

Προεδρικό Διάταγμα υπ'Αριθμ. 14

Αποδοχή τροποποιήσεων στο Παράρτημα VI του Πρωτοκόλλου του 1997 το οποίο τροποποιεί την Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978 που σχετίζεται με αυτή (Αναθεωρημένο Παράρτημα VI της Δ.Σ MARPOL 73/78).

Έχοντας υπόψη:

1. Την παρ. 1 του άρθρου τρίτου του Ν. 1269/1982 "για την κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «περί προλήψεως της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία» του 1973 και του Πρωτοκόλλου του 1978, που αναφέρεται σ' αυτή τη Σύμβαση" (Α' 89), όπως το άρθρο αυτό αντικαταστάθηκε με την παρ. 1 του άρθρου δευτέρου του Ν. 3104/2003 «Κύρωση του Πρωτοκόλλου του 1997 που τροποποιεί την Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πλοία, 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978 που σχετίζεται με αυτή» (Α' 28).
2. Τη γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας υπ' αριθμ. 66/2010 με πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Προστασίας του Πολίτη και Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας,
3. Την παρ.1. περ.β' του άρθρου έβδομου του Ν. 1269/1982 (Α' 89).
4. Την απόφαση της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (MEPC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) αριθ. ΜΕΡC.176(58) που υιοθετήθηκε την 10η Οκτωβρίου 2008 «Τροποποιήσεις στο Παράρτημα του Πρωτοκόλλου του 1997 το οποίο τροποποιεί την Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978 που σχετίζεται με αυτή 1978 (Αναθεωρημένο Παράρτημα VI της ΜΑRΡΟL 73/78)».
5. Τις διατάξεις του άρθρου 4 του π.δ. 189/2009 (Α' 221) «Καθορισμός και ανακατανομή αρμοδιοτήτων των Υπουργείων».
6. Τις διατάξεις του άρθρου 1 του π.δ. 50/2010 (Α' 89) «Ανακατανομή αρμοδιοτήτων των Υπουργείων και τροποποιήσεις του π.δ. 189/2009».
7. Τις διατάξεις του άρθρου 1 του π.δ. 96/2010 (Α' 170) «Σύσταση Υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, καθορισμός των αρμοδιοτήτων του και ανακατανομή αρμοδιοτήτων των Υπουργείων».
8. Τις διατάξεις του άρθρου 2 του π.δ. 127/2010 (Α' 214) «Ανακατανομή αρμοδιοτήτων των Υπουργείων, Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, Προστασίας του Πολίτη και Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας»

9. Τις διατάξεις του άρθρου 90 του κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α'98).
10. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος π.δ. δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Αποφασίζουμε:

Άρθρο Άρθρο 38

(α) της Σύμβασης περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού σχετικά με τα καθήκοντα της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (της Επιτροπής) τα οποία της αναθέτουν διεθνείς συμβάσεις για την πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης,

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ ΥΠΟΨΗ το Άρθρο 16 της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία 1973 (εφεξής αναφερόμενη ως «η Σύμβαση 1973»), το άρθρο VI του Πρωτοκόλλου 1978 σχετικά με τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία 1973 (εφεξής αναφερόμενο ως «το Πρωτόκολλο 1978») και το άρθρο 4 του Πρωτοκόλλου 1997 για τη τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία 1973, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο 1978 σε αυτή (εφεξής αναφερόμενο ως «το Πρωτόκολλο 1997»), που ορίζουν από κοινού τη διαδικασία τροποποίησης του Πρωτοκόλλου 1997 και αναθέτουν στον αρμόδιο φορέα του Οργανισμού το καθήκον της εξέτασης και υιοθέτησης τροποποιήσεων της Σύμβασης 1973, όπως τροποποιήθηκε με τα Πρωτόκολλα 1978 και 1997,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ ότι, με το Πρωτόκολλο 1997, οι Κανονισμοί του Παραρτήματος VI για την Πρόληψη Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης από Πλοία προστίθενται στη Σύμβαση 1973 (εφεξής αναφερόμενο ως «το Παράρτημα VI»),

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ το κείμενο του αναθεωρημένου Παραρτήματος VI της MARPOL 73/78,

1.ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο 16 (2) (δ) της Σύμβασης 1973, τις τροποποιήσεις στο Παράρτημα VI, το κείμενο των οποίων παρατίθεται στο Παράρτημα της παρούσας απόφασης.

2.ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο 16 (2) (στ) (iii) της Σύμβασης 1973, ότι οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έγιναν αποδεκτές από 1ης Ιανουαρίου 2010, εκτός αν, πριν από αυτή την ημερομηνία, όχι λιγότερο του ενός τρίτου των Μερών ή των Μερών ο συνδυασμένος εμπορικός στόλος των οποίων αποτελεί όχι λιγότερο από το 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν διαβιβάσει στον Οργανισμό την αντίρρησή τους στις τροποποιήσεις.

3.ΚΑΛΕΙ τα Μέρη να σημειώσουν ότι, σύμφωνα με το άρθρο 16 (2) (ζ) (ii) της Σύμβασης 1973, οι εν λόγω τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2010 κατά την αποδοχή τους σύμφωνα με την ανωτέρω παράγραφο 2.

4.ΖΗΤΑ από το Γενικό Γραμματέα, σε συμμόρφωση με το άρθρο 16 (2) (ε) της Σύμβασης 1973, να διαβιβάσει σε όλα τα Μέρη στη Σύμβαση 1973 όπως τροποποιήθηκε με τα Πρωτόκολλα 1978 και 1997, επικυρωμένα αντίγραφα της παρούσας απόφασης και του κείμενου των τροποποιήσεων που περιέχονται στο Παράρτημα.

5.ΖΗΤΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ από το Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει στα Μέλη του Οργανισμού που δεν είναι Μέρη στη Σύμβαση 1973 όπως τροποποιήθηκε με τα Πρωτόκολλα 1978 και 1997, αντίγραφα της παρούσας

απόφασης και του Παραρτήματός της και

6.ΚΑΛΕΙ τα Μέρη στο Παράρτημα VI της MARPOL και άλλες Κυβερνήσεις Μέλη να φέρουν τις τροποποιήσεις στο Παράρτημα VI της MARPOL στη προσοχή πλοιοκτητών, εφοπλιστών, κατασκευαστών πλοίων, κατασκευαστών ναυτικών μηχανών diesel, προμηθευτών ναυτικών καυσίμων και οποιοδήποτε άλλων ενδιαφερόμενων ομάδων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI MARPOL

Κανονισμοί για την πρόληψη Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης από Πλοία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΓΕΝΙΚΑ

Κανονισμός 1Εφαρμογή

Οι διατάξεις αυτού του Παραρτήματος θα εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία, εκτός από τις περιπτώσεις που ρητά ορίζεται διαφορετικά στους κανονισμούς 3,5,6,13,15,16 και 18 αυτού του Παραρτήματος.

Κανονισμός 2Ορισμοί

Για τους σκοπούς αυτού του Παραρτήματος:

1. «Παράρτημα» σημαίνει το Παράρτημα VI στη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πλοία, 1973 (MARPOL), όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο 1978 σχετικά με αυτήν και από το Πρωτόκολλο 1997, όπως αυτό τροποποιήθηκε από τον Οργανισμό, με την προϋπόθεση ότι αυτές οι τροποποιήσεις υιοθετούνται και τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 16 της παρούσας Σύμβασης.

2. «Παρεμφερές στάδιο κατασκευής» σημαίνει το στάδιο κατά το οποίο:

1. αρχίζει η κατασκευή του συγκεκριμένου πλοίου και,

2. έχει αρχίσει η συναρμολόγηση αυτού του πλοίου η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον 50 τόνους ή το ένα τοις εκατό (1%) της εκτιμώμενης μάζας όλου του υλικού κατασκευής, οποιοδήποτε είναι μικρότερο.

3. «Ημερομηνία Επετείου» σημαίνει την ημέρα και τον μήνα κάθε έτους που θα αντιστοιχεί στην ημερομηνία λήξης του Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης.

4. «Εφεδρική συσκευή ελέγχου» σημαίνει ένα σύστημα, μία λειτουργία, ή μία στρατηγική ελέγχου που έχει εγκατασταθεί σε πετρελαιομηχανή πλοίου και χρησιμοποιείται για να προστατεύει την μηχανή και / ή τον βοηθητικό της εξοπλισμό από συνθήκες λειτουργίας που μπορεί να προκαλέσουν ζημία ή βλάβη ή το οποίο/α χρησιμοποιείται για να διευκολύνει την εκκίνηση της μηχανής. Εφεδρική συσκευή ελέγχου μπορεί επίσης να είναι μια στρατηγική ή ένα μέτρο που έχει δειχθεί με ικανοποιητικό τρόπο ότι δεν είναι συσκευή αλλοίωσης.

5. «Συνεχής τροφοδότηση» ορίζεται ως η διεργασία με την οποία κατάλοιπα τροφοδοτούνται μέσα σε ένα κλίβανο καύσης χωρίς ανθρώπινη βοήθεια, ενώ ο αποτεφρωτήρας έχει, σε κανονικές συνθήκες λειτουργίας, θερμοκρασία λειτουργίας στον κλίβανο καύσης μεταξύ 850 και 1200 βαθμών Κελσίου.

6. «Συσκευή Αλλοίωσης» σημαίνει μία συσκευή που μετρά, αναγνωρίζει ή αντιδρά σε μεταβλητές λειτουργίας (π.χ. ταχύτητα μηχανής, θερμοκρασία, πίεση εισόδου ή οποιαδήποτε άλλη παράμετρο) με σκοπό την ενεργοποίηση, διαμόρφωση, καθυστέρηση ή απενεργοποίηση της λειτουργίας οποιουδήποτε στοιχείου ή λειτουργίας του συστήματος ελέγχου εκπομπών, τέτοια ώστε η αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου εκπομπών να μειώνεται υπό συνθήκες που συναντώνται στη συνήθη λειτουργία, εκτός αν η χρήση αυτής της συσκευής περιλαμβάνεται ουσιαστικά στις εφαρμοζόμενες διαδικασίες δοκιμής πιστοποίησης εκπομπών.

7. «Εκπομπή» σημαίνει οποιαδήποτε απελευθέρωση ουσιών από πλοία, στην ατμόσφαιρα ή τη θάλασσα, που υπόκειται σε έλεγχο από αυτό το Παράρτημα, από πλοία, στον αέρα ή στην θάλασσα.

8. «Περιοχή Ελέγχου Εκπομπών» σημαίνει μία περιοχή όπου η υιοθέτηση ειδικών υποχρεωτικών μέτρων για εκπομπές από πλοία απαιτείται για τη πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από ΝΟ_x ή SΟ_x και άλλα αιωρούμενα σωματίδια ή όλους τους τρεις τύπους εκπομπών και του επακόλουθου αρνητικού αντίκτυπου που δημιουργούν στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον. Οι περιοχές Ελέγχου Εκπομπών περιλαμβάνουν αυτές που αναφέρονται ή καθορίζονται στους κανονισμούς 13 και 14 αυτού του Παραρτήματος.

9. «Καύσιμο πετρέλαιο» σημαίνει οποιοδήποτε καύσιμο παραδίδεται για σκοπούς καύσης ή λειτουργίας του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των αποσταγμάτων και υπολειμμάτων καυσίμου.

10. «Ολική χωρητικότητα» σημαίνει την ολική χωρητικότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τους κανονισμούς μέτρησης χωρητικότητας που περιέχονται στο Παράρτημα Ι της Διεθνούς Σύμβασης Μέτρησης Χωρητικότητας Πλοίων, 1969 ή οποιαδήποτε διάδοχη Σύμβαση.

11. «Εγκαταστάσεις» όσον αφορά τον κανονισμό 12 αυτού του Παραρτήματος, σημαίνει την εγκατάσταση συστημάτων, εξοπλισμού, περιλαμβανομένων φορητών μονάδων πυρόσβεσης, μόνωσης ή άλλου υλικού πάνω στο πλοίο, αλλά εξαιρεί την επισκευή ή την αναγόμωση προηγούμενα εγκατεστημένων συστημάτων, εξοπλισμού, μόνωσης ή άλλου υλικού, ή την αναγόμωση φορητών μονάδων πυρόσβεσης.

12. «Εγκατεστημένη» σημαίνει την ναυτική μηχανή diesel που ευρίσκεται ή πρόκειται να εγκατασταθεί επί πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της φορητής βοηθητικής μηχανής diesel πλοίου, μόνο αν ο ανεφοδιασμός της, η ψύξη ή το σύστημα απαγωγής καυσαερίων αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του πλοίου. Ένα σύστημα ανεφοδιασμού θεωρείται αναπόσπαστο από το πλοίο μόνο αν είναι μόνιμα εγκατεστημένο στο πλοίο. Αυτός ο ορισμός περιλαμβάνει ναυτική μηχανή diesel που χρησιμοποιείται για να συμπληρώσει ή να αυξήσει την ικανότητα εγκατεστημένης ισχύος του πλοίου και πρόκειται να είναι αναπόσπαστο μέρος του πλοίου.

13. «Στρατηγική ελέγχου παράλογης εκπομπής» σημαίνει οποιαδήποτε στρατηγική ή μέτρο, που όταν το πλοίο λειτουργεί υπό κανονικές συνθήκες, μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου εκπομπών σε επίπεδο κάτω από το αναμενόμενο στις ισχύουσες διαδικασίες δοκιμής εκπομπών.

14. «Ναυτική μηχανή diesel» σημαίνει οποιαδήποτε εμβολοφόρα μηχανή εσωτερικής καύσης που λειτουργεί με υγρά ή διπλά καύσιμα, στην οποία εφαρμόζεται ο κανονισμός 13 αυτού του Παραρτήματος, συμπεριλαμβανομένων των σύνθετων συστημάτων πρόωσης, αν υπάρχουν.

15. «Τεχνικός Κώδικας ΝΟ_x» σημαίνει τον Τεχνικό Κώδικα για τον Έλεγχο Εκπομπών Οξειδίων του Αζώτου από Ναυτικές Μηχανές Diesel που υιοθετήθηκε με την απόφαση 2 της Διάσκεψης MARPOL 1997, όπως τροποποιήθηκε από τον Οργανισμό, με την προϋπόθεση ότι τέτοιες τροποποιήσεις υιοθετούνται και τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με το άρθρο 16 της παρούσας Σύμβασης.

16. «Ουσίες που καταστρέφουν το όζον» σημαίνει ελεγχόμενες ουσίες όπως ορίζονται στην παράγραφο (4) του άρθρου 1 του Πρωτοκόλλου του Μόντρεαλ σχετικά με τις ουσίες που καταστρέφουν το Στρώμα του Όζοντος, 1987, που περιλαμβάνονται στα Παραρτήματα Α,Β,Γ ή Ε του αναφερόμενου Πρωτοκόλλου σε ισχύ, κατά το χρόνο εφαρμογής ή ερμηνείας αυτού του Παραρτήματος.

