROCEDURES FOR DESIGNATION OF SOx EMISSION CONTROL AREAS
(Regulation 14)

1 OBJECTIVES

1.1 The purpose of this appendix is to provide the criteria and procedures for the designation of SOx Emission Control Areas. The objective of SOx Emission Control Areas is to prevent, reduce, and control air pollution from SOx emissions from ships and their attendant adverse impacts on land and sea areas.

1.2 A SOx Emission Control Area should be considered for adoption by the Organization if supported by a demonstrated need to prevent, reduce, and control air pollution from SOx emissions from ships.

2 PROPOSAL CRITERIA FOR DESIGNATION OF A SOx EMISSION CONTROL AREA

2.1 A proposal to the Organization for designation of a SOx Emission Control Area may be submitted only by contracting States to the Protocol of 1997. Where two or more contracting States have a common interest in a particular area, they should formulate a coordinated proposal.

2.2 The proposal shall include:

.1 a clear delineation of the proposed area of application of controls on SOx emissions from ships, along with a reference chart on which the area is marked;

.2 a description of the land and sea areas at risk from the impacts of ship SOx emissions;

.3 an assessment that SOx emissions from ships operating in the proposed area of application of the SOx emission controls are contributing to air pollution from SOx, including SOx deposition, and their attendant adverse impacts on the land and sea areas under consideration. Such assessment shall include a description of the impacts of SOx emissions on terrestrial and aquatic ecosystems, areas of natural productivity, critical habitats, water quality, human health, and areas of cultural and scientific significance, if applicable. The sources of relevant data including methodologies used, shall be identified;

.4 relevant information pertaining to the meteorological conditions in the proposed area of application of the SOx emission controls and the land and sea areas at risk, in particular prevailing wind patterns, or to topographical, geological, oceanographic, morphological or other conditions that may lead to an increased probability of higher localized air pollution or levels of acidification;

.5 the nature of the ship traffic in the proposed SOx Emission Control Area, including the patterns and density of such traffic; and

.6 a description of the control measures taken by the proposing contracting State or contracting States addressing land-based sources of SOx emissions affecting the area at risk that are in place and operating concurrent with the consideration of measures to be adopted in relation to provisions of regulation 14 of Annex VI of the present Convention.

2.3 The geographical limits of an SOx Emission Control Area will be based on the relevant criteria outlined above, including SOx emission and deposition from ships navigating in the proposed area, traffic patterns and density, and wind conditions.

2.4 A proposal to designate a given area as an SOx Emission Control Area should be submitted to the Organization in accordance with the rules and procedures established by the Organization.

3 PROCEDURES FOR THE ASSESSMENT AND ADOPTION OF SOx EMISSION CONTROL AREAS BY THE ORGANIZATION

3.1 The Organization shall consider each proposal submitted to it by a contracting State or contracting States.

3.2 A SOx Emission Control Area shall be designated by means of an amendment to this Annex, considered, adopted and brought into force in accordance with Article 16 of the present Convention.

3.3 In assessing the proposal, the Organization shall take into account the criteria which are to be included in each proposal for adoption as set forth in section 2 above, and the relative costs of reducing sulphur depositions from ships when compared with land-based controls. The economic impacts on shipping engaged in international trade should also be taken into account.

4 OPERATION OF SOx EMISSION CONTROL AREAS

4.1 Parties which have ships navigating in the area are encouraged to bring to the Organization any concerns regarding the operation of the area.

APPENDIX IV
TYPE APPROVAL AND OPERATING LIMITS FOR SHIPBOARD INCINERATORS
(Regulation 16)

(1) Shipboard incinerators described in regulation 16(2) shall possess an IMO type approval certificate for each incinerator. In order to obtain such certificate, the incinerator shall be designed and built to an approved standard as described in regulation 16(2). Each model shall be subject to a specified type approval test operation at the factory or an approved test facility, and under the responsibility of the Administration, using the following standard fuel/waste specification for the type approval test for determining whether the incinerator operators within the limits specified in paragraph (2) of this appendix:

Sludge Oil Consisting of:	75% SLUDGE OIL FROM HFO; 5% WASTE LUBRICATING OIL; and 20% EMULSIFIED WATER.
Solid Waste Consisting of:	50% Food Waste 50% Rubbish Containing Approx. 30% Paper, " 40% Cardboard, " 10% Rags, " 20% Plastic The mixture will have up to 50% moisture and 7% incombustible solids.

(2) Incinerators described in regulation 16(2) shall operate within the following limits:

O_2 in Combustion Chamber:	6 – 12%
CO in Flue Gas Maximum Average:	200 mg/MJ
Soot Number Maximum Average:	BACHARACH 3 or RINGELMAN 1 (20% opacity) (A higher soot number is acceptable only during very short periods such as starting up)
Unburned Components in Ash Residues:	Maximum 10% by Weight
Combustion Chamber Flue Gas Outlet Temperature Range:	850-1200 degrees Celcius

APPENDIX V
INFORMATION TO BE INCLUDED IN THE BUNKER DELIVERY NOTE
(Regulation 18(3))

Name and IMO Number of receiving ship

Port

Date of commencement of delivery

Name, address and telephone number of marine fuel oil supplier

Product name(s)

Quantity in metric tons

Density at 15 °C, kg/m^3

Sulphur content (%m/m)

A declaration signed and certified by the fuel oil supplier's representative that the fuel oil supplied is in conformity with regulation 14(1) or (4)(a) and regulation 18(1) of this Annex.

Vydavateľ Zbierky zákonov Slovenskej republiky, správca obsahu a prevádzkovateľ právneho a informačného portálu Slov-Lex dostupného na webovom sídle www.slov-lex.sk je
Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky, Župné námestie 13, 813 11 Bratislava,
tel.: 02 888 91 137, fax: 02/52442853, e-mail: helpdesk@slov-lex.sk.