

**Regeringens proposition till Riksdagen om godkännande av 1997 års ändringsprotokoll till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg samt med förslag till lagar om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringsprotokollet och om ändring av lagen om förhindrande av vattens förorening, försakad av fartyg**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att riksdagen godkänner 1997 års ändringsprotokoll till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg. Ändringsprotokollet godkändes vid en diplomatkonferens i London i september 1997, och genom det fogades till konventionen en ny bilaga VI. I bilagan ingår bestämmelser om förhindrande av luftförorening från fartyg. Finland undertecknade ändringsprotokollet i juni 1998. Det föreslås att riksdagen även godkänner en lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringsprotokollet.

I propositionen föreslås vidare att lagen om förhindrande av vattens förorening, försakad av fartyg ändras så, att till lagen fogas de bestämmelser som godkännandet av ändringsprotokollet kräver och som gäller förhindrande av luftförorening från fartyg. Propositionen hänför sig till den till riksdagen i april 2004 överlämnade propositionen med

förslag till lag om Finlands ekonomiska zon samt vissa andra lagar som har samband med den.

Ändringsprotokollet träder i kraft internationellt 12 månader efter den dag då minst 15 stater, vilkas handelsflottor sammanlagt har minst 50 % av världshandelsflottans brutto-dräktighet, blivit fördragsslutande parter, dvs. den 19 maj 2005. Ändringsprotokollet träder då i kraft också för Finlands del, om Finland deponerar sitt godkännandeinstrument före den ovan nämnda tidpunkten. Avsikten är att lagen om ändringsprotokollets ikraftsättande skall träda i kraft genom förordning av republikens president och den andra lagen vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet samtidigt som ändringsprotokollet träder i kraft för Finlands del, om inte EG:s rättsakter eller andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland förutsätter tidigare ikraftträdande av den sistnämnda lagen.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....</b>	<b>1</b>
<b>INNEHÅLLSFÖRTECKNING .....</b>	<b>2</b>
<b>ALLMÄN MOTIVERING .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Nuläge .....</b>	<b>4</b>
1.1. Den internationella utvecklingen.....	4
1.2. Europeisk gemenskapsrätt .....	4
1.3. Nationell lagstiftning och praxis .....	5
1.4. Bedömning av nuläget .....	6
<b>2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen.....</b>	<b>6</b>
2.1. Mål och medel.....	6
2.2. De viktigaste förslagen .....	6
<b>3. Propositionens verkningar .....</b>	<b>7</b>
3.1. Ekonomiska verkningar.....	7
3.2. Verkningar i fråga om organisation och personal .....	7
3.3. Miljökonsekvenser .....	7
<b>4. Beredningen av propositionen.....</b>	<b>8</b>
4.1. Förhandlingarna om 1997 års ändringsprotokoll.....	8
4.2. Beredningen av propositionen i Finland.....	8
<b>5. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll.....</b>	<b>8</b>
<b>DETALJMOTIVERING.....</b>	<b>9</b>
<b>1. 1997 års ändringsprotokoll och dess bilaga om fogande av bilaga VI till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg .....</b>	<b>9</b>
1.1. 1997 års ändringsprotokoll.....	9
1.2. Bilaga till 1997 års ändringsprotokoll.....	9
<b>Kapitel I. Allmänt .....</b>	<b>9</b>
<b>Kapitel II. Besiktning, certifiering och kontrollrutiner .....</b>	<b>10</b>
<b>Kapitel III. Bestämmelser angående kontroll av utsläpp från fartyg .....</b>	<b>10</b>
<b>2. Lagförslag .....</b>	<b>13</b>
2.1. Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i 1997 års ändringsprotokoll till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg.....	13
2.2. Lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg ...	14
3 a kap. Förhindrande av luftförorening från fartyg .....	14
<b>3. Närmare bestämmelser och föreskrifter.....</b>	<b>17</b>
<b>4. Ikraftträdande .....</b>	<b>17</b>
<b>5. Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning.....</b>	<b>17</b>
5.1. Behovet av riksdagens samtycke .....	17
5.2. Behandlingsordning .....	19

<b>LAGFÖRSLAG .....</b>	<b>20</b>
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i 1997 års ändringsprotokoll till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg.....	20
om ändring av lagen om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av far- tyg.....	21
<b>TEXT AV ÄNDRINGSPROTOKOLLET .....</b>	<b>24</b>
<b>BILAGA 1.....</b>	<b>72</b>
<b>PARALLELLTEXT.....</b>	<b>72</b>
om ändring av lagen om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av far- tyg.....	72
<b>BILAGA 2.....</b>	<b>76</b>
<b>FÖRORDNINGSGRANSUTKAST .....</b>	<b>76</b>
om ändring av förordningen om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av fartyg .....	76

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1. Nuläge

#### 1.1. Den internationella utvecklingen

Protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983), nedan *Marpol 73/78-konventionen*, trädde internationellt och för Finlands del i kraft den 2 oktober 1983. I konventionen ingår bestämmelser om förhindrande av förorening av den marina miljön som föranleds av olja och oljehaltiga blandningar, av flytande ämnen som transporteras som bulklast, av för den marina miljön farliga packade ämnen samt av fast avfall och toalettavfallsvatten från fartyg. Utsläppsbegränsningarna är strängare på vissa specialområden som fastställs i konventionen, t.ex. i Östersjöområdet. I konventionen ingår också bestämmelser om tekniska krav på fartyg och ett system för genomförande och kontroll, där flagg-, strand- och hamnstaterna samarbetar.

I Internationella sjöfartsorganisationen IMO började man i slutet av 1980-talet bereda en ändring av *Marpol 73/78-konventionen*, genom vilken i konventionen skulle tas in bestämmelser om förhindrande av luftförorening från fartyg. Efter det förberedande arbetet i IMO godkändes vid en konferens mellan de fördragsslutande parterna i *Marpol 73/78-konventionen* i september 1997 1997 års ändringsprotokoll och dess bilaga om fogandet av bilaga VI till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, nedan *1997 års ändringsprotokoll*. Den innehåller bestämmelser om förhindrande av luftförorening från fartyg. Ändringsprotokollet träder i kraft internationellt den 19 maj 2005. Vid utgången av augusti 2004 hade 16 stater förbundit sig till det. Europeiska unionens råd och kommissionen har uppmanat EU:s alla medlemssta-

ter att så snabbt som möjligt ansluta sig till protokollet.

I bilagan till 1997 års ändringsprotokoll förbjuds bl.a. avsiktliga utsläpp av ozonnedbrytande ämnen och installering av nya anordningar som innehåller ozonnedbrytande ämnen på fartyg. I bilagan ställs också begränsningar för utsläpp av kväveoxid från nya dieselmotorer som installeras på fartyg. För svavelhalten i brännolja som används på fartyg sätts en världsomfattande gräns på 4,5 viktprocent. I bilagan ingår även bestämmelser om särskilda kontrollområden för svaveloxidutsläpp (svavelkontrollområden), på vilka tillämpas strängare begränsningar (gränsen för svavelhalten 1,5 viktprocent). Vid konferensen godkändes Östersjöområdet som ett sådant kontrollområde. I IMO har efter det i princip beslutats att även Nordsjön och Engelska kanalen fastställas som ett sådant kontrollområde. I bilagan ingår dessutom bestämmelser om avfallsförbränning på fartyg. Bland annat förbjuds helt och hållet förbränning av vissa ämnen. I bilagan ingår också bestämmelser om fördragsslutande parters skyldighet att ordna mottagningssystem för ozonnedbrytande ämnen och för avgasreningssavfall från fartyg. Dessutom föreskrivs, för att säkerställa att bestämmelserna i bilagan efterföljs, att på fartygen utförs inspektioner och att för fartygen utfärdas ett internationellt luftskyddscertifikat.

#### 1.2. Europeisk gemenskapsrätt

I Europeiska gemenskapen har genom ett flertal direktiv utfärdats bestämmelser om svaveloxidutsläpp och svavelhalten i vissa bränslen samt fastställts gränsvärden för svaveloxidhalten i utomhusluft. I rådets direktiv 1999/32/EG om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen, nedan *svavelhaltsdirektivet*, begränsas svavelhalten i tung brännolja som används inom Europeiska gemenskapen till 1,00 viktprocent och svavel-

halten i gasoljor, inklusive gasoljor som används i sjötrafik, till 0,20 viktprocent och från ingången av år 2008 till 0,10 viktprocent. Direktivet tillämpas inte på tung brännolja som används i sjötrafiken, dvs. så kallad bunkerolja.

Europeiska gemenskapernas kommission har i november 2002 lagt fram ett meddelande till Europaparlamentet och rådet om en strategi för Europeiska unionen i syfte att minska utsläppen till atmosfären från havsgående fartyg (KOM (2002) 595 slutlig). I strategin sätter kommissionen upp flera mål för att minska bidragen från fartygens utsläpp till atmosfären. För uppnående av målen har kommissionen samtidigt lagt fram ett förslag till ändring av svavelhaltsdirektivet så att även tung brännolja som används i sjötrafik tas in i tillämpningsområdet för direktivet. Genom direktivförslaget skulle även införas en ny gräns för svavelhalten, högst 1,5 viktprocent, i allt bränsle som används på Östersjön, Nordsjön och i Engelska kanalen. Det här gränsvärdet överensstämmer med det gränsvärde för kontrollområden för svaveloxidutsläpp (svavelkontrollområden) om vilket överenskommit i bilagan till 1997 års ändringsprotokoll. Avsikten är att den föreslagna gränsen tillämpas 12 månader efter det att direktivet träder i kraft eller 12 månader efter det att 1997 års ändringsprotokoll träder i kraft, räknat från den tidigare tidpunkten. Med den föreslagna ändringen strävar man även efter att sätta gränsen för svavelhalten vid 1,5 viktprocent för alla marina bränslen som används av passagerarfärjor som regelbundet trafikerar till och från gemenskapshamnar. Syftet är dessutom att genom förslaget säkerställa att bränsle med högst 1,5 viktprocents svavelhalt är tillgängligt i EU:s alla medlemsländer.

Statsrådet har sänt en skrivelse om direktivförslaget till riksdagen (U 84/2002 rd). Kommunikationsutskottet har gett ett utlåtande i ärendet (KoUU 26/2002 rd). Behandlingen av direktivet pågår fortfarande i EU:s institutioner.

Om förbud och begränsningar som gäller ämnen som bryter ned ozonskiktet föreskrivs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2037/2000 om ämnen som bryter ned ozonskiktet. I kapitel II i förordningen

ingår bestämmelser om en avvecklingsplan för kontrollerade ämnen.

### 1.3. Nationell lagstiftning och praxis

Syftet med lagen om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av fartyg (300/1979), nedan *fartygsavfallslagen*, är att förhindra förorening av vattnen till följd av fartygens ordinarie drift genom att förbjuda fartygen att släppa ut skadliga ämnen i vattnet. I lagen förbjuds utsläpp i vattnet av olja eller oljehaltig blandning samt farligt flytande ämne liksom även av toalettavfallsvatten på finskt vattenområde och från finskt fartyg även utanför finskt vattenområde. Lagen förbjuder också utsläpp av fast avfall från fartyget på finskt vattenområde och från finskt fartyg även utanför finskt vattenområde. I lagen ingår bestämmelser om hamnars skyldighet att sörja för att de har tillräckliga motagningsanläggningar för att från fartyg kunna ta emot oljehaltiga avfall och blandningar, avfall och blandningar som innehåller farliga flytande ämnen samt toalettavfallsvatten och fast avfall.

Närmare bestämmelser samt avvikelser från de utsläppsförbud som anges i fartygsavfallslagen har utfärdats genom förordning om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av fartyg (635/1993), nedan *fartygsavfallsförordningen*.