Στις ουσίες που καταστρέφουν το όζον, οι οποίες μπορεί να βρεθούν πάνω στο πλοίο, περιλαμβάνονται, χωρίς να περιορίζονται σε αυτές:

Halon 1211 Βρωμοχλωροδιφθορομεθάνιο

Halon 1301 Βρωμοτριφθορομεθάνιο

Halon 2402 1,2 – Δίβρωμο-1,1,2,2 – τετραφθοροαιθάνιο (επίσης γνωστό ως Χάλον 114B2)

CFC- 11 Τριχλωροδιφθορομεθάνιο

CFC- 12 Διχλωροδιφθορομεθάνιο

CFC – 113 1,1,2 – Τριχλωρο – 1,2,2, - τριφθοροαιθάνιο

CFC – 114 1,2 Διχλωρο – 1,1,2,2 – τετραφθοροαιθάνιο

CFC – 115 Χλωροπενταφθοροαιθάνιο

17. «Αποτέφρωση πάνω στο πλοίο» σημαίνει την αποτέφρωση καταλοίπων ή άλλων υλικών πάνω στο πλοίο, εάν τέτοια κατάλοιπα ή άλλα υλικά έχουν παραχθεί κατά τη διάρκεια της κανονικής λειτουργίας αυτού του πλοίου.

18. «Αποτεφρωτήρας πλοίου» σημαίνει μία εγκατάσταση πάνω στο πλοίο που έχει σχεδιασθεί με πρωταρχικό σκοπό την αποτέφρωση.

19. «Κατασκευασμένα Πλοία» σημαίνει πλοία οι τρόπιδες των οποίων τέθηκαν ή τα οποία βρίσκονται σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής.

20. «Βαρέα κατάλοιπα καυσίμου πετρελαίου» σημαίνει βαρέα κατάλοιπα από τους διαχωριστήρες καυσίμου πετρελαίου ή λιπαντελαίου, άχρηστα λιπαντέλαια από τα κύρια και βοηθητικά μηχανήματα και συναφή εξοπλισμό μηχανοστασίου ή άχρηστα πετρελαιοειδή από τους διαχωριστήρες νερών υδροσυλλεκτών, εξοπλισμού φίλτρου πετρελαίου ή δοχείων συγκέντρωσης διαρροών.

21. «Δεξαμενόπλοιο» σημαίνει πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο όπως ορίζεται στο Κανονισμό 1(4) του Παραρτήματος I ή χημικό δεξαμενόπλοιο όπως ορίζεται στον Κανονισμό 1 του Παραρτήματος II της παρούσας Σύμβασης.

Κανονισμός 3Εξαιρέσεις και απαλλαγές

Γενικά

1 Οι κανονισμοί αυτού του Παραρτήματος δεν θα εφαρμόζονται σε:

1. οποιαδήποτε εκπομπή που είναι αναγκαία για την ασφάλεια του πλοίου ή για την διάσωση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα ή

2. οποιαδήποτε εκπομπή που προέρχεται από βλάβη στο πλοίο ή τον εξοπλισμό του:

.2.1 με την προϋπόθεση ότι έχουν ληφθεί όλες οι εύλογες προφυλάξεις μετά την βλάβη ή την ανακάλυψη της εκπομπής για την εξουδετέρωση ή την ελαχιστοποίηση αυτής και

.2.2 εκτός και αν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος ενήργησε είτε με πρόθεση να προκαλέσει βλάβη είτε με αμέλεια και με επίγνωση ότι η βλάβη θα μπορούσε να προκληθεί.

Δοκιμές για Μείωση Εκπομπών Πλοίων και Έρευνα Τεχνολογίας Ελέγχου

2. Η Αρχή ενός Μέρους μπορεί, σε συνεργασία με άλλες Διοικήσεις ανάλογα, να εκδίδει απαλλαγή από συγκεκριμένες διατάξεις αυτού του Παραρτήματος ώστε ένα πλοίο να επιχειρεί τη διεξαγωγή δοκιμών για την ανάπτυξη τεχνολογιών ελέγχου και μείωσης εκπομπών πλοίων και προγραμμάτων σχεδιασμού μηχανών. Αυτή η απαλλαγή θα προβλέπεται μόνο αν οι εφαρμογές των συγκεκριμένων διατάξεων του Παραρτήματος ή του αναθεωρημένου Τεχνικού Κώδικα NOx 2008 θα μπορούσαν να εμποδίσουν την έρευνα σχετικά με την ανάπτυξη αυτών των τεχνολογιών ή προγραμμάτων. Άδεια για αυτή την απαλλαγή θα προβλέπεται μόνο για τον ελάχιστο αριθμό πλοίων που απαιτούνται και θα υπόκειται στις ακόλουθες διατάξεις:

1. Για ναυτικές μηχανές diesel με εκτόπισμα μέχρι 30 λίτρα ανά κύλινδρο, η διάρκεια της δοκιμής στη θάλασσα δεν θα υπερβαίνει τους 18 μήνες. Αν απαιτείται πρόσθετος χρόνος, η Αρχή ή οι Διοικήσεις που χορηγούν την άδεια μπορεί να επιτρέπουν την ανανέωση της για πρόσθετη περίοδο 18 μηνών ή

2. Για ναυτικές μηχανές diesel με εκτόπισμα 30 λίτρων ή περισσότερο ανά κύλινδρο, η διάρκεια της δοκιμής επί πλοίου δεν θα υπερβαίνει τα 5 έτη και θα απαιτεί επισκόπηση προόδου από τη Αρχή ή τις Διοικήσεις που χορηγούν την άδεια σε κάθε ενδιάμεση επιθεώρηση. Η άδεια μπορεί να ανακαλείται με βάση αυτή την επισκόπηση, αν η δοκιμή δεν έχει ακολουθήσει τους όρους της άδειας ή αν προσδιοριστεί ότι η τεχνολογία ή

το πρόγραμμα δεν είναι πιθανό να παράγει πραγματικό αποτέλεσμα στην μείωση και τον έλεγχο εκπομπών πλοίων. Αν η Αρχή ή οι Διοικήσεις που διεξάγουν την επισκόπηση, αποφασίσουν ότι απαιτείται πρόσθετος χρόνος για την διεξαγωγή δοκιμής συγκεκριμένης τεχνολογίας ή προγράμματος, η άδεια θα μπορεί να ανανεώνεται για πρόσθετη χρονική περίοδο που όμως δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη.

Εκπομπές από Μεταλλευτικές Δραστηριότητες Θαλάσσιου Πυθμένα

3.1 Εκπομπές που προκύπτουν άμεσα από την εκμετάλλευση, εξερεύνηση και συναφή κατεργασία στην ανοιχτή θάλασσα των μεταλλευτικών πόρων του θαλάσσιου πυθμένα, σύμφωνα με το άρθρο 2(3) (β) (ii) της παρούσας Σύμβασης, εξαιρούνται από τις διατάξεις αυτού του Παραρτήματος. Αυτές οι εκπομπές περιλαμβάνουν τις εξής:

1. εκπομπές που απορρέουν από την αποτέφρωση ουσιών που είναι αποκλειστικά και άμεσα προϊόν εξερεύνησης, εκμετάλλευσης και συναφούς κατεργασίας στην ανοιχτή θάλασσα μεταλλευτικών πόρων του θαλάσσιου πυθμένα, που περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται σε ανάφλεξη υδρογονανθράκων και την καύση τμήσεων, λασπών και/ή υγρών εξαναγκασμού κατά την διάρκεια πλήρωσης φρεατίων και εργασιών δοκιμών καθώς και διεύρυνσης στομιών που απορρέει από συνθήκες ανατροπής.
2. απελευθέρωση αερίων και πτητικών ενώσεων που συμπαρασύρονται σε υγρά γέωτρησης και διατμήσεις
3. εκπομπές που συνδέονται αποκλειστικά και άμεσα με την επεξεργασία, την διαχείριση ή την αποθήκευση μεταλλευμάτων του θαλάσσιου πυθμένα.
4. εκπομπές από ναυτικές μηχανές diesel που σχετίζονται αποκλειστικά στην εξερεύνηση, εκμετάλλευση και συναφή κατεργασία στη θάλασσα μεταλλευτικών πόρων του θαλάσσιου πυθμένα.

3.2 Οι απαιτήσεις του Κανονισμού 18 αυτού του Παραρτήματος δεν εφαρμόζονται στη χρήση υδρογονανθράκων που παράγονται και κατόπιν χρησιμοποιούνται επί τόπου ως καύσιμα, όταν εγκρίνονται από την Αρχή.

Κανονισμός 4 Ισοδυναμίες

1. Η Αρχή Μέρους μπορεί να επιτρέπει την εγκατάσταση σε πλοίο κάθε εξαρτήματος, υλικού, μέσου ή συσκευής ή άλλες διαδικασίες, εναλλακτικά καύσιμα πετρελαίου ή μεθόδους συμμόρφωσης που χρησιμοποιούνται σαν εναλλακτική στα προβλεπόμενα αυτού του Παραρτήματος, αν αυτό το εξάρτημα, υλικό, μέσο ή συσκευή ή άλλες διαδικασίες, εναλλακτικά καύσιμα ή μέθοδοι συμμόρφωσης είναι τουλάχιστον τόσο αποτελεσματικά όσον αφορά την μείωση εκπομπών όσο εκείνο που απαιτείται από αυτό το Παράρτημα, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε προτύπων που ορίζονται στους Κανονισμούς 13 και 14.
2. Η Αρχή Μέρους η οποία επιτρέπει ένα εξάρτημα, υλικό, μέσο ή συσκευή ή άλλες διαδικασίες, εναλλακτικά καύσιμα ή μεθόδους συμμόρφωσης που χρησιμοποιούνται εναλλακτικά εκείνου που απαιτείται από αυτό το Παράρτημα, θα διαβιβάζει στον Οργανισμό λεπτομερή στοιχεία αυτού, για κυκλοφορία στα Μέρη, ώστε να ενημερωθούν και να αναλάβουν κατάλληλη δράση αν υπάρχει.
3. Η Αρχή Μέρους θα λαμβάνει υπόψη οποιεσδήποτε συναφείς οδηγίες αναπτύσσονται από τον Οργανισμό σχετικά με τα ισοδύναμα που προβλέπονται σ' αυτόν τον Κανονισμό.
4. Η Αρχή Μέρους που επιτρέπει τη χρήση ισοδύναμου όπως ορίζεται στην παράγραφο 1 αυτού του κανονισμού θα προσπαθεί να μην προξενεί ζημία ή καταστροφή στο περιβάλλον, την ανθρώπινη υγεία, στην περιουσία ή τους πόρους άλλων Κρατών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΜΕΣΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

Κανονισμός 5 Επιθεωρήσεις

1. Κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 και άνω και κάθε μόνιμη και πλωτή εγκατάσταση εξόρυξης

πετρελαίου καθώς και άλλες πλατφόρμες θα υπόκειται στις επιθεωρήσεις που προσδιορίζονται παρακάτω:

.1 Μια αρχική επιθεώρηση πριν το πλοίο τεθεί σε υπηρεσία ή πριν εκδοθεί για πρώτη φορά το πιστοποιητικό που απαιτείται σύμφωνα με τον κανονισμό 6 αυτού του Παραρτήματος. Αυτή η επιθεώρηση θα είναι τέτοια ώστε να εξασφαλίζεται ότι ο εξοπλισμός, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, οι διατάξεις και τα υλικά συμμορφώνονται πλήρως με τις ισχύουσες απαιτήσεις αυτού του Παραρτήματος.

.2 Μία επιθεώρηση ανανέωσης κατά διαστήματα που ορίζονται από τη Αρχή, αλλά που δεν θα υπερβαίνουν τα πέντε έτη, εκτός όπου εφαρμόζεται ο κανονισμός 9.2, 9.5, 9.6 ή 9.7 αυτού του Παραρτήματος. Η επιθεώρηση ανανέωσης θα είναι τέτοια ώστε να εξασφαλίζεται ότι ο εξοπλισμός, τα συστήματα, τα εξαρτήματα, οι διατάξεις και το υλικό συμμορφώνονται πλήρως με τις ισχύουσες απαιτήσεις αυτού του Παραρτήματος.

.3 Μια ενδιάμεση επιθεώρηση σε διάστημα τριών μηνών πριν ή μετά την ημερομηνία δεύτερης επετείου ή σε διάστημα τριών μηνών πριν ή μετά την ημερομηνία τρίτης επετείου του πιστοποιητικού που θα αντικαθιστά μία από τις ετήσιες επιθεωρήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 1.4 αυτού του κανονισμού. Η ενδιάμεση επιθεώρηση θα είναι τέτοια ώστε να εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός και οι διατάξεις συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοζόμενες απαιτήσεις αυτού του Παραρτήματος και είναι σε καλή κατάσταση λειτουργίας. Αυτές οι ενδιάμεσες επιθεωρήσεις θα θεωρούνται επί του πιστοποιητικού που εκδίδεται σύμφωνα με τους κανονισμούς 6 ή 7 αυτού του Παραρτήματος.

.4 Μία ετήσια επιθεώρηση σε διάστημα τριών μηνών πριν ή μετά από κάθε ημερομηνία επετείου του πιστοποιητικού, περιλαμβανομένης γενικής επιθεώρησης του εξοπλισμού, συστημάτων, εξαρτημάτων, διατάξεων και υλικού που αναφέρονται στην παράγραφο 1.1 αυτού του κανονισμού για να εξασφαλίζεται ότι έχουν συντηρηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 4 αυτού του κανονισμού και ότι παραμένουν ικανοποιητικά για την λειτουργία για την οποία προορίζεται το πλοίο. Αυτές οι ετήσιες επιθεωρήσεις θα θεωρούνται επί του πιστοποιητικού που εκδίδεται σύμφωνα με τους κανονισμούς 6 ή 7 αυτού του Παραρτήματος και

.5 Μία πρόσθετη επιθεώρηση είτε γενική είτε μερική, ανάλογα με τις περιστάσεις, θα λαμβάνει χώρα οποτεδήποτε γίνονται οποιεσδήποτε σημαντικές επισκευές ή ανανεώσεις όπως προβλέπεται στην παράγραφο 4 αυτού του κανονισμού ή μετά από επισκευή που προκύπτει από έρρευες που ορίζονται στην παράγραφο 5 αυτού του κανονισμού. Η επιθεώρηση θα είναι τέτοια ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι απαραίτητες επισκευές ή ανανεώσεις έγιναν με αποτελεσματικό τρόπο, ότι το υλικό και η εργασία αυτών των επισκευών ή ανανεώσεων είναι ικανοποιητικό από όλες τις απόψεις και ότι το πλοίο συμμορφώνεται από όλες τις απόψεις με τις απαιτήσεις αυτού του Παραρτήματος.

2. Στις περιπτώσεις πλοίων με ολική χωρητικότητα μικρότερη από 400, η Αρχή μπορεί να λάβει κατάλληλα μέτρα ώστε να διασφαλίζεται ότι αυτά συμμορφώνονται με τις εφαρμοζόμενες διατάξεις αυτού του Παραρτήματος.

3. Επιθεωρήσεις πλοίων όσον αφορά στην εφαρμογή των διατάξεων αυτού του Παραρτήματος θα πρέπει να διενεργούνται από αρμόδια όργανα της Αρχής.

.1 Η Αρχή μπορεί ωστόσο να αναθέτει τις επιθεωρήσεις είτε σε επιθεωρητές που ορίζονται για τον σκοπό αυτό είτε σε οργανισμούς αναγνωρισμένους από αυτήν. Αυτοί οι οργανισμοί θα συμμορφώνονται με τις οδηγίες που υιοθετούνται από τον Οργανισμό.1

.2 Η επιθεώρηση ναυτικών μηχανών diesel και του εξοπλισμού για συμμόρφωση με τον κανονισμό 13 αυτού του Παραρτήματος θα διεξάγεται σύμφωνα με τον αναθεωρημένο Τεχνικό Κώδικα NOx 2008.