Bestämmelserna i fartygsavfallslagen och fartygsavfallsförordningen baserar sig bl.a. på Marpol 73/78-konventionen. När man i Finland har ansett att bestämmelserna i Marpol 73/78-konventionen bör utgöra en del av substanslagstiftningen, har sådana bestämmelser tagits in i fartygsavfallslagen och – förordningen.

I lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995), nedan *fartygssäkerhetslagen*, ingår bestämmelser om tillsyn över föreskrifter och bestämmelser som gäller fartygssäkerhet. Till begreppet fartygssäkerhet hör bl.a. förhindrande av vattens förorening förorsakad av fartyg. Fartygssäkerhetslagen tillämpas på tillsynen över fartygs konstruktion, utrustning, anordningar, verksamhet och arrangemang samt kontroll och andra åtgärder som hänför sig till tillsynen på finskt vattenområde och då det gäller finska fartyg även utan-

för finskt vattenområde. I fartygsavfallslagen ingår bestämmelser om tillsyn över utsläpp, provtagning för utredande av oljans eller annat skadligt ämnes ursprung samt avbrytande av fartygets färd för verkställande av trafikbegränsning.

Miljöskyddslagen (86/2000) tillämpas bl.a. på sådan verksamhet som föranleder eller kan föranleda förorening av miljön. Enligt 2 § lagen tillämpas den inte på verksamhet som regleras i fartygsavfallslagen. Enligt miljöskyddslagen kan statsrådet genom förordning utfärda bestämmelser om begränsning av eller förbud mot tillverkning, import, utsläppande på marknaden, export, överlåtelse eller användning av ett ämne, ett preparat eller en produkt. Dessutom kan statsrådet genom förordning utfärda bestämmelser om sammansättningen och märkningen av ett ämne, ett preparat eller en produkt som tillverkas, importeras, släpps ut på marknaden, exporteras eller används.

Genom statsrådets förordning om svavelhalten i tung brännolja och lätt brännolja (766/2000) som utfärdats med stöd av miljöskyddslagen har svavelhalten i tung brännolja som används i Finland begränsats till 1,00 viktprocent, svavelhalten i lätt brännolja som används i Finland och i sjötrafik till 0,20 viktprocent och från ingången av 2004 till 0,10 viktprocent. Bestämmelserna om svavelhalten i lätt brännolja som används i sjötrafik tillämpas inte på sjötrafiken mellan Finland och stater utanför Europeiska gemenskapen. Förordningens bestämmelser om svavelhalten tillämpas inte på tung brännolja som används i sjötrafiken, dvs. så kallad bunkerolja. Genom förordningen har 1999 års svavelhaltsdirektiv verkställts.

Om ämnen som bryter ned ozonskiktet föreskrivs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2037/2000 och dessutom nationellt i statsrådets beslut om ämnen som bryter ned ozonskiktet (262/1998). Statsrådets beslut har meddelats med stöd av luftvårdslagen (67/1982) och kemikalielagen (744/1989) samt avfallslagen (1072/1993). Luftvårdslagen har upphävts genom miljöskyddslagen. Enligt 3 § lagen om införande av miljöskyddslagstiftningen (113/2000) förblir statsrådsbeslut som har meddelats med stöd av bl.a. luftvårdslagen i kraft tills något

annat bestäms med stöd av miljöskyddslagen.

#### **1.4. Bedömning av nuläget**

I den gällande lagstiftningen i Finland har redan utfärdats bestämmelser om användningen av ämnen som bryter ned ozonskiktet. Bestämmelserna gäller även fartyg. Bland annat får inte haloner längre användas som släckningsmedel på fartyg. Däremot finns det inte ännu bestämmelser om fartygens avgasutsläpp i Finlands lagstiftning. På fartygen används i allmänhet tung brännolja som bränsle, och statsrådets beslut om svavelhalten i tung brännolja och lätt brännolja gäller inte tung brännolja som används i sjötrafiken. Således bör i gällande lagstiftning införas bestämmelser om begränsning av avgasutsläpp från fartyg och om kvaliteten på bränsle som används på fartyg.

### **2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen**

#### **2.1. Mål och medel**

Genom att godkänna 1997 års ändringsprotokoll förbinder sig Finland att iaktta bestämmelserna i protokollet. Syftet med ändringsprotokollet är att förhindra och övervaka luftförorening från fartyg. Avsikten med de ändringar av fartygsavfallslagen som föreslås i propositionen är att ändra bestämmelserna i lagen så att Finland kan godkänna 1997 års ändringsprotokoll. I propositionen ingår även ett förslag till blankettlag genom vilken de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i 1997 års ändringsprotokoll sätts i kraft. Det är meningen att med de föreslagna bestämmelserna förhindra och minska luftförorening från fartyg. De föreslagna bestämmelserna möjliggör begränsning och kontroll av skadliga avgasutsläpp och utsläpp av flyktiga organiska föreningar i luften och vattnet från fartyg.

#### **2.2. De viktigaste förslagen**

I denna proposition föreslås att de ändringar som godkännande av 1997 års ändringsprotokoll förutsätter görs i fartygsavfallsla-

gen. Avsikten är att utvidga lagens tillämpningsområde att gälla även förhindrande av luftförorening från fartyg. På grund härav föreslås att lagens rubrik ändras så att i rubriken inte längre hänvisas enbart till förorening av vattnen från fartyg utan hänvisning görs till förorening av miljön.

Det föreslås att förteckningen över utsläppsförbud i 1 § 2 mom. fartygsavfallslagen kompletteras med förbud mot utsläpp av luftförorenande ämnen. Det föreslås att till lagen fogas ett nytt 3 a kap. med bestämmelser om förhindrande av luftförorening från fartyg, enligt vilka utsläpp av luftförorenande ämnen från fartyg i vattnet och luften kan förhindras och begränsas. Eftersom bestämmelserna i bilagan till 1997 års ändringsprotokoll är mycket tekniska, är avsikten att i lagen ta in sådana bestämmelser med stöd av vilka statsrådet genom förordning kan föreskriva om de frågor som hänför sig till ämnet i bilagan, såsom bränsle som används på fartyg. Dessutom kunde genom förordning av statsrådet utfärdas andra bestämmelser om förhindrande av luftförorening från fartyg som förutsätts i EG-lagstiftningen eller andra internationella avtalsförpliktelser. Dessutom föreslås att i 3 a kap. tas in bestämmelser om mottagningsanläggningar i hamnarna för ozonnedbrytande ämnen och avgasreningsavfall från fartygen.

I gällande 26 a § av fartygsavfallslagen föreskrivs om förbud mot avfallsförbränning i Finlands vattenområden. Utöver det föreslås att förbränning av avfall begränsas inom Finlands ekonomiska zon och på finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon.

Vidare föreslås i propositionen att riksdagen godkänner 1997 års ändringsprotokoll och antar en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringsprotokollet som hör till området för lagstiftningen.

### **3. Propositionens verkningar**

#### **3.1. Ekonomiska verkningar**

I Finland har inte gjorts några utredningar om de kostnader som begränsandet av svaveloxid- och kväveoxidutsläpp från fartyg orsakar. Bestämmelserna om svavelhalten i

fartygens bränsle föranleder i någon mån kostnader för den finska lastfartygstrafiken då lastfartygen trafikerar på Östersjön och Nordsjön. Bestämmelserna är dock globala, dvs. de gäller alla fartyg som trafikerar på nämnda områden. Bestämmelserna gällande kväveoxidutsläpp föranleder inte några tilläggskostnader för rederinäringen, eftersom stora tillverkare av dieselmotorer har byggt de nya motorerna redan från ingången av 2000 så att de uppfyller bestämmelserna i bilagan till 1997 års ändringsprotokoll.

Då det gäller ämnen som bryter ned ozonskiktet är EG-lagstiftningen och den nationella lagstiftningen redan i kraft, så till den del föranleds näringslivet inte några tilläggs-kostnader.

#### **3.2. Verknningar i fråga om organisation och personal**

Propositionen har inga direkta verkningar i fråga om organisation och personal.

#### **3.3. Miljökonsekvenser**

Svaveloxid- och kväveoxidutsläpp från fartyg inverkar på försurningen och ökar överskridningen av den kritiska belastningsgränsen för försurning. Den kritiska belastningsgränsen varierar beroende på ekosystem. I norr är ekosystemen känsligare för försurning än i Sydeuropa. Genom beskrivningar har man kunnat bedöma att sjötrafikens andel av överskridningarna av den kritiska belastningsgränsen är över 50 procent på de flesta kustområdena i Nordsjön och på Östersjökusten i Tyskland, Polen och på stora områden i södra Finland och Sverige.

Dessutom föranleder fartygens svaveloxid- och kväveoxidutsläpp 20—30 procent av de partikelhalter som uppstår av gasformiga föreningar i atmosfären på flera kustområden. Dessa indirekta, liksom även direkta, partikelutsläpp inverkar också på människans hälsa.

Statens tekniska forskningscentral VTT har gjort upp ett utsläppskalkylsystem, LIPASTO, med hjälp av vilket skadliga avgasutsläpp från luft-, sjö-, järnvägs- och vägtrafiken årligen räknas ut. Kalkylsystemet MEE-RI, som är en del av LIPASTO, täcker ut-

släpp från sjötrafik som går till eller från finska hamnar. Kalkylerna täcker både kusthamnar och insjöhamnar. Enligt kalkyluppgifterna för 2002 var sjötrafikens andel av trafikens svaveloxidutsläpp (SO<sub>x</sub>) över 96 procent. Det beror på att svavelhalten i bränsle för landtrafiken har minskats avsevärt med hjälp av bestämmelserna. Också då det gäller kväveoxidutsläpp (NO<sub>x</sub>) från trafiken var sjötrafikens andel betydande, dvs. något under 50 procent. Syftet med bestämmelserna i bilagan till 1997 års ändringsprotokoll är just att minska dessa skadliga utsläpp.

#### **4. Beredningen av propositionen**

##### **4.1. Förhandlingarna om 1997 års ändringsprotokoll**

Efter det förberedande arbetet i IMO godkändes 1997 års ändringsprotokoll vid en konferens mellan de fördragsslutande parterna i Marpol 73/78-konventionen i september 1997. Det stod öppet för undertecknande vid IMO från den 1 januari 1998 till den 31 december 1998. Finland undertecknade protokollet med förbehåll för godkännande i juni 1998.

##### **4.2. Beredningen av propositionen i Finland**

För undertecknande av protokollet ordnade kommunikationsministeriet i januari 1998 för sjöfarts- och miljömyndigheterna och de centrala intresseorganisationerna en remissbehandling om huruvida Finland skall under-

teckna 1997 års ändringsprotokoll. Alla instanser ansåg det vara viktigt att protokollet inte bara undertecknas utan också ratificeras.

Den proposition som nu skall överlämnas till riksdagen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet i samarbete med miljöministeriet och Sjöfartsverket. Om utkastet till regeringspropositionen har begärts utlåtande av utrikesministeriet, miljöministeriet, handels- och industriministeriet, Finlands miljöcentral, Sjöfartsverket, Gränsbevakningsväsendet, Finlands Rederiförening, Ålands Redarförening, Lastfartygsföreningen, Suomen Matkustajalaivat - Passage-rarfartyg i Finland ry, ESL-Shipping Oy, Finlands Hamnförbund, Finlands Skeppsbefälsförbund, Finlands Maskinbefälsförbund, Finlands Sjömans-Union, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund, Olje- och Gasbranschens Centralförbund, Wärtsilä Diesel Ltd och Ålands landskapsstyrelse.

#### **5. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll**

Till riksdagen har den 23 april 2004 avläts en regeringsproposition med förslag till lag om Finlands ekonomiska zon samt vissa lagar som har samband med den (RP 53/2004 rd). Man har i denna proposition strävat efter att formulera bestämmelseförslag så att de överensstämmer med förslaget till inrättande av en ekonomisk zon. I detta syfte har åtgärderna för förhindrande av luftförorening från fartyg utsträckts att i tillämpliga delar gälla även Finlands ekonomiska zon.



## DETALJMOTIVERING

### 1. 1997 års ändringsprotokoll och dess bilaga om fogande av bilaga VI till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg

#### 1.1. 1997 års ändringsprotokoll

*Artikel 1-4.* Genom 1997 års ändringsprotokoll ändras Marpol 73/78-konventionen (artikel 1 i ändringsprotokollet) så, att till den fogas bilaga VI "Bestämmelser om förhindrande av luftförorening från fartyg". Texten ingår som bilaga till protokollet (artikel 2). Marpol 73/78-konventionen och 1997 års ändringsprotokoll skall läsas och tolkas av de fördragsslutande parterna till protokollet tillsammans som ett enda instrument (artikel 3). I artikel 4 i protokollet ingår en bestämmelse om tolkning av artikel 16 i Marpol 73/78-konventionen som gäller ändring av konventionen.

*Artikel 5-9.* I artiklarna ingår sedvanliga bestämmelser om undertecknande, ratifikation och godkännande av protokollet, om anslutning till protokollet, protokollets ikraftträdande, uppsägning av det, depositarie och de språk som äger lika vitsord. Enligt artikel 5 i ändringsprotokollet kan endast de fördragsslutande parterna i Marpol 73/78-konventionen bli fördragsslutande parter i protokollet. Enligt artikel 6 i protokollet träder det i kraft 12 månader efter den dag då minst 15 stater, vilkas handelsflottor sammanlagt har minst 50 % av världshandelsflottans bruttodräktighet, blivit fördragsslutande parter.

### 1.2. Bilaga till 1997 års ändringsprotokoll

#### Kapitel I. Allmänt

*Regel 1 Tillämpningsområde.* Bestämmelserna i bilagan skall i regel tillämpas på alla fartyg. I reglerna 3, 5, 6, 13, 15, 18 och 19 ingår dock begränsningar gällande tillämpningsområdet.

*Regel 2 Definitioner.* I denna regel ingår definitioner av motsvarande byggnadsstadium, automatisk matning, utsläpp, nya installationer, NOx-koden, ozonnedbrytande ämnen, sludgeolja, avfallsförbränning ombord på fartyg, avfallsförbränningsugn ombord på fartyg, fartyg byggda, kontrollområden för svaveloxidutsläpp (svavelkontrollområden), tankfartyg och definitionen av 1997 års protokoll. Definitionerna motsvarar i huvuddrag de definitioner som ingår i övriga bilagor till Marpol 73/78-konventionen.

Med utsläpp avses utsläpp från fartyg i atmosfären eller i havet av ämnen som omfattas av reglerna i bilagan. Med NOx-koden avses den tekniska koden för kontroll av kväveoxidutsläpp från marindieselmotorer (NOx Technical Code) antagen av de fördragsslutande parterna i Marpol 73/78-konventionen genom resolution 2 vid konferensen i september 1997. I definitionen av ozonnedbrytande ämnen hänvisas till Montrealprotokollet av år 1987 om ämnen som bryter ned ozonskiktet (FördrS 66/1988). Med kontrollområde för svaveloxidutsläpp (svavelkontrollområde) avses områden som förtecknas i regel 14 i bilagan där det krävs särskilda åtgärder för minskning av svaveloxidutsläpp.

*Regel 3 Allmänna undantag.* Bestämmelserna i bilagan tillämpas inte på utsläpp, som är nödvändigt för fartygets säkerhet eller för

att rädda människoliv till sjöss. Bestämmelserna tillämpas inte heller på utsläpp som är en följd av en skada på fartyget eller dess utrustning, under förutsättning att alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits i syfte att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet och att ägaren eller befälhavaren inte avsiktligt har orsakat skadan eller handlat vårdslöst med insikt om att skada sannolikt skall uppkomma.

*Regel 4 Likvärdighet.* En fördragsslutande parts administration kan tillåta att ett fartyg utrustas med tillbehör, material, utrustning eller apparater som avviker från kraven i bilagan om de är minst lika effektiva som de tillbehör, material, utrustning eller apparater som uppges i bilagan. I Finland avses med administrationen Sjöfartsverket.

## Kapitel II. Besiktning, certifiering och kontrollrutiner

*Regel 5 Besiktning och inspektion.* I regeln ingår bestämmelser om första besiktning, periodiska besiktningar och mellanbesiktningar, som skall förrättas på fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 och alla fasta eller flytande borrhplattformar och andra plattformar. Administrationens tjänstemän skall utföra besiktningarna men administrationen kan också överlåta besiktningen antingen till inspektörer som utsetts för uppgiften eller till organ som godkänts av administrationen, dvs. i praktiken till en klassificeringsanstalt. I Finland föreskrivs om besiktningar i förordningen om besiktning av fartyg (1123/1999) som utfärdats med stöd av sjölagen (674/1994) och fartygsavfallslagen och bestämmelserna i denna skall kompletteras till denna del.

*Regel 6 Utfärdande av internationellt luftskyddscertifikat, regel 7 Certifikat utfärdade av annan regering, regel 8 Certifikatets form och regel 9 Certifikatets giltighetsperiod och giltighet.* Efter besiktning enligt regel 5 i bilagan skall ett internationellt luftskyddscertifikat utfärdas till fartyg i internationell trafik vilkas bruttodräktighet är minst 400, samt till plattformar och borrhplattformar under färd till andra fördragsslutande parters territorialvatten eller områden som är under andra fördragsslutande parters jurisdiktion. Ett formu-

lär för certifikatet finns i bihang I till bilagan. Certifikatets giltighetstid fastställs av administrationen men får inte överskrida fem år. I Finland föreskrivs om utfärdande av certifikat i förordningen om besiktning av fartyg som skall kompletteras till denna del.

*Regel 10 Hamnstatskontroll av driftsbestämmelser och regel 11 Uppdagade överträdelser och verkställande av bilagan.* I reglerna ingår bestämmelser om hamnstaternas tjänstemäns rätt att inspektera fartygen då det gäller driftsbestämmelserna i bilagan samt för utredande av utsläpp. Vid tillämpning av bestämmelserna skall de folkrättsliga bestämmelserna om förhindrande, begränsande och kontroll av fartygsgenererade föroreningar av den marina miljön, med vilka avses särskilt FN:s havsrättskonvention (FördrS 49—50/1996), beaktas. I Finland kan den kontroll och de åtgärder som stadgas i bestämmelserna vidtas med stöd av fartygssäkerhetslagen (2 och 4 kap.), fartygsavfallslagen (5, 5 a och 6 §) och förordningen om inspektion av utländska fartyg i Finland (325/1997) samt då det gäller Finlands ekonomiska zon med stöd av 5 a § 2—5 mom. fartygsavfallslagen som föreslagits i regeringens proposition med förslag till lag om Finlands ekonomiska zon samt vissa lagar som har samband med den.

## Kapitel III. Bestämmelser angående kontroll av utsläpp från fartyg

*Regel 12 Ozonnedbrytande ämnen.* I regeln förbjuds alla avsiktliga utsläpp av ozonnedbrytande ämnen. Avsiktliga utsläpp inbegriper utsläpp som sker i samband med underhåll och reparation eller avlägsnande av anläggningar och utrustning, med undantag av minimala utsläpp i samband med tillvaratagande eller återvinning av ett ozonnedbrytande ämne. I regeln förbjuds även installation av nya anordningar som innehåller ozonnedbrytande ämnen på fartyg, med undantag av installationer som innehåller HCFC-föreningar som är tillåtna till år 2020. I regeln nämnda ämnen och utrustning som innehåller dem skall lämnas till lämpliga mottagningsanläggningar när de avlägsnas från fartyg.

I kapitel II i EG:s förordning om ämnen

som bryter ned ozonskiktet ingår bestämmelser om en avvecklingsplan för de ämnen som skall kontrolleras. I artikel 5 i förordningen föreskrivs om begränsning av användningen av HCFC-föreningar. I 8 § i statsrådets beslut om ämnen som bryter ned ozonskiktet förbjuds användningen av HCFC-föreningar på andra driftsplatser än vid service av existerande kylanordningar. Från och med år 2000 är det förbjudet att tillverka produkter och anordningar som innehåller HCFC-föreningar. Det är också förbjudet att släppa ut på marknaden och installera produkter och anordningar som innehåller HCFC-föreningar och som tillverkats år 2000 eller därefter. Användningen av andra ämnen som bryter ned ozonskiktet är enligt statsrådets beslut med vissa undantag förbjudet. Från och med år 2000 är det förbjudet att på marknaden släppa ut anordningar som innehåller CFC-föreningar och anordningar får inte fyllas med CFC-föreningar vid service. Släckningsanordningar får inte innehålla haloner.

I kapitel IV i förordningen regleras begränsningen av utsläpp. Enligt artikel 16 i förordningen (återvinning av använda kontrollerade ämnen) skall i artikeln nämnda ozonnedbrytande ämnen som finns i kommersiella och industriella kylanläggningar och luftkonditioneringsutrustning, utrustning som innehåller lösningsmedel och brandkyddssystem, tas tillvara för förstöring, återvinning eller regenerering vid service och underhåll eller före nedmontering eller bortskaffande av utrustningen. Enligt artikel 17 i förordningen skall alla praktiskt möjliga försiktighetsåtgärder vidtas för förhindrande och minskande av läckage av ozonnedbrytande ämnen som räknas upp i artikeln från dessa anordningar vid tillverkning, installation, drift och service av dem.

Enligt 9 § i statsrådets beslut om ämnen som bryter ned ozonskiktet skall CFC- och HCFC-föreningar som används som värmeöverföringsmedel eller lösningsmedel i anordningar och anläggningar och haloner i handbrandsläckare, mobila initialbrandsläckningsanläggningar och brandsläckningsanordningar, tas tillvara och sändas för återvinning eller behandling som avfall så som avses i avfallslagen, då anordningarna eller an-

läggningarna tas ur bruk eller då dessa föreningar vid service avlägsnas från anordningarna eller anläggningarna. Dessutom skulle halonerna enligt 3 § i beslutet avlägsnas från ibrukvarande fasta brandsläckningsanordningar, med vissa undantag, före den 1 januari 2000. Från handbrandsläckare skulle halonerna avlägsnas redan tidigare.

På fartyg kan det finnas ozonnedbrytande ämnen i kylanläggningar och brandsläckningsanordningar. EG:s förordning och statsrådets beslut täcker bestämmelserna i regel 12. Då det gäller HCFC-föreningar är förordningen och beslutet strängare än regel 12. Avsikten är att upprätthålla nuvarande lagstiftningsnivå trots bestämmelserna i 1997 års ändringsprotokoll.

*Regel 13 Kväveoxider (NO<sub>x</sub>).* I regeln ingår bestämmelser om minskning av kväveoxidutsläpp från dieseldrivna motorer på fartyg. Kväveoxidutsläppen begränsas enligt dieselmotorernas varvtal. Bestämmelserna som gäller endast nya dieselmotorer förutsätter inte användning av katalysatorer utan avsikten är att minska utsläppen med motortekniska medel. Enligt bestämmelsen tillämpas regeln på alla dieseldrivna motorer med en uteffekt som överstiger 130 kW som är installerade i fartyg den 1 januari 2000 eller senare, samt på motorer som genomgår väsentlig ombyggnad nämnda dag eller senare. I praktiken tillämpas bestämmelsen inte retroaktivt vilket innebär att den i Finland gäller alla motorer som skall installeras eller som skall genomgå väsentlig ombyggnad efter det att 1997 års ändringsprotokoll trätt i kraft.