.3 Όταν ένας διορισμένος επιθεωρητής ή αναγνωρισμένος οργανισμός κρίνει ότι η κατάσταση του εξοπλισμού δεν αντιστοιχεί ουσιαστικά στα στοιχεία του πιστοποιητικού, θα εξασφαλίζει ότι λήφθηκαν ενέργειες αποκατάστασης και θα ενημερώνει σε εύλογο χρόνο την Αρχή. Αν αυτές οι ενέργειες

αποκατάστασης δεν γίνουν, το πιστοποιητικό θα πρέπει να αποσύρεται από την Αρχή. Εάν το πλοίο βρίσκεται σε λιμένα άλλου Μέρους, θα πρέπει να ενημερωθούν άμεσα οι αρμόδιες Αρχές του Κράτους του λιμένα. Όταν αξιωματούχος της Αρχής, διορισμένος επιθεωρητής ή αναγνωρισμένος Οργανισμός έχουν ενημερώσει τις αρμόδιες Αρχές του Κράτους του λιμένα, η ενδιαφερόμενη Κυβέρνηση του Κράτους του λιμένα θα παρέχει στον αξιωματούχο αυτόν επιθεωρητή ή οργανισμό οποιαδήποτε απαραίτητη βοήθεια για να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις τους σύμφωνα με αυτόν τον κανονισμό και

.4 Σε κάθε περίπτωση, η ενδιαφερόμενη Αρχή θα εγγυάται πλήρως την πληρότητα και την αποτελεσματικότητα της επιθεώρησης και θα αναλαμβάνει να διασφαλίζει τις απαραίτητες ρυθμίσεις για την εκπλήρωση αυτής της υποχρέωσης.

4. Ο εξοπλισμός θα πρέπει να συντηρείται ώστε να συμμορφώνεται με τις διατάξεις αυτού του Παραρτήματος και δεν θα πρέπει να γίνονται αλλαγές στον εξοπλισμό, συστήματα, εξαρτήματα, διατάξεις ή υλικό που καλύπτεται από την επιθεώρηση, χωρίς την ρητή έγκριση της Αρχής. Η άμεση αντικατάσταση αυτού του εξοπλισμού και εξαρτημάτων με εξοπλισμό και εξαρτήματα που συμμορφώνονται με τις διατάξεις αυτού του Παραρτήματος, επιτρέπεται.

5. Οποτεδήποτε συμβεί ατύχημα σε ένα πλοίο ή διαπιστωθεί βλάβη, η οποία επιδρά σημαντικά στην αποτελεσματικότητα ή την πληρότητα του εξοπλισμού του που καλύπτεται από αυτό το Παράρτημα, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης θα αναφέρει με τη πρώτη ευκαιρία στην Αρχή, τον διορισμένο επιθεωρητή ή αναγνωρισμένο οργανισμό που είναι υπεύθυνος υπεύθυνος για την έκδοση του σχετικού πιστοποιητικού.

Κανονισμός 6 Έκδοση ή θεώρηση Πιστοποιητικού

1. Ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα θα εκδίδεται, μετά την αρχική επιθεώρηση ή επιθεώρηση ανανέωσης σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 5 αυτού του Παραρτήματος σε:

.1 κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 και άνω που εκτελεί ταξίδια σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς πέραν της ακτής που βρίσκονται στη δικαιοδοσία άλλων Μερών και

.2 πλατφόρμες και εξέδρες εξόρυξης πετρελαίου οι οποίες εκτελούν ταξίδια σε ύδατα που βρίσκονται στην κυριαρχία ή δικαιοδοσία άλλων Μερών.

2. Ένα πλοίο που έχει κατασκευαστεί πριν την ημερομηνία θέσης σε ισχύ του Παραρτήματος VI, θα εφοδιάζεται με Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα σύμφωνα με την παράγραφο (1) αυτού του κανονισμού, όχι αργότερα από την πρώτη προγραμματισμένη επιθεώρηση στην ξηρά, μετά την ημερομηνία της θέσης σε ισχύ, αλλά σε καμία περίπτωση μετά την περίοδο τριών ετών από την ημερομηνία αυτή.

3. Ένα τέτοιο πιστοποιητικό θα εκδίδεται ή θα θεωρείται από την Αρχή ή από κάθε πρόσωπο ή οργανισμό αρμοδίως εξουσιοδοτημένο από αυτήν. Σε κάθε περίπτωση, η Αρχή αναλαμβάνει την πλήρη ευθύνη για το πιστοποιητικό.

Κανονισμός 7 Έκδοση Πιστοποιητικού από άλλο Μέρος

1. Ένα Μέρος δύναται, ύστερα από αίτηση της Αρχής, να ενεργήσει για να επιθεωρηθεί ένα πλοίο και αν ικανοποιηθεί ότι πληρούνται οι διατάξεις αυτού του Παραρτήματος, να εκδίδει ή να εξουσιοδοτεί την έκδοση ενός Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα στο πλοίο και, όπου χρειάζεται, θα θεωρεί ή εξουσιοδοτεί την θεώρηση αυτού του πιστοποιητικού επί του πλοίου, σύμφωνα με αυτό το Παράρτημα.

2. Ένα αντίγραφο του πιστοποιητικού και ένα αντίγραφο της έκθεσης επιθεώρησης θα διαβιβάζονται το συντομότερο δυνατόν στην Αρχή που τα ζήτησε.

3. Ένα πιστοποιητικό που εκδίδεται κατ' αυτό τον τρόπο θα περιέχει δήλωση ότι εκδόθηκε μετά από αίτημα της Αρχής και θα έχει την ίδια ισχύ και θα τυγχάνει της ίδιας αναγνώρισης όπως ένα πιστοποιητικό που

εκδίδεται σύμφωνα με τον κανονισμό 6 αυτού του Παραρτήματος.

4. Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα δεν θα εκδίδεται σε πλοίο το οποίο φέρει τη σημαία ενός Κράτους που δεν είναι Μέρος.

Κανονισμός 8 Έντυπο Πιστοποιητικού

Το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα πρέπει να είναι σύμφωνο με τον τύπο υποδείγματος που παρατίθεται στο Προσάρτημα 1 αυτού του Παραρτήματος και να είναι τουλάχιστον στην Αγγλική, Γαλλική ή Ισπανική. Εάν χρησιμοποιείται επίσης μια επίσημη γλώσσα της χώρας η οποία το εκδίδει, αυτή θα υπερισχύει σε περίπτωση ασυμφωνίας.

Κανονισμός 9 Διάρκεια και εγκυρότητα Πιστοποιητικού

1. Το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα εκδίδεται για μια περίοδο η οποία καθορίζεται από την Αρχή, που όμως δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη.

2. Πέραν των απαιτήσεων της παραγράφου 1 αυτού του κανονισμού:

.1 όταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρώνεται σε διάστημα τριών μηνών πριν από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό θα είναι έγκυρο από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης μέχρι ημερομηνία που δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού

.2 όταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρώνεται μετά την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό θα ισχύει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης μέχρι ημερομηνία που δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού και

.3 Όταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρώνεται σε διάστημα μεγαλύτερο των τριών μηνών πριν από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό θα ισχύει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης μέχρι ημερομηνία που δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης.

3. Αν ένα πιστοποιητικό εκδοθεί για περίοδο κάτω των πέντε ετών, η Αρχή μπορεί να παρατείνει την ισχύ του πιστοποιητικού πέραν της ημερομηνίας λήξης μέχρι τη μέγιστη περίοδο που ορίζεται στην παράγραφο 1 αυτού του κανονισμού, με τον όρο ότι οι επιθεωρήσεις που αναφέρονται στους κανονισμούς 5.1.3 και 5.1.4 αυτού του Παραρτήματος και οι οποίοι εφαρμόζονται όταν πιστοποιητικό εκδίδεται για περίοδο πέντε ετών, διεξάγονται όπως πρέπει.

4. Αν επιθεώρηση ανανέωσης έχει ολοκληρωθεί και δεν μπορεί να εκδοθεί νέο πιστοποιητικό ή να τοποθετηθεί επί του πλοίου πριν από την ημερομηνία λήξης του υφιστάμενου πιστοποιητικού, το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμός από τη Αρχή μπορεί να θεωρεί το υπάρχον πιστοποιητικό και αυτό το πιστοποιητικό θα γίνεται αποδεκτό ως έγκυρο για περαιτέρω περίοδο που δεν θα υπερβαίνει τους πέντε μήνες από την ημερομηνία λήξης.

5. Αν πλοίο, κατά τη λήξη πιστοποιητικού, δεν βρίσκεται σε λιμένα στον οποίο πρόκειται να επιθεωρηθεί, η Αρχή μπορεί να παρατείνει την διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού αλλά αυτή η παράταση θα χορηγείται μόνο με σκοπό να επιτραπεί στο πλοίο να ολοκληρώσει τον πλου του μέχρι τον λιμένα στον οποίο πρόκειται να επιθεωρηθεί και μόνο σε περιπτώσεις στις οποίες αυτό φαίνεται κατάλληλο και εύλογο. Κανένα πιστοποιητικό δεν θα παρατείνεται για περίοδο μεγαλύτερη των τριών μηνών, και πλοίο στο οποίο χορηγείται παράταση, κατά τον κατάπλου του στον λιμένα στον οποίο πρόκειται να επιθεωρηθεί, δεν θα δικαιούται δύναμη αυτής της παράτασης να αναχωρήσει από τον λιμένα αυτό, χωρίς να διαθέτει νέο πιστοποιητικό. Όταν ολοκληρωθεί η επιθεώρηση ανανέωσης, το νέο πιστοποιητικό θα έχει ισχύ μέχρι την ημερομηνία που δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού

πριν χορηγηθεί η παράταση.

6. Πιστοποιητικό που εκδίδεται σε πλοίο που εκτελεί μικρής διάρκειας ταξίδια και που δεν έχει παραταθεί σύμφωνα με τις προαναφερόμενες διατάξεις αυτού του κανονισμού, μπορεί να παρατείνεται από την Αρχή για περίοδο χάριτος μέχρι ένα μήνα από την ημερομηνία λήξης που αναγράφεται σε αυτό. Όταν ολοκληρώνεται η επιθεώρηση ανανέωσης, το νέο πιστοποιητικό θα ισχύει μέχρι ημερομηνία που δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού πριν χορηγηθεί η παράταση.

7. Σε ειδικές περιπτώσεις, όπως ορίζονται από τη Αρχή, το νέο πιστοποιητικό δεν χρειάζεται να χρονολογείται από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού όπως απαιτείται από την παράγραφο 2.1, 5 ή 6 αυτού του κανονισμού. Σε αυτές τις ειδικές περιπτώσεις, το νέο πιστοποιητικό θα ισχύει μέχρι μια ημερομηνία που δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης.

8. Αν ετήσια ή ενδιάμεση επιθεώρηση ολοκληρώνεται πριν από την περίοδο που ορίζεται στον κανονισμό 5 αυτού του παραρτήματος τότε:

.1 Η ημερομηνία επετείου που αναγράφεται στο πιστοποιητικό θα τροποποιείται με θεώρηση σε ημερομηνία όχι αργότερα από τρεις μήνες από την ημερομηνία κατά την οποία ολοκληρώθηκε η επιθεώρηση.

.2 Η επόμενη ετήσια ή ενδιάμεση επιθεώρηση που απαιτείται από τον κανονισμό 5 αυτού του Παραρτήματος θα ολοκληρώνεται κατά τα διαστήματα που ορίζονται από αυτό τον κανονισμό χρησιμοποιώντας την νέα ημερομηνία επετείου και

.3 Η ημερομηνία λήξης μπορεί να παραμείνει αμετάβλητη, με τον όρο ότι μία ή περισσότερες ετήσιες ή ενδιάμεσες επιθεωρήσεις, ανάλογα, διεξάγονται κατά τρόπο ώστε να μην υπερβαίνονται τα μέγιστα διαστήματα μεταξύ των επιθεωρήσεων που ορίζονται από τον κανονισμό 5 αυτού του Παραρτήματος.

9. Πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με τον κανονισμό 6 ή 7 αυτού του Παραρτήματος παύει να ισχύει σε οποιαδήποτε από τις κάτωθι περιπτώσεις:

.1 Αν οι συναφείς επιθεωρήσεις δεν ολοκληρώνονται μέσα στις περιόδους που ορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό 5.1 αυτού του Παραρτήματος

.2 Αν το πιστοποιητικό δεν είναι θεωρημένο σύμφωνα με τον κανονισμό 5.1.3 ή 5.1.4 αυτού του Παραρτήματος και

.3 Κατά την μεταφορά του πλοίου στη σημαία άλλου Κράτους. Ένα νέο πιστοποιητικό θα εκδίδεται μόνο όταν η Κυβέρνηση που εκδίδει το νέο Πιστοποιητικό είναι απόλυτα ικανοποιημένη ότι το πλοίο είναι σε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού 5.4 αυτού του Παραρτήματος. Στην περίπτωση μεταφοράς μεταξύ Μερών, εάν αιτηθεί εντός τριών μηνών από την έναρξη της μεταφοράς, η Κυβέρνηση του Μέρους τη σημαία του οποίου έφερε προηγούμενα το πλοίο, θα διαβιβάζει, το συντομότερο δυνατό, στην Αρχή του άλλου Μέρους, ένα αντίγραφο του πιστοποιητικού που έφερε το πλοίο πριν την αλλαγή και εάν είναι διαθέσιμα, αντίγραφα των σχετικών εκθέσεων επιθεώρησης.

Κανονισμός Έλεγχος του Κράτους του Λιμένα σε λειτουργικές απαιτήσεις

1. Ένα πλοίο, όταν βρίσκεται σε ένα λιμάνι ή τερματικό σταθμό πέραν της ακτής που ανήκει στη δικαιοδοσία άλλου Μέρους, υπόκειται σε επιθεωρήσεις από αξιωματούχους κατάλληλα εξουσιοδοτημένους από αυτό το Μέρος αναφορικά με λειτουργικές απαιτήσεις σύμφωνα μ' αυτό το Παράρτημα, όταν υπάρχουν επαρκείς ενδείξεις για να πιστευτεί ότι ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα δεν είναι εξοικειωμένοι με βασικές διαδικασίες πάνω στο πλοίο που αφορούν την πρόληψη ρύπανσης του αέρα από πλοία.

2. Στις περιπτώσεις που παρατίθενται στην παράγραφο (1) αυτού του κανονισμού, το Μέρος θα λαμβάνει εκείνα τα μέτρα που θα διασφαλίζουν ότι το πλοίο δεν θα αποπλεύσει έως ότου η κατάσταση αποκατασταθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις αυτού του Παραρτήματος.

3. Οι διαδικασίες σχετικά με τον έλεγχο Κράτους του λιμένα που περιγράφονται στο άρθρο 5 της παρούσας Σύμβασης θα έχουν εφαρμογή σε αυτόν τον κανονισμό.

4. Τίποτα σ' αυτόν τον κανονισμό δεν θα ερμηνεύεται ότι περιορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός Μέρους που διενεργεί έλεγχο επί των λειτουργικών απαιτήσεων που ειδικότερα προβλέπονται στην παρούσα Σύμβαση.