*Regel 14 Svaveloxider (SO<sub>x</sub>).* Avsikten är att begränsa svaveloxidutsläpp från fartyg genom en sänkning av svavelhalten i bränsle som används på fartyg. Regeln innehåller krav både då det gäller fartyg och bränsleleverantörer. I regeln ställs kvalitetskrav på bränsle som används på fartyg. Svavelhalten får inte i någon brännolja som används på fartyg överskrida 4,5% viktprocent. Bränsleleverantören skall dokumentera svavelhalten i brännoljan.

På kontrollområden för svaveloxidutsläpp (svavelkontrollområden) som nämns i regeln är kraven strängare. Svavelhalten i bränsle som används på dessa kontrollområden får inte överskrida 1,5 viktprocent eller så skall

på fartyg användas sådant avgasreningssystem eller någon annan teknisk metod som sänker utsläppen till samma nivå som då bränsle med högst 1,5 viktprocent svavel används (högst 6,0 g SO<sub>x</sub>/kWh). I regeln finns en särskild övergångstid för de särskilda krav som skall iakttas på kontrollområdena. Fartyg som navigerar inom kontrollområdena under de första 12 månaderna efter att protokollet har trätt i kraft eller en ändring av protokollet, då ett nytt kontrollområde har införts, har trätt i kraft är befriade från de särskilda kraven.

Östersjöområdet utsågs till kontrollområde för svaveloxidutsläpp (svavelkontrollområde) enligt regel 14 vid konferensen mellan de fördragsslutande parterna i Marpol 73/78-konventionen. Den geografiska definitionen av området motsvarar definitionen av Östersjöområdet i bilaga I till Marpol 73/78-konventionen. Kommittén för skydd av den marina miljön (IMO) godkände vid sin 44 session i mars 2000 utgående från EU:s medlemsstaters, Norges och Europeiska kommissionens förslag i princip en ändring av 1997 års ändringsprotokoll, där Nordsjöområdet utses till kontrollområde enligt regel 14. Ändringen godkänns slutligt efter att 1997 års ändringsprotokoll träder i kraft, och den träder i kraft så snart som möjligt efter detta.

*Regel 15 Flyktiga organiska föreningar.* Om en fördragsslutande part i 1997 års ändringsprotokoll föreskriver om begränsning av utsläpp av flyktiga organiska föreningar (volatile organic compounds, VOC) som hamnar i atmosfären vid lastning och lossning av tankfartyg i hamnar eller offshore terminaler under dess jurisdiktion skall bestämmelserna stämma överens med regel 15. Regeln ålägger således inte de fördragsslutande parterna att begränsa VOC-utsläpp i hamnarna, men ålägger parterna att iakttä IMO:s säkerhetsstandarder om begränsningsåtgärder vidtas. I hamnarna skall därmed finnas anläggningar för kontroll av VOC-utsläpp som stämmer överens med säkerhetsstandarderna samt uppsamlingssystem för ångutsläpp. En fördragsslutande part som föreskriver om begränsning av VOC-utsläpp skall underrätta IMO därom. I Finland kommer man separat att utreda möjligheterna att samla upp VOC-

utsläpp.

*Regel 16 Avfallsförbränning på fartyg.* Enligt regeln tillåts avfallsförbränning på fartyg i regel endast i fartygens avfallsförbränningsugnar. Avfallsförbränningsugnar som är installerade i fartyg den 1 januari 2000 eller senare skall uppfylla kraven i bilag IV till bilagan och avfallsförbränningsugnarna skall vara godkända av administrationen. I regeln förbjuds dessutom helt förbränning av vissa farliga ämnen och utfärdas bl.a. bestämmelser om bruksanvisningar för avfallsförbränningsugnar samt bestämmelser om utbildning av personalen. I praktiken tillämpas bestämmelsen inte retroaktivt vilket innebär att den i Finland gäller alla avfallsförbränningsugnar som skall installeras efter det att 1997 års ändringsprotokoll trätt i kraft.

*Regel 17 Mottagningsanläggningar.* De fördragsslutande parterna i 1997 års ändringsprotokoll svarar för att i hamnar där fartyg repareras finns tillräckliga mottagningsanläggningar för ozonnedbrytande ämnen. Dessutom skall i hamnarna, terminalerna och i hamnar där fartyg repareras finnas tillräckliga mottagningsanläggningar för mottagande av rester från avgasrening från godkända avgasreningssystem, när det inte är tillåtet att släppa ut dessa i den marina miljön enligt regel 14. Mottagandet skall ordnas så att det inte föranleder onödig fördröjning för fartygen.

*Regel 18 Kvaliteten på brännolja.* Regelen innehåller kvalitetskrav för brännolja som levereras till fartyg i förbränningssyfte. Brännoljeleverantören skall ge fartyget en överlåtelsehandling för bränsle över brännolja som levererats till fartyget. Dessutom förbinder sig de fördragsslutande parterna i 1997 års ändringsprotokoll att ansvara för att de myndigheter som de utnämner bl.a. för ett register över lokala brännoljeleverantörer.

Skyldigheten att utfärda överlåtelsehandling förutsätter att statsrådets förordning om svavelhalten i tung brännolja och lätt brännolja ändras.

Enligt 32 § kemikalielagen är omfattande industriell hantering och upplagring av hälso- och miljöfarliga kemikalier sådan verksamhet som kräver tillstånd. Industriell hantering och upplagring i liten skala får bedrivas endast om anmälan därom görs till den kom-

munala kemikalietillsynsmyndigheten innan verksamheten inleds. Tillstånd och anmälningar antecknas i kemikalieregistret som förs enligt 58 § i lagen. I kemikalielagen regleras industriell hantering och upplagring av hälso- och miljöfarliga kemikalier. Bestämmelserna om industriell hantering och upplagring av brand- och explosionsfarliga kemikalier baserar sig på lagen om explosionsfarliga ämnen (263/1953). Med stöd av kemikalielagen och lagen om explosionsfarliga ämnen har utfärdats förordningen om industriell hantering och upplagring av farliga kemikalier (59/1999), i vilken ingår mera detaljerade bestämmelser om industriell hantering och upplagring av farliga kemikalier.

Enligt 3 § lagen angående rättighet att idka näring (122/1919) stadgas genom lag eller förordning särskilt om idkande av vissa näringar. Sådant idkande av näring är enligt paragrafens 9 punkt tillverkning, forsling, upplag och försäljning av explosiva ämnen samt eldfarliga oljor och andra med dem jämförbara varor. Enligt 1 § lagen om explosionsfarliga ämnen kan genom förordning stadgas om tillverkning, införsel, innehav, försäljning eller annan överlåtelse, forsling och användning av samt kvaliteten hos explosiva ämnen, brännbara vätskor och gaser ävensom andra med dem jämförbara explosionsfarliga eller självantändliga ämnen och produkter samt produkter som under vissa omständigheter bildar explosionsfarliga ämnen.

Med stöd av handelsregisterlagen (129/1979) införs anmälningar och meddelanden beträffande näringsidkare i handelsregistret. Innan näringsverksamheten inleds skall till registermyndigheten för antecknande i registret göras anmälan. Registrets datainnehåll regleras i lag. I regel skall för alla företagsformer registreras åtminstone firma, hemort, verksamhetens art, företrädarna för företaget och företagets adress.

Man kan konstatera att de förpliktelser gällande förande av register som ingår i 1997 års ändringsprotokoll regleras redan tillräckligt i gällande lagstiftning i Finland. Kompletterande bestämmelser om förpliktelser som skall åläggas bränsleleverantörer kan med stöd av lagen om explosionsfarliga ämnen utfärdas genom förordning av statsrådet.

*Regel 19 Krav gällande plattformar och*

*borrplattformar.* I regeln bestäms i vilken utsträckning bestämmelserna i bilagan till 1997 års ändringsprotokoll skall tillämpas på fasta och flytande plattformar och borrarplattformar. Avvikelse som beviljas dessa motsvarar de avvikelser som nämns i artikel 2(3)b(ii) i Marpol 73/78-konventionen. Enligt bestämmelsen avses inte med utsläpp sådana utsläpp som orsakas av utforskning och utnyttjande av havsbottens mineraltillgångar.

I bihangen till bilagan till 1997 års ändringsprotokoll har tagits in ett formulär för internationellt luftskyddscertifikat (bihang I), sådana testcykler och viktfaktorer för dieselmotorer som hänför sig till regel 13 (bihang II), kriterier och förfaranden för fastställande av kontrollområden för svaveloxidutsläpp (svavelkontrollområden) (bihang III), bestämmelser om typgodkännande av och verksamhetsbegränsningar för avfallsförbränningsugnar på fartyg (bihang IV) samt ett formulär för överlåtelsehandling för bränsle (bihang V).

## 2. Lagförslag

### 2.1. Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i 1997 års ändringsprotokoll till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg

1 §. Det föreslås att de bestämmelser i 1997 års ändringsprotokoll som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom denna paragraf. I denna proposition ingår även ett förslag till lag om ändring av fartygsavfallslagen. Eftersom i Europeiska unionen bereds motsvarande lagstiftning om förhindrande av luftförorening från fartyg kan det vara skäl att sätta i kraft ändringen av fartygsavfallslagen innan 1997 års ändringsprotokoll träder i kraft. På grund härav är det inte ändamålsenligt att specificera lagförslaget om ändringen av fartygsavfallslagen som en lag om protokollets ikraftsättande. Enligt huvudregeln har således i propositionen tagits in en blankettlag, som gäller de bestämmelser i ändringsprotokollet som hör till området för lagstiftningen.

2 §. Enligt regel 4 i bilagan till 1997 års ändringsprotokoll kan administrationen i en fördragsslutande stat tillåta ett fartyg att utrustas med andra tillbehör, material, utrustning eller apparater än de som föreskrivs i bilagan, om de är minst lika effektiva som de tillbehör, material, utrustning eller apparater som föreskrivs i bilagan (likvärdighet). På grund härav föreslås att Sjöfartsverket skall fatta beslut om likvärdighet enligt regel 4 i bilagan.

3 §. Närmare bestämmelser om verkställigheten av lagen kan utfärdas genom förordning av statsrådet.

4 §. Om ikraftträdandet av lagen skall bestämmas genom förordning av republikens president. Lagen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president samtidigt som 1997 års ändringsprotokoll träder i kraft för Finlands del.

## 2.2. Lagen om förhindrande av vattens förorening, försakad av fartyg

Rubrik och 1 §. Gällande lag tillämpas på förhindrande av förorening av vattnen, försakad av fartyg. Det föreslås att lagens tillämpningsområde utvidgas så, att lagen tillämpas inte bara på förhindrande av förorening av vattnen, försakad av fartyg utan i större utsträckning på förhindrande av miljöförorening från fartyg. På grund av att lagens tillämpningsområde utvidgas föreslås att lagens rubrik ändras på motsvarande sätt.

I 1 § 2 mom. i gällande fartygsavfallslag ingår en förteckning över ämnen, som det enligt lagen är förbjudet att släppa ut i vattnet. Det föreslås att till förteckningen fogas luftförorenande ämnen. Dessutom föreslås att förteckningen över förbjudna utsläpp kompletteras med utsläpp i luften. Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 3 mom., enligt vilket till lagens tillämpningsområde hör även bränsle som används på fartyg.

3 §. Med anledning av den föreslagna utvidgningen av lagens tillämpningsområde i 1 § föreslås att även det bemyndigande att utfärda förordning som ingår i 3 § 1 mom. utvidgas så att behövliga bestämmelser för att förhindra miljöförorening i de fall som räknas upp i nämnda lagrum kan utfärdas genom

förordning av statsrådet.

## 3 a kap. Förhindrande av luftförorening från fartyg

I 4 a kap. i gällande fartygsavfallslag ingår en bestämmelse om förbud mot avfallsförbränning (26 a §). Det föreslås att kapitlet upphävs och att bestämmelserna om förhindrande av luftförorening från fartyg i sin helhet tas in i ett nytt 3 a kap. Avsikten är att samtidigt överföra bestämmelsen om förbud mot avfallsförbränning i överensstämmelse med 26 a § till en 21 e § i nya 3 a kap.

21 a §. Det föreslås att i den nya 21 a § tas in en bestämmelse om förbud mot utsläpp av luftförorenande ämnen från fartyg i luften eller vattnet enligt 1997 års ändringsprotokoll, EG:s rättsakter eller andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

Dessutom föreslås att i den nya 21 a § tas in en bestämmelse, enligt vilken genom förordning av statsrådet kan utfärdas bestämmelser om förhindrande och begränsning av utsläpp av luftförorenande ämnen från fartyg i luften eller vattnet, om utsläppskrav för motorer som används på fartyg, om avgasreningssystem för motorer som används på fartyg samt om kvalitetskrav för bränsle som används på fartyg och överlåtelsehandling för bränsle enligt bilaga VI till Marpol 73/78-konventionen, eller Europeiska gemenskapens rättsakter eller andra internationella förpliktelser som Finland har åtagit sig. Kraven är synnerligen detaljerade och tekniska och således känsliga för förändring i takt med t.ex. den tekniska utvecklingen. Därför är det motiverat att föreskriva om dem på förordningsnivå.

Avsikten är att bestämmelserna skall gälla alla fartyg på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon och finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon. Enligt artikel 211 i FN:s havsrättskonvention kan bestämmelserna gälla andra än sådana fartyg som för finsk flagg i Finlands ekonomiska zon endast om de motsvarar allmänt erkända internationella regler som fastställts genom IMO eller vid en allmän diplomatkonferens. Enligt artikel 21 i FN:s havsrättskonvention kan på utländska fartyg som är i oskadlig genomfart på territo-

rialhavet för skyddande av den marina miljön ställas endast sådana krav på utformning, konstruktion, bemanning eller utrustning av fartygen genom vilka allmänt accepterade internationella regler eller standarder sätts i kraft. Om således t.ex. de krav som ställs för fartygs motorer inte motsvarar internationella regler som allmänt accepterats i IMO kan de inte verkställas på Finlands territorialhav eller i Finlands ekonomiska zon annat än i fråga om sådana fartyg som för sådana staters flagg som förbundit sig att iaktta bestämmelserna i fråga.

Avsikten är att genom förordning av statsrådet utfärda bestämmelser om begränsning av utsläpp av luftförorenande ämnen från fartyg i luften eller i vattnet i enlighet med bestämmelserna i bilagan till 1997 års ändringsprotokoll. Syftet med bestämmelsen är dessutom att säkerställa att bestämmelser och föreskrifter som senare eventuellt utfärdas i EG:s rättsakter eller t.ex. inom ramen för 1992 års konvention om skydd av Östersjöområdet marina miljö (FördrS 2/2000, nedan *Helsingforskonventionen*) kan beaktas i bestämmelser som utfärdas med stöd av den föreslagna 21 a §.

I bilagan till 1997 års ändringsprotokoll ingår bestämmelser om begränsning av avgasutsläpp (kväve- och svaveloxider). Utsläpp av kväveoxider regleras i bilagan så att för dieselmotorer med en uteffekt som överstiger 130 kW som installeras på fartyg gäller vissa utsläpps begränsningar. Utsläppen begränsas på basis av dieselmotorernas varvtal. Avsikten är att i fartygsavfallsförordningen ta in en bestämmelse om begränsning av utsläpp från dieselmotorer och en bestämmelse om typgodkännande av motorerna. Bilagan ger fartyg som endast går i nationell trafik möjlighet att befrias från utsläpps begränsningar som gäller dieselmotorer förutsatt att i fråga om motorerna vidtas sådana alternativa kontrollåtgärder gällande kväveoxider som flaggstatens administration föreskriver.

I bilagan regleras utsläpp av svaveloxiderna så att på bränsle som används på fartyg ställs vissa kvalitetskrav. Enligt bilagan får inte svavelhalten i någon brännolja som används på fartyg överskrida 4,5% viktprocent. På kontrollområden för svaveloxidutsläpp (svavelkontrollområden) som nämns i bila-

gan gäller strängare bestämmelser. Östersjöområdet har i bilagan fastställts som ett sådant kontrollområde. Svavelhalten i bränsle på fartyg som framförs i ett kontrollområde får uppgå till högst 1,5 viktprocent eller på fartyget skall användas sådant reningssystem för avgaser eller någon annan teknisk metod som minskar utsläppen till samma nivå (högst 6,0 g SO<sub>x</sub>/kWh). Avsikten är att genom förordning av statsrådet utfärda bestämmelser om kvalitetskrav gällande tung brännolja som används på fartyg enligt bestämmelserna i bilagan.

21 b §. Bilagan till 1997 års ändringsprotokoll innehåller bestämmelser om begränsning av utsläpp av ämnen som bryter ned ozonskiktet. Om förbud och begränsningar gällande ozonnedbrytande ämnen föreskrivs i EG:s förordning om ämnen som bryter ned ozonskiktet och i statsrådets beslut om ämnen som bryter ned ozonskiktet.

I EG:s förordning och statsrådets beslut ingår begränsningar gällande användning och utsläpp av ozonnedbrytande ämnen och förbud att släppa ut sådana ämnen på marknaden. Föreskrifterna täcker bestämmelserna i bilagan och därför tas regleringen av ozonnedbrytande ämnen inte upp i samband med att bilagan verkställs. Det föreslås att i paragrafens 1 mom. föreskrivs att om begränsningar och förbud som gäller ozonnedbrytande ämnen föreskrivs i miljöskyddslagen eller med stöd av den, om inte i Europeiska gemenskapens rättsakter eller med stöd av dem har föreskrivits om saken. Bestämmelserna i bilagan tillåter nya installationer som innehåller HCFC-föreningar fram till år 2020. Installationer som görs inom finskt territorium kan på basis av nationell lagstiftning förbjudas även på utländska fartyg. Avsikten är också att hålla förbudet mot nya installationer som innehåller HCFC-föreningar på nuvarande lagstiftningsnivå.

Om kvalitetskrav på gasolja som används i sjötrafik mellan medlemsstaterna i Europeiska gemenskaperna föreskrivs i statsrådets förordning om svavelhalten i tung brännolja och lätt brännolja som utfärdats med stöd av miljöskyddslagen. Förordningens bestämmelser om svavelhalten tillämpas inte på tung brännolja som används i sjötrafiken, dvs. så kallad bunkerolja, för vilken kvali-

tetskraven föreskrivs på grundval av den i 21 a § 2 mom. föreslagna bestämmelsen om bemyndigande. För tydlighetens skull konstateras i paragrafen att det i miljöskyddslagen och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdas med stöd av den inte enbart föreskrivs om de begränsningar och förbud som gäller ämnen som bryter ned ozonskiktet utan även om kvalitetskrav på gasolja som används i sjötrafik mellan medlemsstaterna i Europeiska gemenskaperna, till den del det inte föreskrivs om saken i Europeiska gemenskapens rättsakter eller beslut och bestämmelser som meddelats med stöd av dem.

21 c §. Regel 15 i bilagan till 1997 års ändringsprotokoll innehåller bestämmelser om begränsning av utsläpp av flyktiga organiska föreningar (volatile organic compounds, VOC). I bestämmelsen åläggs de fördragsslutande parterna dock inte att begränsa VOC-utsläpp. Om en fördragsslutande part dock beslutar att begränsa utsläpp av dessa föreningar skall den göra det enligt bilagan till 1997 års ändringsprotokoll och i förbuden och begränsningarna skall IMO:s säkerhetsstandarder iakttas. Dessutom åläggs en fördragsslutande part i regeln att underrätta IMO om begränsning av VOC-utsläpp. Det föreslås att i den nya 21 c § tas in en bestämmelse om att VOC-utsläpp kan förbjudas eller begränsas i hamnar inom finskt territorium enligt Marpol 73/78-konventionen, EG:s rättsakter eller andra internationella förpliktelser som Finland har åtagit sig. Det föreslås att genom förordning av statsrådet kan utfärdas om i vilka finska hamnar förbuden eller begränsningarna skall iakttas.

21 d §. Det föreslås att i denna paragraf tas in allmänna avvikelser från utsläpps begränsningar som utfärdats med stöd av 21 a—c §. De allmänna avvikelserna baserar sig på regel 3 i bilagan till 1997 års ändringsprotokoll. Avsikten är att utsläpps begränsningarna inte skall tillämpas på utsläpp som krävs för trygghet av fartygets säkerhet eller för räddande av människoliv till sjöss, och inte heller på utsläpp som föranletts av att fartyg eller dess utrustning skadats. Dessutom förutsätts i fråga om de sist nämnda utsläppen att alla skäliga åtgärder har vidtagits för att förhindra eller minimera utsläppet och att redaren eller fartygsbefälhavaren inte avsiktligt

har förorsakat skadan eller handlat vårdslöst och medveten om att skada troligtvis skulle följa. Bestämmelsen skulle motsvara den allmänna avvikelserna från utsläpps förbud som föreskrivs i 11 § fartygsavfalls lagen då det gäller olja och i 20 § då det gäller farliga ämnen.

21 e §. Det föreslås att den bestämmelse om förbud mot förbränning av avfall som uppstår vid fartygs normala drift, som ingår i 26 a § i gällande lag, överförs till den nya 21 e §. Förbudet gäller finskt vattenområde. Den baserar sig på Helsingforskonventionen och är strängare än vad 1997 års ändringsprotokoll förutsätter. På finskt vattenområde kan med stöd av nationell lagstiftning även på utländska fartyg ställas strängare krav än vad som ingår i Marpol 73/78-konventionen. Avsikten är inte heller att försvaga bestämmelserna om avfallsförbränning på fartyg utan att upprätthålla totalförbud mot avfallsförbränning inom Finlands territorialvatten i enlighet med gällande lagstiftning.

I bilagan till 1997 års ändringsprotokoll tillåts avfallsförbränning men endast i fartygens avfallsförbränningsugnar. Dessutom förbjuds helt förbränning av vissa farliga ämnen. Avfallsförbränningsugnarna skall uppfylla kraven i bilagan och de skall vara godkända av fördragsslutande partens administration. Avsikten är att i paragrafens 2 mom. utsträcka de begränsningar för avfallsförbränning som anges i bilagan att gälla alla fartyg inom Finlands ekonomiska zon och finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon. Enligt momentet är förbränning av avfall som uppstår vid fartygs normala drift tillåten i Finlands ekonomiska zon och på finska fartyg utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon endast i fartygets avfallsförbränningsugn. Avsikten är att genom förordning av statsrådet utfärda bestämmelser om tekniska krav på avfallsförbränningsugnar enligt bilagan. I Finland har tygodkännandet av avfallsförbränningsugnar ordnats genom förordningen om marin utrustning (925/1998). Avsikten är dessutom att i statsrådets förordning ta in en med bilagan överensstämmande förteckning över ämnen som det är helt förbjudet att förbränna inom Finlands ekonomiska zon och på finska fartyg även utanför



Finlands territorialvatten och ekonomiska zon.

21 f §. I bilagan till 1997 års ändringsprotokoll ingår en bestämmelse enligt vilken de fördragsslutande parterna skall se till att i deras hamnar finns mottagningsanläggningar som motsvarar fartygens behov för ozonnedbrytande ämnen samt för sådant reningsavfall från avgaser som inte får släppas ut i vattnet. Med avgasreningsavfall avses svavelreningsavfall som samlas i svavelreningsanläggningar för fartygens bränsle. Det föreslås att i paragrafen tas in bestämmelser om hamnarnas skyldighet att ordna sådana mottagningsanläggningar för dessa ämnen som motsvarar fartygens behov.