Κανονισμός 11 Διαπίστωση παραβάσεων και εφαρμογή

1. Τα Μέρη θα συνεργάζονται στην διαπίστωση των παραβάσεων και την εφαρμογή των διατάξεων αυτού του Παραρτήματος, χρησιμοποιώντας όλα τα κατάλληλα και πρακτικά μέτρα διαπίστωσης και περιβαλλοντικής παρακολούθησης, κατάλληλες διαδικασίες για την αναφορά περιστατικών και τη συγκέντρωση αποδείξεων.

2. Πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται αυτό το Παράρτημα, μπορεί σε οποιονδήποτε λιμένα ή τερματικό σταθμό πέραν της ξηράς ενός Μέρους, να υπόκειται σε επιθεώρηση από αξιωματούχους που έχουν διοριστεί ή εξουσιοδοτηθεί από αυτό το Μέρος με σκοπό να διαπιστώσουν αν το πλοίο έχει εκπέμψει οποιαδήποτε από τις ουσίες που καλύπτονται από αυτό το Παράρτημα κατά παράβαση των διατάξεων αυτού του Παραρτήματος. Εάν από την επιθεώρηση προκύπτουν ενδείξεις παραβίασης αυτού του Παραρτήματος, θα διαβιβάζεται αναφορά προς την Αρχή για τις ενδεικνύόμενες ενέργειες.

3. Κάθε Μέρος θα παρέχει στην Αρχή αποδείξεις, εάν υπάρχουν, ότι το πλοίο έχει εκπέμψει οποιαδήποτε από τις ουσίες που καλύπτονται από αυτό το Παράρτημα, κατά παράβαση των διατάξεων αυτού του Παραρτήματος. Εάν είναι πρακτικά δυνατόν, η αρμόδια Αρχή του ως άνω αναφερόμενου Μέρους θα ενημερώνει τον πλοίαρχο του πλοίου για την παράβαση που του αποδίδεται.

4. Μετά την λήψη τέτοιων αποδείξεων, η Αρχή που ενημερώθηκε με τον τρόπο αυτό, θα ερευνήσει το γεγονός και μπορεί να ζητήσει από το άλλο Μέρος να παρέχει περισσότερες ή καλύτερες αποδείξεις για την παράβαση που αποδίδεται. Εάν η Αρχή ικανοποιηθεί ότι επαρκείς αποδείξεις είναι διαθέσιμες για να κινηθεί η διαδικασία σχετικά με την κατηγορία για παράβαση, θα κινηθεί αυτή τη διαδικασία σύμφωνα με τους νόμους της το συντομότερο δυνατόν. Η Αρχή θα ενημερώνει άμεσα το Μέρος που έχει αναφέρει την παράβαση, καθώς επίσης και τον Οργανισμό, για τις ενέργειές της.

5. Ένα Μέρος μπορεί επίσης να επιθεωρήσει ένα πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται αυτό το Παράρτημα, όταν καταπλέει σε λιμένες ή τερματικούς σταθμούς πέραν της ξηράς που βρίσκονται στην δικαιοδοσία του Μέρους, εάν ληφθεί αίτημα για διερεύνηση από οποιοδήποτε Μέρος, μαζί με επαρκείς αποδείξεις ότι το πλοίο εξέπεμψε οποιαδήποτε από τις ουσίες που καλύπτονται από το Παράρτημα, σε οποιοδήποτε μέρος, κατά παράβαση αυτού του Παραρτήματος. Η αναφορά αυτής της διερεύνησης θα αποστέλλεται στο Μέρος που την έχει ζητήσει και στην Αρχή κατά τρόπο ώστε να μπορούν να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα, σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

6. Το διεθνές δίκαιο που αφορά την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία, συμπεριλαμβανομένης αυτής της νομοθεσίας που σχετίζεται με την εφαρμογή και διασφάλιση, σε ισχύ κατά χρόνο εφαρμογής ή ερμηνείας αυτού του Παραρτήματος, εφαρμόζεται, αναλογικά, στους κανόνες και τα πρότυπα που παρατίθενται σ' αυτό το Παράρτημα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

II

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΛΕΓΧΟ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ

Κανονισμός 12 Ουσίες που καταστρέφουν το όζον

1. Αυτός ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε μόνιμα σφραγισμένο εξοπλισμό όπου δεν υπάρχουν συνδέσεις

φόρτισης ψυκτικού μέσου ή δυναμικά αφαιρούμενα στοιχεία, τα οποία περιέχουν ουσίες που καταστρέφουν το όζον.

2. Σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 3.1, θα απαγορεύονται οποιοσδήποτε ηθελημένες εκπομπές ουσιών που καταστρέφουν το όζον. Οι ηθελημένες εκπομπές περιλαμβάνουν εκπομπές που λαμβάνουν χώρα κατά την διάρκεια της συντήρησης, προγραμματισμένου ελέγχου επισκευής ή διάθεσης συστημάτων ή εξοπλισμού, εκτός και αν αυτές οι ηθελημένες εκπομπές δεν περιλαμβάνουν ελάχιστες διαρροές που συνδέονται με την ανάκτηση ή ανακύκλωση μίας ουσίας που καταστρέφει το όζον. Εκπομπές που προέρχονται από διαρροές μίας ουσίας που καταστρέφει το όζον, ανεξάρτητα από το εάν οι διαρροές αυτές είναι ηθελημένες ή όχι, μπορεί να αποτελέσουν αντικείμενο ρύθμισης από τα Μέρη.

3.1 Εγκαταστάσεις που περιέχουν ουσίες που καταστρέφουν το όζον, εκτός από χλωροφθοριομένους υδρογονάνθρακες (HCFCs), θα απαγορεύονται:

.1 σε πλοία που έχουν κατασκευαστεί την ή μετά την 19η Μαΐου 2005 ή

.2 στην περίπτωση πλοίων που έχουν κατασκευαστεί πριν από την 19η Μαΐου 2005 και τα οποία έχουν συμβατική ημερομηνία παράδοσης του εξοπλισμού στο πλοίο την ή μετά την 19η Μαΐου 2005 ή, ελλείψει συμβατικής ημερομηνίας παράδοσης, πραγματική παράδοση του εξοπλισμού στο πλοίο την ή μετά την 19η Μαΐου 2005.

3.2 Εγκαταστάσεις που περιέχουν χλωροφθοριομένους υδρογονάνθρακες (HCFCs) θα απαγορεύονται:

.1 σε πλοία που έχουν κατασκευαστεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2020 ή

.2 στην περίπτωση πλοίων που έχουν κατασκευαστεί πριν την 1η Ιανουαρίου 2020 και που έχουν συμβατική ημερομηνία παράδοσης του εξοπλισμού στο πλοίο την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2020, ή, ελλείψει συμβατικής ημερομηνίας παράδοσης πραγματική παράδοση του εξοπλισμού στο πλοίο την μετά την 1η Ιανουαρίου 2020.

4. Οι ουσίες που αναφέρονται σε αυτό τον κανονισμό και ο εξοπλισμός που περιέχει αυτές τις ουσίες, θα παραδίδονται σε κατάλληλες ευκολίες υποδοχής όταν απομακρύνονται από τα πλοία.

5. Κάθε πλοίο που υπόκειται στον κανονισμό 6.1 θα τηρεί κατάλογο του εξοπλισμού που περιέχει ουσίες που καταστρέφουν το όζον 2.

6. Κάθε πλοίο που υπόκειται στον κανονισμό 6.1 που έχει επαναφορτιζόμενα συστήματα που περιέχουν ουσίες που καταστρέφουν το όζον θα διατηρεί Αρχείο Ουσιών που Καταστρέφουν το Όζον. Αυτό το Αρχείο μπορεί να αποτελεί μέρος του υπάρχοντος Ημερολογίου Πλοίου ή του Ηλεκτρονικού Συστήματος Καταγραφής όπως έχουν εγκριθεί από τη Αρχή.

7. Οι καταχωρήσεις στο Αρχείο Ουσιών που Καταστρέφουν το Όζον θα καταγράφονται με όρους μάζας (Kg) ουσίας και θα συμπληρώνονται χωρίς καθυστέρηση σε κάθε περίπτωση, όσον αφορά τα εξής:

.1 φόρτιση, πλήρη ή μερική εξοπλισμού που περιέχει ουσίες που καταστρέφουν το όζον.

.2 επισκευή ή συντήρηση εξοπλισμού που περιέχει ουσίες που καταστρέφουν το όζον

.3 απόρριψη ουσιών που μειώνουν το όζον στην ατμόσφαιρα

.3.1. ηθελημένα και

.3.2 μη ηθελημένα

.4 αποβολή ουσιών που μειώνουν το όζον σε εγκαταστάσεις υποδοχής στην ξηρά

.5 παροχή ουσιών που μειώνουν το όζον στο πλοίο.

Κανονισμός 13Οξειδία του αζώτου (NO_x)

Εφαρμογή

1.1. Αυτός ο κανονισμός θα έχει εφαρμογή σε:

.1 κάθε ναυτική μηχανή diesel με απόδοση ισχύος άνω των 130 kw εγκατεστημένη επί πλοίου και

.2 κάθε ναυτική μηχανή diesel με απόδοση ισχύος άνω των 130 kw που υπόκειται σε μετασκευή ευρείας έκτασης την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2000 εκτός όταν δεικνύεται προς ικανοποίηση της Αρχής ότι αυτή η μηχανή είναι ακριβώς ίδια με αυτήν που αντικαθιστά και ότι κατά τα άλλα δεν καλύπτεται από την παράγραφο 1.1.1. αυτού του Κανονισμού.

1.2 Αυτός ο κανονισμός δεν θα εφαρμόζεται σε:

.1 Μία ναυτική μηχανή diesel η οποία θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά για επείγουσα ανάγκη ή αποκλειστικά για να παρέχει ισχύ σε οποιαδήποτε συσκευή ή εξοπλισμό που θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά για έκτακτη ανάγκη στο πλοίο, στο οποίο είναι εγκατεστημένη, ή για μία ναυτική μηχανή diesel που βρίσκεται εγκατεστημένη σε σωσίβια λέμβο και που θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, καθώς και

.2 Μία ναυτική μηχανή diesel εγκατεστημένη επί πλοίου που εκτελεί αποκλειστικά ταξίδια σε ύδατα που υπόκεινται στην κυριαρχία ή δικαιοδοσία του Κράτους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο, με την προϋπόθεση ότι αυτή η μηχανή υπόκειται σε κάποιο εναλλακτικό μέτρο ελέγχου NOx που έχει θεσπισθεί από την Αρχή.

1.3. Παρά τις διατάξεις της υποπαραγράφου 1.1 αυτής της παραγράφου, η Αρχή μπορεί να παρέχει απαλλαγή από την εφαρμογή αυτού του κανονισμού για κάθε ναυτική μηχανή diesel εγκατεστημένη σε πλοίο που κατασκευάστηκε ή για οποιαδήποτε ναυτική μηχανή diesel που υπέστη μείζονα μετασκευή, πριν την 19η Μαΐου 2005, με την προϋπόθεση ότι το πλοίο επί του οποίου είναι εγκατεστημένη η μηχανή, εκτελεί αποκλειστικά πλόες σε λιμένες ή τερματικούς σταθμούς πέραν της ξηράς που περιλαμβάνονται στο Κράτος τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο.

Μετασκευή Ευρείας Έκτασης

2.1 Για τους σκοπούς αυτού του κανονισμού, «μετασκευή ευρείας έκτασης» σημαίνει την τροποποίηση κατά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2000, μίας ναυτικής μηχανής diesel, η οποία δεν είναι ήδη πιστοποιημένη στα πρότυπα που παρατίθενται στην παράγραφο 3, 4 ή 5.1.1 αυτού του κανονισμού, όπου:

.1 η μηχανή αντικαθίσταται από ναυτική μηχανή diesel ή εγκαθίσταται μία πρόσθετη ναυτική μηχανή diesel ή

.2 οποιαδήποτε σημαντική μετατροπή, όπως ορίζεται στον Αναθεωρημένο Τεχνικό Κώδικα NOx 2008, λαμβάνει χώρα στη μηχανή ή

.3 η μέγιστη συνεχής απόδοση της μηχανής αυξάνεται περισσότερο από 10% σε σχέση με τη μέγιστη συνεχή απόδοση της αρχικής πιστοποίησης της μηχανής.

2.2. Για μετασκευή ευρείας έκτασης που περιλαμβάνει την αντικατάσταση ναυτικής μηχανής diesel με μία μη όμοια ναυτική μηχανή diesel ή την εγκατάσταση μίας πρόσθετης ναυτικής μηχανής diesel, θα εφαρμόζοντα τα ισχύοντα αυτού του κανονισμού κατά την στιγμή της αντικατάστασης ή προσθήκης της μηχανής. Την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016, μόνο στην περίπτωση αντικατάστασης μηχανών, εάν δεν είναι εφικτό αυτή η μηχανή αντικατάστασης να πληροί τα πρότυπα που αναφέρονται στην παράγραφο 5.1.1 αυτού του Κανονισμού (Βαθμίδα III) τότε αυτή η μηχανή αντικατάστασης θα πρέπει να πληροί τα πρότυπα που παρατίθενται στην παράγραφο 4 αυτού του κανονισμού (Βαθμίδα II). Ο Οργανισμός θα διαμορφώσει οδηγίες για να ορίσει τα κριτήρια σχετικά με το πότε δεν είναι δυνατό για μία μηχανή αντικατάστασης, να πληροί τα πρότυπα που τίθενται στην παράγραφο 5.1.1 αυτού του κανονισμού.

2.3 Η ναυτική μηχανή diesel που αναφέρεται στην παράγραφο 2.1.2 ή 2.1.3 θα πληροί τα ακόλουθα πρότυπα:

.1 για πλοία που έχουν κατασκευασθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 2000, θα ισχύουν τα πρότυπα που παρατίθενται στην παράγραφο 3 αυτού του κανονισμού και

.2 για πλοία που έχουν κατασκευαστεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2000, θα ισχύουν τα πρότυπα που

εφαρμόζονται κατά τον χρόνο κατασκευής του πλοίου.

Βαθμίδα 1

3 Με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού 3 αυτού του Παραρτήματος, η λειτουργία μίας ναυτικής μηχανής diesel εγκατεστημένης επί πλοίου που έχει κατασκευαστεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2000 και πριν από την 1η Ιανουαρίου 2011, απαγορεύεται, εκτός και αν οι εκπομπές οξειδίων αζώτου (υπολογιζόμενη ως ολική ζυγισθείσα εκπομπή NO₂) από την μηχανή βρίσκεται μεταξύ των ακόλουθων ορίων, όπου n = ονομαστική ταχύτητα μηχανής (περιστροφές στροφαλοφόρου άξονα/λεπτό).

.1 17,0 g/kWh όπου το n είναι μικρότερο από 130 rpm

.2 45 . n (-0,2) g/kWh όπου το n είναι ίσο ή μεγαλύτερο από 130 αλλά μικρότερο από 2000 rpm.

.3 9,8 g/kWh όπου το n είναι ίσο ή μεγαλύτερο από 2000 rpm.

Βαθμίδα II

4. Υποκείμενη στον Κανονισμό 3 αυτού του Παραρτήματος, η λειτουργία ναυτικής μηχανής diesel εγκατεστημένης σε πλοίο που έχει κατασκευαστεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2011 απαγορεύεται, εκτός όταν η εκπομπή οξειδίων του αζώτου (που υπολογίζεται ως η συνολική επιβάρυνση εκπομπής NO₂) από την μηχανή είναι εντός των ακόλουθων ορίων όπου n = μέγιστη δυνατή ταχύτητα μηχανής (περιστροφές στροφαλοφόρου άξονα ανά λεπτό).