EG:s förordning (EG) nr 2037/2000 om ämnen som bryter ned ozonskiktet ålägger medlemsländerna att bl.a. definiera behörighetskraven för personal som årligen kontrollerar fasta utrustningar som innehåller över tre kilogram kallämne i händelse av läckage samt för personal som sköter tillvaratagande, återvinning, regenerering och destruering av ozonnedbrytande ämnen. I Finland har förpliktelsen gällande behörighetskraven verkställts genom lag om ändring av miljöskyddslagen (568/2001) och statsrådets förordning om underhåll av anläggningar som innehåller ämnen som bryter ned ozonskiktet samt vissa fluorkolväten samt om behörighetskrav för personer som utför underhåll på och avfallshantering för sådana anläggningar (1187/2001), som utfärdats med stöd av lagen. I hamnar som tar emot ozonnedbrytande ämnen skall man se till att personalen skaffar den behörighet som krävs för behandling av ämnena i enlighet med dessa bestämmelser.

### **3. Närmare bestämmelser och föreskrifter**

Avsikten är att i fartygsavfallsförordningen ta in närmare bestämmelser om utsläppsbegränsningar och om kvalitetskrav för tung brännolja som används på fartyg enligt bilagan till 1997 års ändringsprotokoll så som nämns ovan. Utkastet till förordning ingår som bilaga till propositionen.

### **4. Ikraftträdande**

1997 års ändringsprotokoll skall träda i kraft 12 månader efter den dag då minst 15 stater, vilkas handelsflottor sammanlagt har minst 50 % av världshandelsflottans brutto-dräktighet, blivit fördragsslutande parter, dvs. den 19 maj 2005. Vid utgången av augusti 2004 hade 16 stater förbundit sig till ändringsprotokollet (Azerbajdzjan, Bahamas, Bangladesh, Barbados, Danmark, Grekland, Liberia, Marshallöarna, Norge, Panama, Samoa, Singapore, Spanien, Sverige, Tyskland och Vanuatu). Ändringsprotokollet träder i kraft den 19 maj 2005 också för Finlands del, om Finland deponerar sitt godkännandeinstrument före den ovan nämnda tidpunkten.

Ändringsprotokollet innehåller bestämmelser som enligt 18 § självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till landskapets lagstiftningsbehörighet. För att lagen om protokollets ikraftsättande skall träda i kraft skall således Ålands lagting enligt 59 § 2 mom. självstyrelselagen ge sitt bifall till den. Om Åland godkänner lagen om protokollets ikraftsättande skall ett sakenligt omnämnande om detta tas in i förordningen om lagens ikraftträdande.

Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringsprotokollet som hör till området för lagstiftningen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president samtidigt som 1997 års ändringsprotokoll träder i kraft för Finlands del. Lagen om ändring av fartygsavfallslagen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet samtidigt som 1997 års ändringsprotokoll träder i kraft för Finlands del eller tidigare, om EG:s rättsakter eller andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland kräver det.

### **5. Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning**

#### **5.1. Behovet av riksdagens samtycke**

Enligt 94 § 1 mom. grundlagen krävs riksdagens godkännande bl.a. för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till om-

rådet för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottet avser denna grundlagsfasta jurisdiktion hos riksdagen alla de bestämmelser i internationella förpliktelser som i materiellt hänseende hör till området för lagstiftningen. En bestämmelse i ett fördrag eller någon annan internationell förpliktelse skall anses höra till området för lagstiftningen 1) om den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, 2) om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, 3) om den fråga som bestämmelsen avser enligt grundlagen skall föreskrivas i lag eller 4) om det finns gällande bestämmelser i lag om den fråga som bestämmelsen avser eller 5) om det enligt rådande uppfattning i Finland skall föreskrivas om frågan i lag. Enligt grundlagsutskottet hör en bestämmelse i en internationell förpliktelse enligt ovan nämnda kriterier till området för lagstiftningen oavsett om den står i strid mot eller överensstämmer med en bestämmelse som utfärdats genom lag i Finland (se GrUU 11/2000 rd, GrUU 12/2000 rd och GrUU 45/2000 rd).

Ur gemenskapsrättens synvinkel är 1997 års ändringsprotokoll ett avtal med delad kompetens, vilket innebär att bestämmelserna i det hör dels till medlemsstaternas och dels till gemenskapens behörighet. Då det gäller 1997 års ändringsprotokoll baserar sig gemenskapens behörighet på förordningen om ämnen som bryter ned ozonskiktet (EG) Nr 2037/2000. Förordningen har utfärdats med stöd av artikel 175.1 i fördraget om upprättande av Europeiska gemenskapen. Genom godkännande av förordningen kan anses att behörigheten har överförts från medlemsstaterna till gemenskapen då det gäller regel 12 i bilagan till 1997 års ändringsprotokoll.

Svavelhalten i vissa bränslen regleras i 1999 års svavelhaltsdirektiv, men direktivet tillämpas inte på tung brännolja som används i sjötrafiken. I regel 14 i bilagan till 1997 års ändringsprotokoll begränsas just svavelhalten i tung brännolja som används i sjötrafiken. Kommissionen har föreslagit ändringar i svavelhaltsdirektivet så att dess tillämpningsområde utsträcks till att omfatta också i sjötrafiken använd tung brännolja, i vilken svavelhalten begränsas på motsvarande sätt

som i 1997 års ändringsprotokoll. Ändringsförslaget är dock ännu under beredning och därför kan behörigheten i ärendet till denna del fortfarande anses höra till medlemsstaterna.

Trots att förbuden i regel 12 hör till området för lagstiftningen gäller riksdagens behörighet för godkännande enligt grundlagens tolkningspraxis inte de delar i avtalet som ingår i gemenskapens behörighet (GrUU 6/2001 rd). I detta sammanhang har det ingen relevans att endast stater kan bli fördragsslutande parter i Marpol 73/78-konventionen och att gemenskapen sålunda inte kan bli fördragsslutande part i 1997 års ändringsprotokoll. Trots att Finland vid lämnandet av sin åtagandehandling tillsammans med de andra medlemsstaterna i Europeiska unionen handlar även på EU:s vägnar till de delar som avtalsbestämmelserna ingår i gemenskapens exklusiva behörighet, gäller riksdagens behörighet för godkännande inte dylika avtalsbestämmelser (GrUU 16/2004 rd).

I regel 13 i bilagan till 1997 års ändringsprotokoll ingår bestämmelser om en minskning av kväveoxidutsläpp och i ovan nämnda regel 14 bestämmelser om en minskning av svaveloxidutsläpp. I regel 16 i bilagan begränsas förbränning av avfall som uppstår på fartyg. I regel 3 i bilagan finns bestämmelser om allmänna undantag till förbuden mot utsläpp närmast i sådana fall som gäller ett fartygs säkerhet och räddande av människoliv till sjöss. Om förbudet mot utsläpp och avvikelser från det föreskrivs i Finland genom lag. Bestämmelserna hör till området för lagstiftningen.

I reglerna 10 och 11 i bilagan ingår bestämmelser om hamnstaternas myndigheters rätt att vidta åtgärder. Enligt regel 10.1 i bilagan skall fartyg i en fördragsslutande parts hamn medge inspektioner av behörigt bemyndigade tjänstemän då det finns uppenbara skäl att befara att man inte känner till nödvändiga rutiner ombord angående förhindrande av luftförorening från fartyg. I sådana situationer skall den fördragsslutande parten vidta nödvändiga åtgärder för att försäkra sig om att fartyget inte lämnar hamn innan situationen har åtgärdats (stycke 2). Enligt regel 11.2 i bilagan kan ett fartyg i en fördrags-

slutande parts hamnar eller offshore terminaler bli föremål för inspektion av tjänstemän utsedda eller auktoriserade av den fördragslutande parten för att klarlägga om fartyget i strid med bestämmelserna har släppt ut ämnen som nämns i bilagan. Enligt regel 18.5 kan behörig myndighet inspektera uppgifterna i överlåtelsehandlingen för bränsle ombord på alla fartyg. Om inspektion, behörighet att inspektera och åtgärder som skall vidtas på finska och utländska fartyg föreskrivs i Finland i fartygssäkerhetslagen och fartygsavfallslagen. Bestämmelserna hör till området för lagstiftningen.

Enligt regel 11.3 i bilagan skall de fördragslutande parterna samarbeta med att uppdaga överträdelser av bestämmelserna i bilagan och för verkställande av bestämmelserna. Varje part skall lämna eventuellt bevismaterial till administrationen, som visar att fartyget, i strid mot bestämmelserna i bilagan, har släppt ut ämnen som nämns i bilagan. Ett sådant förfarande motsvarar internationell rättshjälp om vilken det föreskrivs i finsk lagstiftning. Bestämmelsen hör till området för lagstiftningen. Enligt regel 11.4 skall administrationen, när den anser att det finns tillräckliga belägg för att vidta rättsliga åtgärder, se till att laga åtgärder vidtas snarast möjligt i överensstämmelse med dess författning. Bestämmelsen motsvarar redan gällande, motsvarande bestämmelser i Marpol 73/78-konventionen. Om tillämpningsområdet för finsk straffrätt föreskrivs genom lag. För brott som leder till straffrättsliga åtgärder skall på grund av 8 § grundlagen före-

skrivas genom lag.

Regel 17 i bilagan förutsätter att mottagningsanläggningar för ozonnedbrytande ämnen och avgasreningssavfall skaffas till hamnarna och fartygens nedskrotningsanläggningar. Om dessa skyldigheter för hamnarna skall föreskrivas genom lag.

## 5.2. Behandlingsordning

Enligt 94 § 2 mom. grundlagen fattas beslut om godkännande eller uppsägning av en internationell förpliktelse med enkel majoritet. Om förslaget till godkännande av en förpliktelse gäller grundlagen skall det dock godkännas med ett beslut som understöds av minst två tredjedelar av de givna rösterna.

Bestämmelserna i 1997 års ändringsprotokoll kan godkännas med enkel majoritet och lagförslagen i propositionen i vanlig lagstiftningsordning.

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

*att Riksdagen godkänner det i London den 26 september 1997 avslutade ändringsprotokollet till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg till den del protokollet hör till Finlands behörighet.*

Eftersom ändringsprotokollet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs Riksdagen samtidigt följande lagförslag:

**1.****Lag****om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i 1997 års ändringsprotokoll till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

**1 §**

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i London den 26 september 1997 avslutade ändringsprotokollet, nedan *1997 års ändringsprotokoll*, till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till bestämmelserna.

**2 §**

Beslut om likvärdighet i fråga om tillbehör,

material, utrustning eller apparater enligt regel 4 i bilagan till 1997 års ändringsprotokoll fattas av Sjöfartsverket.

**3 §**

Närmare bestämmelser om verkställigheten av denna lag kan utfärdas genom förordning av statsrådet.

**4 §**

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president.

---

## 2.

**Lag****om ändring av lagen om förhindrande av vattens förorening, försakad av fartyg**

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i lagen den 16 mars 1979 om förhindrande av vattens förorening, försakad av fartyg (300/1979) rubriken för 4 a kap. och 26 a §, sådana de lyder i lag 1417/1994,  
*ändras* lagens rubrik samt 1 § och 3 § 1 mom., av dessa lagrum 3 § 1 mom. sådant det lyder i lag 433/2000, samt  
*fogas* till lagen ett nytt 3 a kap. som följer:

**Lag****om förhindrande av miljöförorening från fartyg**

## 1 §

För förhindrande av miljöförorening från fartyg skall, utöver vad som föreskrivs i någon annan lag, denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter iakttas.