.1 14,4 g/kWh όταν το n είναι μικρότερο των 130 rpm.

.2 44 . n (-0,23) g/kWh όταν το n είναι 130 ή μεγαλύτερο αλλά μικρότερο των 2000 rpm.

.3 7.7 g/kWh όταν το n είναι 2000 rpm ή μεγαλύτερο.

Βαθμίδα III

5.1 Με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού 3 αυτού του Παραρτήματος, η λειτουργία ναυτικής μηχανής diesel εγκατεστημένης σε πλοίο που έχει κατασκευαστεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016:

.1 απαγορεύεται εκτός και αν η εκπομπή οξειδίων αζώτου (υπολογιζόμενη ως συνολική ζυγισθείσα εκπομπή NO₂) από τη μηχανή βρίσκεται μεταξύ των ακόλουθων ορίων (όπου n = μέγιστη δυνατή ταχύτητα μηχανής - περιστροφές στροφαλοφόρου άξονα/λεπτό):

.1.1 3.4 g/kWh όταν το n είναι μικρότερο από 130 rpm.

.1.2 9 . n (-0.2) g/kWh όταν το n είναι ίσο ή μεγαλύτερο από 130 αλλά μικρότερο από 2000 rpm και

.1.3 2.0 g/kWh όταν το n είναι ίσο ή μεγαλύτερο από 2000rpm.

.2 υπόκειται στα πρότυπα που ορίζονται στην υποπαράγραφο 5.1.1 αυτής της παραγράφου όταν το πλοίο πλέει σε Περιοχή Ελέγχου Εκπομπών όπως ορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 6 αυτού του Κανονισμού και

.3 υπόκειται στα πρότυπα που ορίζονται στην παράγραφο 4 αυτού του κανονισμού όταν το πλοίο εκτελεί πλόες εκτός Περιοχής Ελέγχου Εκπομπών όπως ορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 6 αυτού του κανονισμού.

5.2 Υποκείμενα στην αναθεώρηση που ορίζεται στην παράγραφο 10 αυτού του κανονισμού, τα πρότυπα που αναφέρονται στην παράγραφο 5.1.1 αυτού του κανονισμού, δεν θα εφαρμόζονται σε:

.1 μια ναυτική μηχανή diesel εγκατεστημένη σε πλοίο μήκους (L), όπως ορίζεται στον κανονισμό 1.19 του Παραρτήματος I στην παρούσα Σύμβαση, μικρότερου των 24 μέτρων όταν έχει σχεδιασθεί συγκεκριμένα και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για σκοπούς αναψυχής ή

.2 μια ναυτική μηχανή diesel εγκατεστημένη επί πλοίου με συνδυασμένη ισχύ πρόωσης μηχανής diesel κάτω των 750 kW επί πινακίδας ονομασίας, αν αποδεικνύεται, προς ικανοποίηση της Αρχής, ότι το πλοίο δεν μπορεί να συμμορφωθεί με τα πρότυπα που ορίζονται στην παράγραφο 5.1.1 αυτού του κανονισμού λόγω σχεδιαστικών και κατασκευαστικών περιορισμών του πλοίου.

Περιοχή Ελέγχου Εκπομπών

6. Για τους σκοπούς αυτού του κανονισμού, Περιοχή Ελέγχου Εκπομπών είναι οποιαδήποτε θαλάσσια περιοχή, συμπεριλαμβανομένης οποιασδήποτε περιοχής λιμένος που καθορίζεται από τον Οργανισμό σύμφωνα με τα κριτήρια και διαδικασίες που παρατίθενται στο Προσάρτημα III αυτού του Παραρτήματος.

Ναυτικές Μηχανές Diesel εγκατεστημένες επί πλοίου που έχει κατασκευαστεί πριν την 1η Ιανουαρίου 2000

7.1 Παρά την παράγραφο 1.1.1 αυτού του κανονισμού, ναυτική μηχανή diesel με απόδοση ισχύος άνω των 5.000 kW και εκτόπισμα ανά κύλινδρο ίσο με ή άνω των 90 λίτρων εγκατεστημένη επί πλοίου που έχει κατασκευαστεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1990 αλλά πριν την 1η Ιανουαρίου 2000 θα συμμορφώνεται με τα όρια εκπομπών που αναφέρονται στην υποπαράγραφο 7.4 αυτής της παραγράφου, με την προϋπόθεση ότι μία Εγκεκριμένη Μέθοδος για αυτή τη μηχανή έχει πιστοποιηθεί από την Αρχή ενός Μέρους και έχει υποβληθεί γνωστοποίηση αυτής της πιστοποίησης στον Οργανισμό από την πιστοποιούσα Αρχή. Η συμμόρφωση μ' αυτή την παράγραφο θα αποδεικνύεται μέσω ενός από τα ακόλουθα:

.1 εγκατάσταση της πιστοποιημένης Εγκεκριμένης Μεθόδου, όπως επιβεβαιώνεται από επιθεώρηση που χρησιμοποιεί την μέθοδο εξακρίβωσης που ορίζεται στον Φάκελο Εγκεκριμένης Μεθόδου, ο οποίος θα περιλαμβάνει κατάλληλη αναφορά στο Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα της ύπαρξης της Εγκεκριμένης Μεθόδου ή

.2 πιστοποίηση της μηχανής που θα επιβεβαιώνει ότι λειτουργεί εντός των ορίων που αναφέρονται στην παράγραφο 3,4 ή 5.1.1 αυτού του κανονισμού και κατάλληλη αναφορά της πιστοποίησης της μηχανής στο Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα του Πλοίου.

7.2 Η υποπαράγραφος 7.1 θα εφαρμόζεται όχι αργότερα από την πρώτη επιθεώρηση ανανέωσης που λαμβάνει χώρα 12 μήνες ή περισσότερο μετά την κατάθεση της γνωστοποίησης που αναφέρεται στην υποπαράγραφο 7.1. Αν ο πλοιοκτήτης επί του οποίου πρόκειται να εγκατασταθεί η Εγκεκριμένη Μέθοδος, μπορεί να αποδείξει προς ικανοποίηση της Αρχής ότι η Εγκεκριμένη Μέθοδος δεν ήταν διαθέσιμη στο εμπόριο παρά τις βέλτιστες προσπάθειες για την απόκτηση της, τότε αυτή η Εγκεκριμένη Μέθοδος θα εγκαθίσταται επί του πλοίου όχι αργότερα από την επόμενη ετήσια επιθεώρηση αυτού του πλοίου που θα διεξάγεται αφού η Εγκεκριμένη Μέθοδος διατεθεί στο εμπόριο.

7.3 Όσον αφορά πλοίο με ναυτική μηχανή diesel με απόδοση ισχύος άνω των 5.000 kW και εκτόπισμα ανά κύλινδρο ίσο με ή άνω των 90 λίτρων εγκατεστημένη επί του πλοίου που έχει κατασκευαστεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1990 αλλά πριν την 1η Ιανουαρίου 2000, το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα για ναυτική μηχανή diesel για την οποία εφαρμόζεται η παράγραφος 7.1 αυτού του κανονισμού, θα αναφέρει, είτε ότι έχει εφαρμοσθεί Εγκεκριμένη Μέθοδος σύμφωνα με την παράγραφο 7.1.1 αυτού του κανονισμού, είτε ότι η μηχανή έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 7.1.2 αυτού του κανονισμού, ή ότι Εγκεκριμένη Μέθοδος δεν υπάρχει ακόμα ή ότι δεν διατίθεται ακόμα στο εμπόριο, όπως περιγράφεται στην υποπαράγραφο 7.2 αυτού του κανονισμού.

7.4 Με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού 3 αυτού του Παραρτήματος, η λειτουργία ναυτικής μηχανής diesel, όπως περιγράφεται στην υποπαράγραφο 7.1 απαγορεύεται, εκτός αν η εκπομπή οξειδίων του αζώτου (υπολογιζόμενη ως συνολική ζυγισθείσα εκπομπή NO₂) από τη μηχανή βρίσκεται μεταξύ των κάτωθι ορίων (όπου n = μέγιστη ταχύτητα μηχανής (περιστροφές στροφαλοφόρου άξονα / λεπτό):

.1 17,0 g/kWh όπου το n είναι μικρότερο από 130 rpm

.2 45 . n (-0,2) g/kWh όπου το n είναι ίσο ή μεγαλύτερο από 130 αλλά μικρότερο από 2000 rpm.

.3 9,8 g/kWh όταν το n είναι ίσο ή μεγαλύτερο από 2000 rpm.

7.5 Η πιστοποίηση Εγκεκριμένης Μεθόδου θα είναι σύμφωνη με το κεφάλαιο 7 του αναθεωρημένου Τεχνικού Κώδικα NOX 2008 και θα περιλαμβάνει βεβαίωση:

.1 από τον σχεδιαστή της βασικής ναυτικής μηχανής diesel για την οποία εφαρμόζεται η Εγκεκριμένη Μέθοδος ότι η υπολογιζόμενη επίπτωση της Εγκεκριμένης Μεθόδου δεν θα μειώσει την ισχύ της μηχανής κατά περισσότερο από 1.0%, δεν θα αυξήσει την κατανάλωση καυσίμων κατά περισσότερο από 2.0%, όπως μετράται σύμφωνα με τον κατάλληλο κύκλο δοκιμών που παρατίθεται στον αναθεωρημένο Τεχνικό Κώδικα NOX 2008, ή ότι δεν θα επιδράσει δυσμενώς στην αξιοπιστία ή διάρκεια ζωής της μηχανής και

.2 ότι το κόστος της Εγκεκριμένης Μεθόδου δεν είναι υπερβολικό, γεγονός που ορίζεται με σύγκριση της ποσότητας NOX που μειώνεται εξαιτίας της Εγκεκριμένης Μεθόδου προκειμένου να επιτευχθεί το πρότυπο που ορίζεται στην υποπαράγραφο 7.4 αυτής της παραγράφου και το κόστος αγοράς και εγκατάστασης αυτής της Εγκεκριμένης Μεθόδου³.

Πιστοποίηση

8. Ο αναθεωρημένος Τεχνικός Κώδικας NOX 2008 θα εφαρμόζεται για την πιστοποίηση, τον έλεγχο και τις διαδικασίες μέτρησης των προτύπων που ορίζονται σε αυτόν τον κανονισμό.

9. Οι διαδικασίες για τον προσδιορισμό των εκπομπών NOX που ορίζονται στον αναθεωρημένο Τεχνικό Κώδικα NOX 2008 έχουν σκοπό να είναι αντιπροσωπευτικές της συνήθους λειτουργίας της μηχανής. Συσκευές αλλοίωσης και παράλογες στρατηγικές ελέγχου εκπομπών υποβαθμίζουν αυτή την πρόθεση και δεν θα επιτρέπονται. Αυτός ο Κανονισμός δεν θα εμποδίζει την χρήση βοηθητικών συσκευών ελέγχου που χρησιμοποιούνται για την προστασία της μηχανής και/ή του συμπληρωματικού της εξοπλισμού από συνθήκες λειτουργίας που θα μπορούσαν να προκαλέσουν ζημία ή βλάβη ή που χρησιμοποιούνται για την διευκόλυνση της εκκίνησης της μηχανής.

Αναθεώρηση

10. Αρχίζοντας το 2012 και ολοκληρώνοντας το αργότερο έως το 2013, ο Οργανισμός θα αναθεωρήσει το καθεστώς των τεχνολογικών εξελίξεων για να εφαρμόσει τα πρότυπα που παρατίθενται στην παράγραφο 5.1.1 αυτού του κανονισμού και, αν αποδειχθεί απαραίτητο, θα προσαρμόσει τις χρονικές περιόδους που παρατίθενται σ' αυτή την υποπαράγραφο.

Κανονισμός 14Οξειδία του θείου (SO_x) και Αιωρούμενα Σωματίδια

Γενικές Απαιτήσεις

1. Το περιεχόμενο σε θείο οποιουδήποτε καύσιμου που χρησιμοποιείται σε πλοία δεν θα υπερβαίνει τα εξής όρια:

- .1 4,50% κατά βάρος πριν από την 1η Ιανουαρίου 2012
- .2 3,50% κατά βάρος την και μετά την 1η Ιανουαρίου 2012 και
- .3 0,50% κατά βάρος την και μετά την 1η Ιανουαρίου 2020

2. Ο μέσος όρος περιεχομένου σε θείο σε υπολειμματικά καύσιμα παγκοσμίως, τα οποία παραδίδονται για χρήση στα πλοία, θα πρέπει να παρακολουθείται λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που έχουν διατυπωθεί από τον Οργανισμό 4.

Απαιτήσεις εντός Περιοχών Ελέγχου Εκπομπών

1. Για τις ανάγκες αυτού του κανονισμού, οι Περιοχές Ελέγχου Εκπομπών θα περιλαμβάνουν:

. 1 την Βαλτική Θάλασσα όπως ορίζεται στον κανονισμό 1.11.2 του Παραρτήματος I, τη Βόρεια Θάλασσα όπως ορίζεται στον κανονισμό 5 (I) (στ) του Παραρτήματος V και

.2 οποιαδήποτε άλλη θαλάσσια περιοχή, συμπεριλαμβανομένων περιοχών λιμένων, που ορίζονται από τον Οργανισμό σύμφωνα με κριτήρια και διαδικασίες που παρατίθενται στο προσάρτημα III αυτού του Παραρτήματος.

2. Ενώ τα πλοία βρίσκονται σε Περιοχή Ελέγχου Εκπομπών, το περιεχόμενο θείο στα καύσιμα πετρελαίου που χρησιμοποιείται στα πλοία δεν θα υπερβαίνει τα εξής όρια :

.1 1,50% κατά βάρος πριν την 1η Ιουλίου 2010

.2 1,00 % κατά βάρος την και μετά την 1η Ιουλίου 2010 και

.3 0,10 % κατά βάρος την και μετά την 1η Ιανουαρίου 2015

3. Το περιεχόμενο θείου στα καύσιμα πετρελαίου που αναφέρεται στις παραγράφους 1 και 4 αυτού του κανονισμού, θα επιβεβαιώνεται από τον προμηθευτή του, όπως απαιτείται από τον κανονισμό 18 αυτού του Παραρτήματος.

4. Τα πλοία εκείνα που χρησιμοποιούν διαφορετικούς τύπους καυσίμου για να συμμορφώνονται με την παράγραφο 4 αυτού του κανονισμού και εισέρχονται ή εξέρχονται από Περιοχή Ελέγχου Εκπομπών που αναφέρεται στην παράγραφο 3 αυτού του κανονισμού, θα υποχρεώνονται σε γραπτή διαδικασία με την οποία θα υποδεικνύεται με ποιο τρόπο πρέπει να γίνεται η αλλαγή του καυσίμου, για να επιτρέψει να παρέλθει επαρκής χρόνος στο σύστημα διανομής καυσίμων πετρελαίου, ώστε να ξεπλένεται πλήρως από όλα τα καύσιμα που υπερβαίνουν το εφαρμοζόμενο περιεχόμενο θείου που ορίζεται στην παράγραφο 4 αυτού του κανονισμού, πριν από την είσοδο σε Περιοχή Ελέγχου Εκπομπών. Ο όγκος των καυσίμων πετρελαίου χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο σε κάθε δεξαμενή, καθώς επίσης η ημερομηνία, ώρα και η θέση του πλοίου όταν ολοκληρώνεται οποιαδήποτε λειτουργία εναλλαγής καυσίμου πριν από την είσοδο σε Περιοχή Ελέγχου Εκπομπών ή αρχίζει μετά από την έξοδο από τέτοια περιοχή, θα καταγράφονται σε τέτοιο τύπο ημερολογίου, όπως καθορίζεται από την Αρχή.

5. Κατά τη διάρκεια των πρώτων δώδεκα μηνών αμέσως μετά από μία τροποποίηση που καθορίζει μια συγκεκριμένη Περιοχή Ελέγχου Εκπομπών σύμφωνα με την παράγραφο 3.2 αυτού του κανονισμού, τα πλοία που δραστηριοποιούνται σ' αυτή την Περιοχή Ελέγχου Εκπομπών απαλλάσσονται από τις απαιτήσεις στις παραγράφους 4 και 6 αυτού του κανονισμού και από τις απαιτήσεις της παραγράφου 5 αυτού του κανονισμού κατά το μέρος που σχετίζονται με την παράγραφο 4 αυτού του κανονισμού.

Διάταξη αναθεώρησης

6. Μια αναθεώρηση του προτύπου που ορίζεται στην υποπαράγραφο 1.3 αυτού του κανονισμού θα ολοκληρωθεί μέχρι το 2018 για να προσδιοριστεί η διαθεσιμότητα καυσίμου πετρελαίου fuel ώστε να υπάρχει συμμόρφωση με το πρότυπο καυσίμου πετρελαίου fuel που ορίζεται σε αυτή την παράγραφο και θα λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία:

. 1 την παγκόσμια προσφορά και ζήτηση αγοράς για καύσιμα πετρελαίου ώστε να συμμορφώνεται με την παράγραφο 1.3 αυτού του κανονισμού που υπάρχει την εποχή που διεξάγεται η αναθεώρηση

. 2 ανάλυση τάσεων στις αγορές καυσίμων πετρελαίου και

. 3 οποιοδήποτε άλλο συναφές ζήτημα

7. Ο Οργανισμός θα ορίσει ομάδα εμπειρογνομόνων, που θα περιλαμβάνει εκπροσώπους με την κατάλληλη εμπειρογνομοσύνη στην αγορά καυσίμων πετρελαίου και κατάλληλη ναυτιλιακή, περιβαλλοντική, επιστημονική και νομική εμπειρογνομοσύνη για να διεξάγουν την αναθεώρηση που αναφέρεται στην παράγραφο 8 αυτού του κανονισμού. Η ομάδα εμπειρογνομόνων θα αναπτύξει τις κατάλληλες πληροφορίες για να ενημερώσει σχετικά με την απόφαση που πρέπει να ληφθεί από τα Μέρη.

8. Τα Μέρη, με βάση τις πληροφορίες που αναπτύσσονται από την ομάδα εμπειρογνομόνων, μπορούν να αποφασίσουν αν είναι εφικτό τα πλοία να συμμορφωθούν με την ημερομηνία στην παράγραφο 1.3 αυτού του κανονισμού. Αν ληφθεί απόφαση ότι δεν είναι εφικτό να συμμορφωθούν τα πλοία, τότε το πρότυπο σε αυτή την υποπαράγραφο θα τεθεί σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2025.

Κανονισμός 15Πτητικές Οργανικές Ενώσεις (VOC)

1. Αν οι εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων (VOCs) από δεξαμενόπλοιο πρόκειται να αποτελέσουν αντικείμενο ρύθμισης σε λιμένα ή λιμένες ή τερματικό σταθμό ή τερματικούς σταθμούς που ανήκουν στη

δικαιοδοσία κάποιου Μέρους, αυτές θα πρέπει να αποτελούν αντικείμενο ρύθμισης σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του κανονισμού.

2. Ένα Μέρος που ρυθμίζει νομοθετικά δεξαμενόπλοια για εκπομπές VOC θα υποβάλλει γνωστοποίηση στον Οργανισμό. Αυτή η γνωστοποίηση θα περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των δεξαμενοπλοίων που θα ελέγχονται, τα φορτία στα οποία απαιτούνται συστήματα ελέγχου εκπομπών ατμών και την ημερομηνία ενεργοποίησης αυτών των ελέγχων. Η γνωστοποίηση θα υποβάλλεται τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την ημερομηνία ενεργοποίησης.

3. Ένα Μέρος το οποίο καθορίζει λιμένες ή τερματικούς σταθμούς στα οποία οι εκπομπές VOC από δεξαμενόπλοια θα αποτελούν αντικείμενο ρύθμισης, θα διασφαλίζει ότι συστήματα ελέγχου εκπομπών ατμών που είναι εγκεκριμένα από αυτό το Μέρος, λαμβάνοντας υπόψη τα πρότυπα ασφαλείας για αυτά τα συστήματα που έχουν αναπτυχθεί από τον Οργανισμό διατίθενται στα λιμάνια και τερματικούς σταθμούς που καθορίστηκαν και λειτουργούν με ασφάλεια και κατά τρόπο που να αποφεύγεται η αδικαιολόγητη καθυστέρηση στο πλοίο.

4. Ο Οργανισμός θα διαβιβάζει ένα κατάλογο των λιμένων και τερματικών σταθμών που καθορίστηκαν από τα Μέρη σε άλλα Μέρη και Κράτη – Μέλη του Οργανισμού για την πληροφόρησή τους.

5. Ένα Δεξαμενόπλοιο για το οποίο η παράγραφος 1 αυτού του κανονισμού θα εφοδιάζεται με σύστημα περισυλλογής εκπομπών ατμών εγκεκριμένο από την Αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τα πρότυπα ασφαλείας για αυτά τα συστήματα που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό και θα χρησιμοποιεί αυτό το σύστημα κατά τη διάρκεια φόρτωσης σχετικών φορτίων. Λιμένας ή τερματικός σταθμός που έχει εγκαταστήσει συστήματα ελέγχου εκπομπών ατμών σύμφωνα μ' αυτόν τον κανονισμό, δύναται να δέχεται υπάρχοντα δεξαμενόπλοια που δεν έχουν εφοδιαστεί με συστήματα περισυλλογής ατμών για μία περίοδο τριών ετών μετά την ημερομηνία ενεργοποίησης που προσδιορίζεται στην παράγραφο 2 αυτού του κανονισμού.

6. Δεξαμενόπλοιο που μεταφέρει αργό πετρέλαιο θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο και να εφαρμόζει ένα Σχέδιο Διαχείρισης VOC εγκεκριμένο από την Αρχή. Αυτό το σχέδιο θα ετοιμάζεται λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που αναπτύσσονται από τον Οργανισμό. Το σχέδιο θα είναι συγκεκριμένο για κάθε πλοίο και κατ' ελάχιστο θα:

.1 Προβλέπει γραπτές διαδικασίες για την ελαχιστοποίηση εκπομπών VOC στη διάρκεια φόρτωσης, θαλάσσιας διέλευσης και απόρριψης φορτίου.

.2 Λαμβάνει υπόψη τις πρόσθετες VOC που προκύπτουν από την πλύση αργού πετρελαίου.

.3 Αναγνωρίζει άτομο υπεύθυνο για την εφαρμογή του σχεδίου.

.4 Για πλοία σε διεθνείς πλώες, είναι γραμμένο στην γλώσσα εργασίας του πλοιάρχου και των αξιωματικών και, αν η γλώσσα εργασίας του πλοιάρχου και των αξιωματικών δεν είναι η αγγλική, γαλλική ή ισπανική, θα περιλαμβάνει μετάφραση σε μια απ' αυτές τις γλώσσες.

7. Αυτός ο κανονισμός θα εφαρμόζεται επίσης σε πλοία μεταφοράς υγροποιημένων αερίων μόνο όταν ο τύπος φόρτωσης και τα συστήματα εγκλωβισμού επιτρέπουν την ασφαλή κατακράτηση ατμών VOC που δεν περιέχουν μεθάνιο, πάνω στο πλοίο ή την ασφαλή επιστροφή τους στην ξηρά 6.

Κανονισμός 16 Αποτέφρωση στο πλοίο

1. Εκτός και αν προβλέπεται στην παράγραφο 4 αυτού του κανονισμού, η αποτέφρωση στο πλοίο μπορεί να επιτρέπεται μόνο με τη χρήση αποτεφρωτήρα του πλοίου.

2. Θα απαγορεύεται η αποτέφρωση στο πλοίο των παρακάτω ουσιών:

.1 υπολείμματα φορτίου των Παραρτημάτων I, II ή III ή σχετιζόμενα υλικά συσκευασίας,

.2 πολυχλωριωμένα διφαινύλια (PCBs)

.3 απορρίμματα, όπως ορίζονται από το Παράρτημα V, που περιέχουν περισσότερο από ίχνη βαρέων

μετάλλων,

.4 προϊόντα διύλισης πετρελαίου που περιέχουν αλογομένες ενώσεις,

.5 επεξεργασμένα λύματα και βαρέα κατάλοιπα καυσίμου πετρελαίου, κανένα από τα οποία δεν δημιουργήθηκε επί του πλοίου και

.6 υπολείμματα συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων.

3. Η αποτέφρωση πάνω στο πλοίο πολυβινυλοχλωριδίων (PVCs) θα απαγορεύεται, εκτός εάν λαμβάνει χώρα σε αποτεφρωτήρες για τους οποίους έχουν εκδοθεί Πιστοποιητικά Έγκρισης Τύπου IMO7

4. Αποτέφρωση στο πλοίο επεξεργασμένων λυμάτων ή βαρέων καταλοίπων καυσίμου πετρελαίου που παράγονται κατά τη διάρκεια της κανονικής λειτουργίας ενός πλοίου μπορεί επίσης να λάβει χώρα στην κύρια ή βοηθητική μονάδα παραγωγής ισχύος ή στους λέβητες, αλλά σε αυτές τις περιπτώσεις δεν θα λάβει χώρα εντός λιμανιών, λιμένων και εκβολών ποταμών.

5. Τίποτα σ' αυτόν τον κανονισμό δεν:

.1 επηρεάζει την απαγόρευση ή σε άλλες απαιτήσεις της Σύμβασης σχετικά με την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από Απόρριψη Αποβλήτων και Άλλων Υλικών του 1972, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο έτους 1996 αυτής, ούτε

.2 αποκλείει την ανάπτυξη, εγκατάσταση και λειτουργία στα πλοία συσκευών επεξεργασίας θερμικής επεξεργασίας καταλοίπων εναλλακτικού σχεδιασμού, οι οποίες πληρούν ή υπερβαίνουν τις απαιτήσεις αυτού του κανονισμού.

6.1 Εκτός από τα προβλεπόμενα στην υποπαράγραφο 6.2 αυτής της παραγράφου, κάθε αποτεφρωτήρας που εγκαθίσταται πάνω σε ένα πλοίο, το οποίο έχει κατασκευαστεί κατά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2000 ή αποτεφρωτήρας που εγκαθίσταται επί πλοίου κατά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2000 θα πληροί τις απαιτήσεις που περιέχονται στο Παράρτημα IV σ' αυτό το Παράρτημα. Κάθε αποτεφρωτήρας που υπόκειται σ' αυτή την υποπαράγραφο θα εγκρίνεται από τη Αρχή λαμβάνοντας υπόψη τις πρότυπες προδιαγραφές για αποτεφρωτήρες πλοίων που έχουν ανεπτυχθεί απ' τον Οργανισμό, ή

6.2 Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει την εξαίρεση από την εφαρμογή της υποπαγράφου 6.1 αυτής της παραγράφου σε οποιονδήποτε αποτεφρωτήρα εγκαθίσταται πάνω σε ένα πλοίο πριν την 19η Μαΐου 2005, με την προϋπόθεση ότι το πλοίο απασχολείται αποκλειστικά σε ταξίδια εντός υδάτων που υπόκεινται στην κυριαρχία ή στη δικαιοδοσία του Κράτους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο.

7. Αποτεφρωτήρες που εγκαθίστανται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραγράφου 6.1 αυτού του κανονισμού θα εφοδιάζονται με εγχειρίδιο λειτουργίας του κατασκευαστή που πρέπει να διατηρείται στη μονάδα στο οποίο θα εξειδικεύεται η λειτουργία του αποτεφρωτήρα εντός των ορίων που περιγράφονται στην παράγραφο 2 του προσαρτήματος IV αυτού του Παραρτήματος.

8. Το προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την λειτουργία αποτεφρωτήρα εγκατεστημένου σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραγράφου 6.1 αυτού του κανονισμού θα εκπαιδεύεται για να εφαρμόζει τις οδηγίες που παρέχονται στο εγχειρίδιο λειτουργίας του κατασκευαστή όπως απαιτείται από την παράγραφο 7 αυτού του κανονισμού.

9. Για αποτεφρωτήρες εγκατεστημένους σύμφωνα με τα απαιτούμενα στην παράγραφο 6.1 αυτού του κανονισμού, η θερμοκρασία εξόδου αερίων του θαλάμου καύσης θα παρακολουθείται συνέχεια όταν η μονάδα είναι σε λειτουργία. Όπου αυτός ο αποτεφρωτήρας είναι του τύπου συνεχούς τροφοδοσίας, τα απορρίμματα δεν θα τροφοδοτούνται στη μονάδα όταν η θερμοκρασία εξόδου αερίων θαλάμου καύσης είναι κάτω των 850ο C. Όπου αυτός ο αποτεφρωτήρας είναι μη συνεχούς τροφοδοσίας, η μονάδα θα σχεδιάζεται κατά τρόπο ώστε η θερμοκρασία εξόδου αερίων θαλάμου καύσης θα φθάνει τους 600ο C μέσα σε πέντε λεπτά από την εκκίνηση και στη συνέχεια θα σταθεροποιείται σε θερμοκρασία όχι κάτω των 850ο C.

Κανονισμός 17 Ευκολίες υποδοχής

1. Κάθε Μέρος αναλαμβάνει να εξασφαλίσει την ύπαρξη ευκολιών υποδοχής, κατάλληλων ώστε να ικανοποιούν:

.1 τις ανάγκες πλοίων που χρησιμοποιούν τα λιμάνια επισκευών για την υποδοχή ουσιών που καταστρέφουν το όζον και εξοπλισμό που περιέχει τέτοιες ουσίες όταν απομακρύνονται από πλοία.

.2 τις ανάγκες των πλοίων που χρησιμοποιούν τα λιμάνια του, τους τερματικούς σταθμούς ή τα λιμάνια επισκευών για την υποδοχή υπολειμμάτων καθαρισμού καυσαερίων από ένα σύστημα καθαρισμού καυσαερίων χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση στα πλοία και

.3 τις ανάγκες σε ευκολίες διάλυσης πλοίων για την υποδοχή ουσιών που καταστρέφουν το όζον και εξοπλισμού που περιέχει τέτοιες ουσίες όταν απομακρύνονται από πλοία.