Utsläpp av olja, oljehaltig blandning, farligt flytande ämne, toalettavfallsvatten och fast avfall från fartyg i vattnet samt utsläpp av luftförorenande ämnen från fartyg i vattnet eller luften är förbjudet enligt vad som föreskrivs i denna lag.

Denna lag tillämpas dessutom på bränsle som används på fartyg.

## 3 §

Genom förordning av statsrådet kan för förhindrande av miljöförorening utfärdas behövliga bestämmelser om konstruktion, utrustning, bemanning och drift av finska fartyg samt av sådana utländska fartyg som går

till eller från hamnar eller på insjöfarleder i Finland.

—————  
 3 a kap.

**Förhindrande av luftförorening från fartyg**

## 21 a §

Utsläpp av luftförorenande ämnen från fartyg i luften eller vattnet är förbjudet på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon och från finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon så som föreskrivs i bilaga VI (FördrS / ) till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, i andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller i Europeiska gemenskapens rättsakter.

Genom förordning av statsrådet kan, för verkställigheten av bilaga VI till protokollet

av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, verkställigheten av Europeiska gemenskapens rättsakter eller övrigt uppfyllande av Finlands internationella förpliktelser på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon samt då det gäller finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon, utfärdas bestämmelser om

- 1) förhindrande och begränsning av utsläpp av luftförorenande ämnen från fartyg i luften eller vattnet
- 2) utsläppskrav för motorer som används på fartyg
- 3) avgasreningssystem för motorer som används på fartyg, samt
- 4) kvalitetskrav för bränsle som används på fartyg och om överlåtelsehandling för bränsle samt om utfärdande av denna.

#### 21 b §

I fråga om begränsningar och förbud som gäller ozonnedbrytande ämnen som används på fartyg och om kvalitetskrav på gasolja som används i sjötrafik mellan medlemsstaterna i Europeiska gemenskaperna föreskrivs i miljöskyddslagen (86/2000) och de föreskrifter och bestämmelser som utfärdas med stöd av den, till den del det inte föreskrivs om saken i Europeiska gemenskapens rättsakter eller i beslut och bestämmelser som meddelats med stöd av dem.

#### 21 c §

Utsläpp av flyktiga organiska föreningar från olje- och kemikalietankfartyg kan förbjudas eller begränsas i hamnar inom finskt territorium enligt bilaga VI till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, Europeiska gemenskapens rättsakter eller andra internationella förpliktelser som Finland har åtagit sig. Genom förordning av statsrådet kan utfärdas bestämmelser om förbud och begränsningar samt om i vilka hamnar begränsningarna eller förbuden skall iaktas.

#### 21 d §

Sådana bestämmelser om förhindrande eller begränsning av utsläpp av luftförorenande ämnen som ingår i denna lag eller författningar som utfärdats med stöd av den tillämpas inte på

- 1) verksamhet som krävs för trygghet av fartygs säkerhet eller räddande av människoliv,
- 2) utsläpp som föranletts av att fartyg eller dess utrustning skadats, om alla skäligen åtgärder för förhindrande eller minimerande av utsläppet har vidtagits efter skadan och redaren eller fartygsbefälhavaren inte avsiktligt har förorsakat skadan eller handlat vårdslöst och medveten om att skada troligtvis skulle följa.

#### 21 e §

Förbränning av avfall som uppstår vid fartygs normala drift är förbjuden på finskt vattenområde.

Förbränning av avfall som uppstår vid fartygs normala drift är tillåten i Finlands ekonomiska zon och på finska fartyg utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon endast i fartygets avfallsförbränningsugn. Bestämmelser om de tekniska kraven på avfallsförbränningsugnar utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet föreskrivs dessutom om de ämnen som det är helt förbjudet att förbränna i Finlands ekonomiska zon och på finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon.

#### 21 f §

I hamnarna skall finnas för de fartyg som använder hamnarna tillräckliga mottagningsanläggningar för sådant avgasreningssavfall som inte får släppas ut i vattnet enligt bilaga VI till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg.

I hamnar där det utförs fartygsreparationer skall det finnas tillräckliga mottagningsanläggningar för ozonnedbrytande ämnen som härrör från fartyg som använder hamnen samt för utrustning som innehåller sådana ämnen då utrustningarna lossas från fartyg

som använder hamnarna.

Miljöministeriet kan genom förordning utfärda närmare bestämmelser om anläggningar som avses i 1 och 2 mom.

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Helsingfors den 17 september 2004

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Kommunikationsminister *Leena Luhtanen*

(Översättning)

**1997 ÅRS****ÄNDRINGSPROTOKOLL****TILL 1973 ÅRS KONVENTION TILL  
FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING  
FRÅN FARTYGG, ÄNDRAD GENOM  
DÄRTILL HÖRANDE PROTOKOLL  
AV ÅR 1978**

DE FÖRDRAGSSLUTANDE PARTERNA I DETTA PROTOKOLL,

SOM ÄR fördragsslutande parter i protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg,

SOM ERKÄNNER behovet av att förhindra och övervaka luftförorening från fartyg,

SOM BEAKTAR princip 15 i Rio-deklarationen om miljö och utveckling, i vilken rekommenderas tillämpning av försiktighetsprincipen, och

SOM ANSER att detta mål bäst kan uppnås genom antagande av 1997 års ändringsprotokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, ändrad genom därtill hörande protokoll av år 1978,

HAR ÖVERENSKOMMIT om följande:

## Artikel 1

*Handling som skall ändras*

Handling som ändras genom detta protokoll är 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, ändrad genom därtill hörande protokoll av år 1978, (nedan *konventionen*).

**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**

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,

RECALLING 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").



## Artikel 2

*Fogande av bilaga VI till konventionen*

Bilaga VI ”Bestämmelser om förhindrande av luftförorening från fartyg” fogas till konventionen. Texten presenteras i bilagan till detta protokoll.

## Artikel 3

*Allmänna förpliktelser*

1. Bestämmelserna i konventionen och i detta protokoll skall läsas och tolkas av de fördragsslutande parterna i detta protokoll tillsammans som ett enda instrument.

2. Varje hänvisning till detta protokoll innebär samtidigt en hänvisning till protokollets bilaga.

## Artikel 4

*Ändringsförfarande*

Vid tillämpning av artikel 16 i konventionen till ändring av bilaga VI och dess bilagor skall hänvisningen till ”en fördragsslutande part” anses avse en hänvisning till en sådan fördragsslutande part som är bunden av bilagan i fråga.

**SLUTBESTÄMMELSER**

## Artikel 5

*Undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning*

1. Detta protokoll skall stå öppet för undertecknande vid Internationella sjöfartsorganisationens (nedan *organisationen*) högkvarter från den 1 januari 1998 till den 31 december 1998 och är därefter öppet för anslutning. Endast de fördragsslutande parterna i protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan *protokollet av år 1978*) kan bli fördragsslutande parter i detta protokoll:

## 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) genom undertecknande utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande, eller

b) genom undertecknande med förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande, följt av ratifikation, godtagande, eller godkännande, eller

c) genom anslutning.

3. Ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning skall verkställas genom deponering av ett instrument därom hos organisationens generalsekreterare (nedan *generalsekreteraren*).

(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").

## Artikel 6

### *Ikraftträdande*

1. Detta protokoll skall träda i kraft tolv månader efter den dag då minst 15 stater, vilkas handelsflottor sammanlagt har minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, blivit fördragsslutande parter enligt artikel 5 i detta protokoll.

2. Varje ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument, som deponerats efter den dag då protokollet träder i kraft, blir gällande tre månader efter den dag då det deponerats.

3. Ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument som deponerats efter den dag då ändringen i detta protokoll anses ha blivit godtagen enligt artikel 16 i konventionen, gäller det ändrade protokollet.

## 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 per cent 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.

## Artikel 7

### *Uppsägning*

1. En fördragsslutande part i detta protokoll får när som helst efter utgången av fem år räknat från den dag då protokollet träder i kraft för partens del säga upp detta protokoll.

2. Uppsägningen skall verkställas genom deponering av ett uppsägningsinstrument hos generalsekreteraren.

## 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. Uppsägningen blir gällande tolv månader efter den dag då organisationens generalsekreterare mottagit meddelandet eller efter utgången av den längre tid som kan vara angiven i meddelandet.

4. Uppsägning av protokollet av år 1978 enligt artikel VII i protokollet anses innebära uppsägning av detta protokoll enligt denna artikel. En sådan uppsägning blir gällande samma dag som en uppsägning av protokollet av år 1978 blir gällande enligt artikel VII i det.

#### Artikel 8

##### *Depositary*

1. Detta protokoll skall deponeras hos organisationens generalsekreterare (nedan *depositarie*).

2. Depositarien skall:

a) underrätta alla stater som undertecknat protokollet eller anslutit sig till det om

(i) varje ny underteckning eller deponering av ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument samt datum för den,

(ii) dag för protokollets ikraftträdande och

(iii) deponering av uppsägningsinstrument gällande protokollet och den dag då det tagits emot samt den dag då uppsägningen blir gällande.

b) överlämna bestyrkta avskrifter av detta protokoll till alla stater som har undertecknat det eller anslutit sig till detsamma.

3. Så snart detta protokoll har trätt i kraft skall depositarien överlämna en bestyrkt avskrift därav till Förenta Nationernas sekretariat för registrering och publicering enligt artikel 102 i Förenta Nationernas stadga.

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.

(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.

## Artikel 9

*Språk*

Detta protokoll är upprättat i ett enda exemplar på arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska språken, varvid varje text äger lika vitsord.

SOM SKEDDE I LONDON den 26 september 1997.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, därtill vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta protokoll.

## 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.

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

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

**BILAGA****FOGANDE AV BILAGA VI TILL 1973  
ÅRS INTERNATIONELLA KONVEN-  
TION TILL FÖRHINDRANDE AV FÖR-  
ORENING FRÅN FARTYG, ÄNDRAD  
GENOM DÅRTILL HÖRANDE PRO-  
TOKOLL AV ÅR 1978**

Följande nya bilaga VI skall fogas efter nuvarande bilaga V:

**”BILAGA VI****BESTÄMMELSER OM FÖRHINDRAN-  
DE AV LUFTFÖRORENING FRÅN  
FARTYG****KAPITEL I – ALLMÄNT****REGEL 1***Tillämpningsområde*

Bilagan äger tillämpning på alla fartyg utom där annat särskilt anges i regel 3, 5, 6, 13, 15, 18 och 19 i denna bilaga.

**REGEL 2***Definitioner*

I denna bilaga avses med:

- (1) motsvarande byggnadsstadium: det stadium då
- (a) byggande som härrör sig till ett visst fartyg påbörjas, och
  - (b) sammanfogning av fartyget har påbörjats och omfattar minst 50 ton eller en procent av den beräknade massan av allt byggnadsmaterial, av dessa den massa som är mindre.

**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 PREVEN-  
TION 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 per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

(2) automatisk matning: den process som används för att utan en persons medverkan mata in avfall i en förbränningskammare när avfallsförbränningsugnen är i normal drift då förbränningskammarens arbetstemperatur är mellan 850°C och 1200°C.

(3) utsläpp: utsläpp från fartyg i atmosfären eller i havet av de ämnen som omfattas av reglerna i denna bilaga.

(4) nya installationer: beträffande regel 12 i denna bilaga; installation av anläggningar, utrustning, inklusive nya transportabla brandsläckare, isolering eller annat material i ett fartyg efter det datum då denna bilaga träder i kraft, men inte reparation eller återfyllning av tidigare installerade anläggningar, utrustning, isolering eller annat material, eller återfyllning av transportabla brandsläckare.