2. Αν συγκεκριμένος λιμένας ή τερματικός σταθμός κάποιου Μέρους – λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που πρόκειται να αναπτυχθούν από τον Οργανισμό – δεν διαθέτει καθόλου ή βρίσκεται μακριά από την βιομηχανική υποδομή που είναι απαραίτητη για τη διαχείριση και επεξεργασία των ουσιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 αυτού του κανονισμού και γι' αυτό τον λόγο δεν μπορεί να δεχθεί αυτές τις ουσίες, τότε το Μέρος θα ενημερώνει τον Οργανισμό για οποιονδήποτε τέτοιο λιμένα ή τερματικό σταθμό για να μπορεί αυτή η ενημέρωση να κυκλοφορεί σ' όλα τα Μέρη και τα Κράτη-Μέλη του Οργανισμού προς πληροφόρηση τους και οποιαδήποτε κατάλληλη ενέργεια. Κάθε Μέρος που έχει παράσχει στον Οργανισμό αυτή την ενημέρωση θα γνωστοποιεί επίσης στον Οργανισμό τους λιμένες και τους τερματικούς σταθμούς του στους οποίους διατίθενται ευκολίες υποδοχής για την διαχείριση και επεξεργασία αυτών των ουσιών.

3. Κάθε Μέρος θα ενημερώνει τον Οργανισμό προκειμένου να διαβιβάζονται στα Μέλη του Οργανισμού όλες τις περιπτώσεις όπου οι ευκολίες που προβλέπονται σύμφωνα με αυτό τον κανονισμό, δεν διατίθενται ή είναι πιθανά ανεπαρκείς.

Κανονισμός 18 Διαθεσιμότητα και Ποιότητα Καυσίμου Πετρελαίου (fuel)

Διαθεσιμότητα καύσιμου πετρελαίου (fuel)

1. Κάθε Μέρος θα λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα προώθησης της διαθεσιμότητας καυσίμων πετρελαίου που συμμορφώνονται μ' αυτό το Παράρτημα και θα πληροφορεί τον Οργανισμό για τη διαθεσιμότητα των συμμορφούμενων καυσίμων πετρελαίου στους λιμένες και τους σταθμούς του.

2.1 Αν το πλοίο ευρεθεί από Μέρος ότι δεν συμμορφώνεται με τα πρότυπα για συμμορφούμενα καύσιμα πετρελαίου που παρατίθενται σε αυτό το Παράρτημα, η αρμόδια Αρχή του Μέρους δικαιούται να απαιτήσει το πλοίο να:

.1 παρουσιάσει μητρώο των ενεργειών που αναλήφθηκαν στην προσπάθεια για επίτευξη συμμόρφωσης και

.2 να παρέχει στοιχεία ότι προσπάθησε να αγοράσει συμμορφούμενο καύσιμο πετρελαίου, ακολουθώντας το σχέδιο πλου του και, αν δεν υπήρχε διαθέσιμο καύσιμο στο μέρος που είχε σχεδιασθεί, ότι έγιναν προσπάθειες να εντοπιστούν εναλλακτικές πηγές για αυτά τα καύσιμα και ότι, παρά τις βέλτιστες προσπάθειες να ληφθεί συμμορφούμενο καύσιμο πετρελαίου, δεν υπήρχε διαθέσιμο για αγορά τέτοιο καύσιμο πετρελαίου.

2.2 Το πλοίο δεν θα απαιτείται να παρεκκλίνει από τον σχεδιασμένο πλου ή να καθυστερεί αδικαιολόγητα τον πλου για να επιτύχει συμμόρφωση.

2.3 Αν ένα πλοίο παρέχει τις πληροφορίες που παρατίθενται στην υποπαράγραφο 2.1 αυτής της παραγράφου, το κάθε Μέρος, θα λαμβάνει υπόψη όλες τις συναφείς περιστάσεις και τα στοιχεία που υποβάλλονται ώστε να προσδιοριστούν οι κατάλληλες ενέργειες που πρέπει να γίνουν, συμπεριλαμβανομένης της μη λήψης μέτρων ελέγχου.

2.4 Ένα πλοίο θα γνωστοποιεί στη Αρχή του και την αρμόδια αρχή τον σχετικό λιμένα προορισμού, όταν δεν μπορεί να αγοράσει συμμορφούμενο καύσιμο πετρελαίου.

2.5 Ένα Μέρος θα ενημερώνει τον Οργανισμό, όταν κάποιο πλοίο έχει υποβάλει στοιχεία μη διαθεσιμότητας καύσιμου πετρελαίου.

Ποιότητα Καύσιμου Πετρελαίου

3. Καύσιμο πετρελαίου που παραδίδεται και χρησιμοποιείται στα πλοία στα οποία εφαρμόζεται αυτό το Παράρτημα, θα πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις:

.1 εκτός και αν προβλέπεται στην υποπαράγραφο 3.2:

.1.1 το καύσιμο πετρελαίου θα είναι μείγματα υδρογονανθράκων που προέρχονται από διύλιση του πετρελαίου. Αυτό δεν θα παρεμποδίζει την ύπαρξη μικρών ποσοτήτων προσθέτων που προορίζονται για βελτίωση από άποψη απόδοσης.

.1.2 το καύσιμο πετρελαίου δεν θα περιέχει ανόργανα οξέα και

.1.3 το καύσιμο πετρελαίου δεν θα περιέχει οποιαδήποτε πρόσθετη ουσία ή χημικό απόβλητο που:

.1.3.1 θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των πλοίων ή επιδρά επιβαρυντικά στην λειτουργία της μηχανής ή

.1.3.2 είναι επιβλαβής για το προσωπικό ή

.1.3.3 συνεισφέρει συνολικά σε πρόσθετη ρύπανση του αέρα.

.2 Καύσιμο πετρελαίου που χρησιμοποιείται για καύση και παράγεται με μεθόδους διαφορετικές από την διύλιση πετρελαίου δεν θα:

.2.1 υπερβαίνει το ισχύον περιεχόμενο θείου που ορίζεται στον κανονισμό 14 αυτού του Παραρτήματος

.2.2 αναγκάζει τη μηχανή να υπερβαίνει τα όρια εκπομπών NOX που παρατίθενται στις παραγράφους 3, 4, 5.1.1 και 7.4 του κανονισμού 13

.2.3 περιέχει ανόργανα οξέα ή

.2.4.1 θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια πλοίων ή επηρεάζει δυσμενώς την απόδοση των μηχανών ή

.2.4.2 είναι επιβλαβής για το προσωπικό ή

.2.4.3 συνεισφέρει συνολικά σε επιπρόσθετη ρύπανση του αέρα.

4. Αυτός ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε κάρβουνο στη στερεά μορφή του ή πυρηνικά καύσιμα. Οι παράγραφοι 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3 και 9.4 αυτού του κανονισμού δεν ισχύουν για καύσιμα αερίου όπως Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο, Συμπιεσμένο Φυσικό Αέριο ή Υγροποιημένο Αέριο Πετρελαίου. Το περιεχόμενο σε θείο των καυσίμων αερίων που παραδίδονται σε πλοίο ειδικά για σκοπούς καύσης επί του πλοίου αυτού, θα τεκμηριώνονται από τον προμηθευτή.

5. Για κάθε πλοίο που υπόκειται στους κανονισμούς 5 και 6 αυτού του Παραρτήματος, αναλυτικά στοιχεία του καύσιμου πετρελαίου που παραδίδεται και χρησιμοποιείται στα πλοία για καύση, θα επιβεβαιώνεται μέσω δελτίου παράδοσης καυσίμου, το οποίο θα περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που περιγράφονται στο Προσάρτημα V σ' αυτό το Παράρτημα.

6. Το δελτίο παράδοσης καυσίμου, θα φυλάσσεται στο πλοίο, σε κατάλληλο μέρος, ώστε να είναι άμεσα διαθέσιμο για έλεγχο σε οποιοδήποτε εύλογο χρόνο. Θα διατηρείται για μία περίοδο τριών ετών μετά την παραλαβή καυσίμου πετρελαίου στο πλοίο.

7.1 Η αρμόδια Αρχή ενός Μέρους μπορεί να επιθεωρεί τα δελτία παράδοσης καυσίμων σε κάθε πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται αυτό το Παράρτημα, ενώ το πλοίο βρίσκεται σε λιμένα του ή τερματικό σταθμό πέραν της ξηράς, μπορεί να λαμβάνει αντίγραφο κάθε δελτίου και μπορεί να ζητήσει από τον πλοίαρχο ή το πρόσωπο που είναι επικεφαλής στο πλοίο να επικυρώσει κάθε αντίγραφο σαν πιστό αντίγραφο αυτού του δελτίου παράδοσης καυσίμων. Η αρμόδια Αρχή μπορεί επίσης να επαληθεύει τα περιεχόμενα κάθε δελτίου, μέσω διαβουλεύσεων με τις Αρχές του λιμένα όπου εκδόθηκε το δελτίο.

7.2 Ο έλεγχος των δελτίων παράδοσης καυσίμων και η λήψη επικυρωμένου αντιγράφου από την αρμόδια Αρχή σύμφωνα με αυτή την παράγραφο, θα εκτελείται όσο το δυνατό ταχύτερα χωρίς να προκαλείται

αδικοιολόγητη καθυστέρηση στο πλοίο.

8.1 Το δελτίο παράδοσης καυσίμων θα συνοδεύεται από ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα του καύσιμου πετρελαίου που παραδόθηκε, λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που έχουν ανεπτυχθεί από τον Οργανισμό 9. Το δείγμα πρέπει να σφραγίζεται και να υπογράφεται από τον εκπρόσωπο του προμηθευτή και τον πλοίαρχο ή τον αξιωματικό που είναι επικεφαλής της πετρέλευσης με την ολοκλήρωση των εργασιών παραλαβής καυσίμου, και θα διατηρείται υπό τον έλεγχο του πλοίου μέχρις ότου καταναλωθεί ουσιαστικά το καύσιμο πετρελαίου, αλλά σε κάθε περίπτωση για μια περίοδο όχι μικρότερη από 12 μήνες από τον χρόνο παράδοσης.

8.2 Αν η Αρχή απαιτήσει να αναλυθεί το αντιπροσωπευτικό δείγμα, αυτό θα γίνεται σύμφωνα με την διαδικασία εξακρίβωσης που ορίζεται στο προσάρτημα VI, για να προσδιορίζεται αν το καύσιμο πετρελαίου πληροί τις απαιτήσεις αυτού του Παραρτήματος.

9. Τα Μέρη αναλαμβάνουν να διασφαλίσουν ότι οι αρμόδιες Αρχές που καθορίστηκαν από αυτά:

.1 διατηρούν έναν κατάλογο τοπικών προμηθευτών καυσίμου πετρελαίου

.2 απαιτούν οι τοπικοί προμηθευτές να παρέχουν το δελτίο παράδοσης καυσίμων και δείγμα, όπως απαιτείται από αυτό τον κανονισμό, επικυρωμένο από τον προμηθευτή καυσίμου πετρελαίου, ότι το καύσιμο πετρέλαιο πληροί τις απαιτήσεις των κανονισμών 14 και 18 αυτού του Παραρτήματος

.3 απαιτούν οι τοπικοί προμηθευτές να διατηρούν ένα αντίγραφο του δελτίου παράδοσης καυσίμου για τουλάχιστον τρία έτη για έλεγχο και επιβεβαίωση από το Κράτος του λιμένα κατά περίπτωση.

.4 λαμβάνουν τις κατά περίπτωση αναγκαίες ενέργειες κατά των προμηθευτών καυσίμου πετρελαίου οι οποίοι ευρέθησαν να παραδίδουν καύσιμο πετρέλαιο το οποίο δεν συμμορφώνεται με αυτό που δηλώνεται στο δελτίο παράδοσης καυσίμου.

.5 ενημερώνουν τη Αρχή οποιουδήποτε πλοίου λαμβάνει καύσιμο πετρέλαιο που βρέθηκε ότι δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 14 ή 18 αυτού του Παραρτήματος και

.6 ενημερώνουν τον Οργανισμό για να διαβιβασθούν στα Μέρη και τα Κράτη Μέλη του Οργανισμού όλες οι περιπτώσεις όπου οι προμηθευτές καυσίμου πετρελαίου απέτυχαν να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις που ορίζονται στους κανονισμούς 14 ή 18 αυτού του Παραρτήματος.

10. Σε σχέση με τους ελέγχους του Κράτους του λιμένα, που εκτελούνται από τα Μέρη, τα Μέρη περαιτέρω αναλαμβάνουν να:

.1 ενημερώνουν το Μέρος ή μη-Μέρος υπό τη δικαιοδοσία του οποίου εκδόθηκε το δελτίο παράδοσης καυσίμου για περιπτώσεις παράδοσης μη συμμορφούμενου καυσίμου πετρελαίου, παρέχοντας όλες τις σχετικές πληροφορίες, και

.2 διασφαλίζουν ότι οι αναγκαίες κατά περίπτωση ενέργειες λαμβάνονται για να γίνει το μη συμμορφούμενο καύσιμο πετρελαίου που ανακαλύφθηκε σε συμμορφούμενο.

11. Για κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 και άνω, σε προγραμματισμένους πλόες εξυπηρέτησης με συχνές και τακτικές αφίξεις σε λιμένες, μια Αρχή μπορεί να αποφασίζει μετά από την εφαρμογή και διαβουλεύσεις με τα Κράτη που θίγονται, ότι η συμμόρφωση με την παράγραφο 6 αυτού του κανονισμού μπορεί να τεκμηριώνεται με εναλλακτικό τρόπο που δίδει ανάλογη βεβαιότητα συμμόρφωσης με τους κανονισμούς 14 και 18 αυτού του Παραρτήματος.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ III

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΟΡΙΣΜΟ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

(Κανονισμός 13.6 και Κανονισμός 14.3)

1. ΣΚΟΠΟΙ

1.1 Σκοπός του προσαρτήματος αυτού είναι να παρέχει στα Μέρη τα κριτήρια και τις διαδικασίες για την

διατύπωση και υποβολή προτάσεων για τον καθορισμό Περιοχών Ελέγχου Εκπομπών και να παραθέσει τους παράγοντες που θα εξετασθούν κατά την εκτίμηση αυτών των προτάσεων από τον Οργανισμό.

1.2 Εκπομπές NO_x και SO_x και αιωρούμενων σωματιδίων από ωκεανοπόρα πλοία συμβάλλουν σε περιβαλλοντικές συγκεντρώσεις ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε πόλεις και παράκτιες περιοχές σ' όλο τον κόσμο. Δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον και στη δημόσια υγεία που συνδέονται με την ατμοσφαιρική ρύπανση περιλαμβάνουν πρόωγη θνησιμότητα, καρδιοπνευμονική νόσο, καρκίνο πνευμόνων, χρόνιες αναπνευστικές παθήσεις, οξίνιση, ευτροφισμό, κ.λ.π.

1.3 Κάθε Περιοχή Ελέγχου Εκπομπών θα πρέπει να εξετάζεται προς υιοθέτηση από τον Οργανισμό εφόσον υποστηρίζεται από αποδεδειγμένη ανάγκη πρόληψης, μείωσης και ελέγχου εκπομπών NO_x και SO_x και αιωρούμενων σωματιδίων ή και τους τρεις τύπους εκπομπών (εφεξής εκπομπών) από πλοία.

2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΡΙΣΜΟ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

2.1 Πρόταση στον Οργανισμό για καθορισμό μιας Περιοχής Ελέγχου Εκπομπών για NO_x και SO_x και αιωρούμενα σωματίδια ή και τους τρεις τύπους εκπομπών μπορεί να υποβάλλεται μόνο από Μέρη. Όπου δύο ή περισσότερα Μέρη έχουν κοινό ενδιαφέρον σε μια ειδική περιοχή, πρέπει να διαμορφώσουν μια συντονισμένη πρόταση.

2.2 Πρόταση για καθορισμό δεδομένης περιοχής ως Περιοχής Ελέγχου Εκπομπών πρέπει να υποβάλλεται στον Οργανισμό σύμφωνα με τους κανόνες και τις διαδικασίες που έχουν θεσπισθεί από τον Οργανισμό.

3. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΜΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

3.1 Η πρόταση πρέπει να περιλαμβάνει :

.1 μια ξεκάθαρη περιγραφή της προτεινόμενης περιοχής εφαρμογής, μαζί με χάρτη αναφοράς στον οποίο θα είναι σημειωμένη η εν λόγω περιοχή,

.2 τον τύπο ή τύπους εκπομπής(ών) που προτείνε-ται(ονται) για έλεγχο (π.χ. NO_x ή SO_x και αιωρούμενα σωματίδια ή και τους τρεις τύπους εκπομπών),

.3 περιγραφή των ανθρώπινων πληθυσμών και περιβαλλοντικών περιοχών που κινδυνεύουν από τις επιπτώσεις των εκπομπών των πλοίων,

.4 μια εκτίμηση ότι οι εκπομπές από πλοία που δραστηριοποιούνται στην προτεινόμενη περιοχή εφαρμογής συμβάλλουν σε περιβαλλοντικές συγκεντρώσεις ατμοσφαιρικής ρύπανσης ή σε δυσμενή περιβαλλοντικό αντίκτυπο. Αυτή η εκτίμηση θα περιλαμβάνει περιγραφή των επιπτώσεων των σχετικών εκπομπών στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον όπως δυσμενή αντίκτυπο σε χερσαία και θαλάσσια οικοσυστήματα, στις περιοχές φυσικής αναπαραγωγής, στους κρίσιμους βιοτόπους, στη ποιότητα του νερού, στην ανθρώπινη υγεία, και στις περιοχές πολιτιστικής και επιστημονικής σημασίας, εάν υφίστανται. Οι πηγές των σχετικών δεδομένων περιλαμβάνοντας και τη μεθοδολογία που ακολουθήθηκε θα προσδιορίζονται,

.5 σχετικές πληροφορίες που αναφέρονται στις μετεωρολογικές συνθήκες στην προτεινόμενη περιοχή εφαρμογής, ανθρώπινους πληθυσμούς και περιβαλλοντικές περιοχές σε κίνδυνο, ειδικότερα το επικρατούν ανεμολογικό πεδίο, ή τις τοπογραφικές, γεωλογικές, ωκεανογραφικές, μορφολογικές ή άλλες συνθήκες που συμβάλλουν σε περιβαλλοντικές συγκεντρώσεις ατμοσφαιρικής ρύπανσης ή δυσμενείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

.6 τη φύση της κυκλοφορίας των πλοίων στην προτεινόμενη Περιοχή Ελέγχου Εκπομπών, περιλαμβάνοντας τις μορφές και την πυκνότητα της εν λόγω κυκλοφορίας,

.7 μια περιγραφή των μέτρων ελέγχου που έχουν ληφθεί από το συμβαλλόμενο(α) Κράτος(η) που υποβάλλει(ουν) την πρόταση αναφορικά με τις χερσαίες πηγές εκπομπών NO_x SO_x και αιωρούμενων σωματιδίων που επηρεάζουν τους ανθρώπινους πληθυσμούς και τις περιβαλλοντικές περιοχές που κινδυνεύουν, τα οποία έχουν ληφθεί και λειτουργούν παράλληλα με την εξέταση των προς υιοθέτηση μέτρων

σχετικά με τις διατάξεις των κανονισμών 13 και 14 του Παραρτήματος VI, και
.8 το σχετικό κόστος μείωσης εκπομπών των πλοίων σε σύγκριση με χερσαία μέτρα ελέγχου και οικονομικές συνέπειες στην ναυτιλία που δραστηριοποιείται στο διεθνές εμπόριο.

3.2 Τα γεωγραφικά όρια μιας Περιοχής Ελέγχου Εκπομπών θα βασίζονται στα σχετικά κριτήρια που περιγράφονται πιο πάνω, περιλαμβάνοντας τις εκπομπές και επικαθήσεις από πλοία που ναυσιπλοούν στην προτεινόμενη περιοχή, τη μορφή και την πυκνότητα κυκλοφορίας και τις ανεμολογικές συνθήκες.

4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

4.1 Ο Οργανισμός θα εξετάζει κάθε πρόταση που υποβάλλεται σ' αυτόν από ένα ή περισσότερα συμβαλλόμενα Κράτη.

4.2 Κατά την αξιολόγηση της πρότασης, ο Οργανισμός θα λαμβάνει υπόψη τα κριτήρια που πρέπει να περιλαμβάνονται σε κάθε πρόταση για υιοθέτηση όπως ορίζεται στην παράγραφο 3 πιο πάνω.

4.3 Περιοχή Ελέγχου Εκπομπών θα καθορίζεται μέσω τροποποίησης του Παραρτήματος αυτού, η οποία θα έχει εξετασθεί, υιοθετηθεί και τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με το άρθρο 16 της παρούσας Σύμβασης.

5. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

5.1 Τα Μέρη τα οποία έχουν πλοία που ναυσιπλοούν στη περιοχή παρακινούνται να αναφέρουν στον Οργανισμό οποιαδήποτε ανησυχίες αναφορικά με την λειτουργία της περιοχής αυτής.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ V

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΘΑ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΔΕΛΤΙΟ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ (Κανονισμός 18.5)

Όνομα και Αριθμός IMO του περιλαμβανόμενου πλοίου

Λιμάνι

Ημερομηνία έναρξης της παράδοσης

Όνομα, διεύθυνση και αριθμός τηλεφώνου του προμηθευτή του καύσιμου πετρελαίου ναυτιλίας

Όνομασία(ες) προϊόντος(ων)

Ποσότητα σε μετρικούς τόνους

Πυκνότητα στους 15ο C, kg/m³ 17

Περιεκτικότητα σε θείο (% κ.β.) 18

Δήλωση υπογεγραμμένη και επικυρωμένη από τον αντιπρόσωπο του προμηθευτή καύσιμου πετρελαίου ναυτιλίας ότι το καύσιμο που προμηθεύτηκε που παραδόθηκε συμμορφώνεται με την υποπαράγραφο του κανονισμού 14.1 ή 14.4 και κανονισμού 18.3 αυτού του Παραρτήματος.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ VI

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΒΕΒΑΙΩΣΗΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΓΙΑ ΔΕΙΓΜΑΤΑ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ VI ΤΗΣ MARPOL (Κανονισμός 18.8.2)

Η παρακάτω διαδικασία πρέπει να χρησιμοποιείται για να προσδιορίζεται αν το καύσιμο πετρελαίου που παραδίδεται και χρησιμοποιείται στα πλοία, συμμορφώνεται με τα όρια θείου που απαιτούνται από τον κανονισμό 14 του Παραρτήματος VI.

1. Γενικές Απαιτήσεις

1.1. Το αντιπροσωπευτικό δείγμα καύσιμου πετρελαίου, που απαιτείται από την παράγραφο 8.1 του κανονισμού 18 (το δείγμα MARPOL) θα χρησιμοποιείται για να εξακριβώνεται η περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων πετρελαίου που προμηθεύεται ένα πλοίο.

1.2. Μία Αρχή, μέσω της αρμόδιας υπηρεσίας, θα διαχειρίζεται την διαδικασία βεβαίωσης.

1.3. Τα εργαστήρια που είναι υπεύθυνα για τη διαδικασία βεβαίωσης που παρατίθεται σ' αυτό το προσάρτημα πρέπει να είναι πλήρως διαπιστευμένα¹⁹ για τον σκοπό διεξαγωγής των ελέγχων.

2. Διαδικασία βεβαίωσης- Στάδιο 1

2.1 Το δείγμα MARPOL θα παραδίδεται από την αρμόδια αρχή στο εργαστήριο

2.2 Το εργαστήριο θα:

1. καταγράφει τα στοιχεία του αριθμού σφραγίδας και τις ετικέτας του δείγματος στο μητρώο ελέγχου.
2. επιβεβαιώνει ότι η κατάσταση της σφραγίδας στο δείγμα MARPOL δεν έχει παραβιασθεί και
3. θα απορρίπτει οποιοδήποτε δείγμα MARPOL στο οποίο η σφραγίδα MARPOL έχει παραβιασθεί.

2.3 Αν η σφραγίδα του δείγματος MARPOL δεν έχει παραβιασθεί, το εργαστήριο θα προβαίνει στη διαδικασία βεβαίωσης και θα:

- .1 διασφαλίζει ότι το δείγμα MARPOL είναι εντελώς ομογενοποιημένο
- .2 λαμβάνει δύο υπο-δείγματα από το δείγμα MARPOL και
- .3 θα επανασφραγίζει το δείγμα MARPOL και θα καταγράφει τα νέα στοιχεία επανασφράγισης στο μητρώο ελέγχου.

2.4 Τα δύο υπο-δείγματα θα ελέγχονται διαδοχικά, σύμφωνα με την οριζόμενη μέθοδο ελέγχου που αναφέρεται στο προσάρτημα V. Για τους σκοπούς αυτής της διαδικασίας εξακρίβωσης, τα αποτελέσματα της ανάλυσης δοκιμών θα αναφέρονται ως «Α» και «Β».

.1 Αν τα αποτελέσματα του «Α» και «Β» είναι εντός των ορίων επαναληπτικότητας (r) της μεθόδου ελέγχου, τα αποτελέσματα θα θεωρούνται έγκυρα.

.2 Αν τα αποτελέσματα «Α» και «Β» δεν είναι εντός των ορίων επαναληπτικότητας (r) της μεθόδου ελέγχου θα απορρίπτονται και δυο νέα υπο-δείγματα θα λαμβάνονται και θα αναλύονται από το εργαστήριο. Μετά τη λήψη των νέων υπο-δειγμάτων η φιάλη δείγματος θα επανασφραγίζεται, σύμφωνα με την ανωτέρω παράγραφο 2.3.3.

2.5 Αν τα αποτελέσματα ελέγχου των «Α» και «Β» είναι έγκυρα, πρέπει να υπολογίζεται ο μέσος όρος αυτών των δύο αποτελεσμάτων, δίνοντας έτσι το αποτέλεσμα που αναφέρεται ως «Χ».

.1 Αν το αποτέλεσμα «Χ» είναι ίσο ή λιγότερο από το ισχύον όριο που απαιτείται από το Παράρτημα VI, το καύσιμο πετρέλαιο θα θεωρείται ότι πληροί τις απαιτήσεις.

.2 Αν το αποτέλεσμα «Χ» είναι μεγαλύτερο από το ισχύον όριο που απαιτείται από το Παράρτημα VI, πρέπει να διεξάγεται το Στάδιο 2 της Διαδικασίας Βεβαίωσης. Ωστόσο, αν το αποτέλεσμα «Χ» είναι μεγαλύτερο από το όριο προδιαγραφής με 0,59R (όπου R είναι η αναπαραγωγικότητα της μεθόδου ελέγχου) το καύσιμο πετρέλαιο θα θεωρείται μη συμμορφούμενο και δεν χρειάζεται περαιτέρω έλεγχο.

3. Διαδικασία βεβαίωσης- Στάδιο 2

3.1 Εάν το Στάδιο 2 της διαδικασίας βεβαίωσης είναι απαραίτητο σύμφωνα με την παράγραφο 2.5.2 πιο πάνω, η αρμόδια αρχή θα στέλνει το δείγμα MARPOL σε δεύτερο διαπιστευμένο εργαστήριο δοκιμών συμμόρφωσης.

3.2 Κατά την παραλαβή του δείγματος MARPOL, το εργαστήριο θα:

- .1 Καταγράφει τα στοιχεία του αριθμού επανασφράγισης που εφαρμόζεται σύμφωνα με την 2.3.3 και την ετικέτα δείγματος στο μητρώο δοκιμής.
- .2 λαμβάνει δύο υπο-δείγματα από το δείγμα MARPOL και
- .3 επανασφραγίζει το δείγμα MARPOL και θα καταγράφει τα νέα στοιχεία επανασφράγισης στο μητρώο ελέγχου.

3.3. Τα δύο υπο-δείγματα θα ελέγχονται διαδοχικά σύμφωνα με τη μέθοδο ελέγχου που ορίζεται στο προσάρτημα V. Για τους σκοπούς της διαδικασίας βεβαίωσης, τα αποτελέσματα της ανάλυσης ελέγχου θα αναφέρονται ως «Γ» και «Δ».

.1 Αν τα αποτελέσματα «Γ» και «Δ» είναι εντός της επαναληπτικότητας (r) της μεθόδου ελέγχου, τα

αποτελέσματα θα θεωρούνται έγκυρα.

.2 Αν τα αποτελέσματα «Γ» και «Δ» δεν είναι εντός της επαναληπτικότητας (r) της μεθόδου ελέγχου, και τα δύο αποτελέσματα θα απορρίπτονται και το εργαστήριο θα λαμβάνει και θα αναλύει δύο νέα υπο-δείγματα. Η φιάλη δείγματος θα επανασφραγίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 3.2.3 αφού ληφθούν τα δύο νέα-υποδείγματα.

3.4 Αν τα αποτελέσματα ελέγχου «Γ» και «Δ» είναι έγκυρα, και τα αποτελέσματα «Α» «Β», «Γ» και «Δ» είναι εντός της επαναληπτικότητας (R) της μεθόδου ελέγχου, τότε το εργαστήριο θα εξάγει τον μέσο όρο των αποτελεσμάτων που θα αναφέρεται ως «Υ».

.1 Αν το αποτέλεσμα «Υ» είναι ίσο ή μικρότερο από το ισχύον όριο που απαιτείται από το Παράρτημα VI, το καύσιμο πετρελαίου πρέπει να θεωρείται ότι πληροί τις απαιτήσεις.

.2 Αν το αποτέλεσμα «Υ» είναι μεγαλύτερο από το ισχύον όριο που απαιτείται από το Παράρτημα VI, τότε το καύσιμο πετρελαίου δεν πληροί τα πρότυπα που απαιτούνται από το Παράρτημα VI.

3.5 Αν τα αποτελέσματα «Α», «Β», «Γ» και «Δ» δεν είναι εντός της επαναληπτικότητας (R) της μεθόδου ελέγχου, τότε η Αρχή μπορεί να αγνοεί όλα τα αποτελέσματα ελέγχου και κατά τη κρίση της, να επαναλαμβάνει όλη τη διαδικασία ελέγχου.

3.6 Τα αποτελέσματα που λαμβάνονται από τη διαδικασία βεβαίωσης είναι τελικά.

Άρθρο 2

Η θέση σε εφαρμογή των τροποποιήσεων όσον αφορά την απόφαση MEPC.176(58) που υιοθετήθηκε την 10η Οκτωβρίου 2008, αρχίζει την 1η Ιουλίου 2010. Ως εκ τούτου η ισχύς του παρόντος προεδρικού διατάγματος αρχίζει την 1η Ιουλίου 2010.

Στον Υπουργό Θαλασσιών Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας αναθέτουμε την δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Διατάγματος.

Αθήνα, 2011-03-02

Υπογράφοντες:

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ, ΝΗΣΩΝ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑΣ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ
ΚΑΡΟΛΟΣ ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΡΟΥΤΣΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ ΜΠΙΡΜΠΛΗ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