(5) NO<sub>x</sub>-koden: den tekniska koden för kontroll av kväveoxidutsläpp från marindieselmotorer antagen av konferensen genom resolution 2 så som den ändras av organisationen, under förutsättning att sådana ändringar godkänns och bringas i kraft i enlighet med de bestämmelser i artikel 16 i konventionen som avser ändringar av bilag till en bilaga.

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

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

Halon 1211 bromklordifluormetan  
 Halon 1301 bromtrifluormetan  
 Halon 2402 1,2-dibrom-1,1,2,2-tetrafluoretan (även kallat Halon 114B2)  
 CFC-11 triklorfluormetan  
 CFC-12 diklorfluormetan  
 CFC-113 1,1,2-triklor-1,2,2-trifluoretan  
 CFC-114 1,2-diklor-1,1,2,2,-tetrafluoretan  
 CFC-115 klorpentafluoretan.

(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) "NO<sub>x</sub> 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) sludgeolja: oljemättat slam från brännolja- eller smörjoljeseparatorer, spillsmörjolja från huvud- eller hjälpmaskineri, eller spillolja från länsvattenseparatorer, oljefiltreringsutrustning eller spilltråg.

(8) avfallsförbränning ombord på fartyg: förbränning ombord på ett fartyg av sådant avfall eller sådana produkter som alstrats vid normal drift av fartyget.

(9) avfallsförbränningsugn ombord på fartyg: en anordning ombord på ett fartyg, konstruerad för att huvudsakligen användas vid avfallsförbränning.

(10) fartyg byggda: fartyg vilkas kölar sträckts eller som befinner sig på ett motsvarande byggnadsstadium.

(11) svavelkontrollområde: ett område där särskilda obligatoriska åtgärder för SO<sub>x</sub>-utsläpp från fartyg krävs för att förhindra, minska och kontrollera luftföroreningar från SO<sub>x</sub> och ämnets åtföljande skadliga inverkan på land- och havsområden. Svavelkontrollområden skall omfatta de områden som finns förtecknade i regel 14 i denna bilaga.

(12) tankfartyg: ett oljetankfartyg enligt definitionen i regel 1(4) i bilaga I eller ett kemikalietankfartyg enligt definitionen i regel 1(1) i bilaga II till konventionen.

(13) 1997 års protokoll: 1997 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, ändrad genom därtill hörande protokoll av år 1978.

### REGEL 3

#### *Allmänna undantag*

Bestämmelserna i denna bilaga skall inte tillämpas på:

(a) utsläpp som är nödvändigt för ett fartygs säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss, eller

(b) vilket som helst utsläpp som är en följd av en skada på fartyget eller dess utrustning:

(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) "SO<sub>x</sub> Emission Control Area" means an area where the adoption of special mandatory measures for SO<sub>x</sub> emissions from ships is required to prevent, reduce and control air pollution from SO<sub>x</sub> and its attendant adverse impacts on land and sea areas. SO<sub>x</sub> 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) under förutsättning att alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits efter det att skadan inträffat eller utsläppet upptäckts, i syfte att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet, och

(ii) under förutsättning att ägaren eller befälhavaren inte har handlat antingen i avsikt att orsaka skada eller av vårdslöshet och med insikt om att skada sannolikt skall uppkomma.

#### **REGEL 4**

##### *Likvärdighet*

(1) Administrationen kan tillåta ett fartyg att utrustas med andra tillbehör, material, utrustning eller apparater än de som föreskrivs i denna bilaga, om de är minst lika effektiva som de tillbehör, material, utrustning eller apparater som föreskrivs i bilagan.

(2) Den administration som tillåter andra tillbehör, material, utrustning eller apparater än de som föreskrivs i denna bilaga skall underrätta organisationen om detta så att uppgifterna sänds till konventionens fördragsslutande parter för information och eventuella lämpliga åtgärder.

### **KAPITEL II – BESIKTNING, CERTIFIERING OCH KONTROLL- RUTINER**

#### **REGEL 5**

##### *Besiktning och inspektion*

(1) Alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 och alla fasta eller flytande oljeplattformar och andra plattformar skall vara föremål för följande besiktningar:

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

(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) Periodiska besiktningar som skall utföras med de intervaller som administrationen fastställer, men minst vart femte år, som skall säkerställa att utrustning, anläggningar, anordningar, arrangemang och material i alla avseenden uppfyller bestämmelserna i denna bilaga.

(c) Minst en mellanbesiktning under certifikatets giltighetsperiod, som skall säkerställa att utrustning och anläggningar i alla avseenden uppfyller bestämmelserna i denna bilaga och är i funktionsdugligt skick. I de fall då endast en mellanbesiktning förrättas under ett certifikats en och samma giltighetsperiod och då certifikatets giltighetstid överstiger 2 ½ år skall besiktningen förrättas inom sex månader före eller efter den tidpunkt som ligger mitt i certifikatets giltighetsperiod. Sådana mellanbesiktningar skall påtecknas i certifikatet som utfärdats enligt regel 6 i denna bilaga.

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

(3) Fartygsbesiktningar som avser iakttagandet av bilagans bestämmelser skall förrättas av administrationens tjänstemän. Administrationen får dock överlåta besiktningarna till antingen inspektörer som utsetts för uppgiften eller till organ som godkänts av administrationen. Sådana organ skall tillämpa de riktlinjer som antagits av organisationen\*. Under alla omständigheter skall vederbörande administration helt kunna garantera att besiktningarna är fullständiga och effektiva.

---

\* Se resolution A.739(18), Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration, och resolution A.789(19), Specification for the Survey and Certification Function of Recognized Organization Acting on Behalf of the Administration.

(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.

---

\*Refer to the Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration adopted by the Organization by resolution A.739(18) and Specification for the Survey and Certification Function of Recognized Organization Acting on Behalf of the Administration adopted by the Organization by resolution A.789(19).

(4) Besiktningar som skall säkerställa att maskiner och utrustning uppfyller regel 13 i denna bilaga skall förrättas i överensstämmelse med NOx-koden.

(5) Administrationen skall upprätta rutiner för oanmälda inspektioner, som skall förrättas under certifikatets giltighetsperiod. Inspektionerna skall säkerställa att utrustningen i alla avseenden fortsätter att vara tillfredsställande för sin avsedda funktion. Inspektionerna kan förrättas av administrationens egna inspektörer, utsedda inspektörer, godkända organ eller, om administrationen så begär, av andra fördragsslutande parter. Om en administration, enligt bestämmelserna i stycke 1 i denna regel, tillämpar ett system med obligatoriska årliga besiktningar är de oanmälda inspektionerna inte obligatoriska.

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

(7) Utrustningen skall underhållas i överensstämmelse med bestämmelserna i denna bilaga och inga ändringar skall göras i utrustning, system, anordningar, arrangemang eller byggnadsmaterial som omfattas av besiktningen utan administrationens uttryckliga medgivande. Ett direkt utbyte av sådan utrustning och dess tillbehör med annan utrustning och tillbehör, som uppfyller kraven i bilagan, är tillåtet.

(8) När en olycka inträffar eller en brist påträffas, som i väsentligt avseende påver-

(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 substan-

kar effektiviteten eller fullständigheten i den fartygsutrustning som omfattas av bestämmelserna i denna bilaga skall fartygets befälhavare eller ägare snarast möjligt anmäla detta till administrationen, en utsedd inspektör eller ett godkänt organ som ansvarar för utfärdandet av certifikatet i fråga.

## REGEL 6

### *Utfärdande av internationellt luftskyddscertifikat*

(1) Efter besiktning enligt bestämmelserna i regel 5 i denna bilaga skall ett internationellt luftskyddscertifikat utfärdas till:

(a) alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 som nyttjas i trafik till hamnar och offshore terminaler under en annan fördragsslutande parts jurisdiktion, och

(b) plattformar och borrhullplattformar under färd till vatten under suveränitet eller jurisdiktion av andra fördragsslutande parter i 1997 års protokoll.

(2) För fartyg byggda före det datum då 1997 års protokoll träder i kraft skall ett internationellt luftskyddscertifikat utfärdas enligt stycke 1 i denna regel senast vid fartygets första planerade besök i torrdoca efter det att 1997 års protokoll trätt i kraft, dock senast tre år efter det att 1997 års protokoll trätt i kraft.

(3) Certifikatet skall utfärdas av antingen administrationen eller en person eller ett organ som är auktoriserad av administrationen. I varje enskilt fall påtar sig administrationen fullt ansvar för certifikatet.

## REGEL 7

### *Certifikat utfärdade av annan regering*

(1) Om administrationen så begär kan regeringen i en stat som är en fördragsslutande part i 1997 års protokoll låta ett fartyg undergå besiktning och, om det befinns att bestämmelserna i denna bilaga är iakttagna,

tially 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

utfärda eller låta utfärda ett internationellt luftskyddscertifikat till fartyget enligt denna bilaga.

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

(3) Ett certifikat som på så sätt har utfärdats skall innehålla en uppgift om att det har utfärdats på begäran av administrationen och skall äga samma giltighet och erhålla samma erkännande som ett certifikat utfärdat enligt regel 6 i denna bilaga.

(4) Ett internationellt luftskyddscertifikat får inte utfärdas till ett fartyg från en flaggstat som inte är en fördragsslutande part i 1997 års protokoll.

## REGEL 8

### *Certifikatets form*

Det internationella luftskyddscertifikatet skall vara avfattat på det utfärdande landets officiella språk och utformat i överensstämmelse med den förlaga för formuläret som visas i bilaga I till denna bilaga. Om språket inte är engelska, franska eller spanska skall texten dessutom vara översatt till ett av dessa språk.

## REGEL 9

### *Certifikatets giltighetsperiod och giltighet*

(1) Giltighetsperioden för ett internationellt luftskyddscertifikat skall fastställas av administrationen och skall inte överskrida fem år från det datum då certifikatet utfärdades.

(2) Det internationella luftskyddscertifikatets femåriga giltighetsperiod får inte förlängas med undantag av vad som medges i bestämmelserna i stycke 3.

(3) Om fartyget inte befinner sig i en hamn i den flaggstat som fartyget tillhör eller i en hamn där det skall besiktigas när det internationella luftskyddscertifikatets giltighet upphör, får administrationen förlänga

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

certifikatet för en period som inte överstiger fem månader. En sådan förlängning skall medges endast för att tillåta fartyget att fullfölja resan till den flaggstat som fartyget tillhör eller den stat där det skall besiktigas, och skall medges endast i de fall där det förefaller lämpligt och rimligt. Efter ankomsten till den flaggstat som fartyget tillhör eller den stat där fartyget skall besiktigas skall fartyget inte tillåtas lämna hamnen eller staten genom att åberopa förlängningen, förrän det har erhållit ett nytt internationellt luftskyddscertifikat.

(4) Ett internationellt luftskyddscertifikats giltighet skall upphöra att gälla under följande förhållanden:

(a) om inspektioner och besiktningar inte förrättas inom de tidsperioder som anges i regel 5 i denna bilaga;

(b) om utrustning, system, anordningar, arrangemang och byggnadsmaterial som omfattas av denna bilaga har ändrats i väsentligt avseende utan administrationens uttryckliga medgivande, utom vid direkt utbyte av utrustning och tillbehör med utrustning och tillbehör som uppfyller bestämmelserna i denna bilaga. Vid tillämpningen av regel 13 omfattar väsentliga ändringar alla ändringar eller justeringar av system, anordningar eller arrangemang i dieselmotorer som resulterar i att en viss motors gränsvärden för utsläpp av kväveoxider överskrids; eller

(c) när fartyget överförs till en annan flaggstat. Ett nytt certifikat skall utfärdas endast när den regering som utfärdar det nya certifikatet har förvissat sig om att fartyget helt uppfyller bestämmelserna i regel 5 i denna bilaga. När överföringen sker mellan fördragsslutande parter, och om begäran görs inom tre månader efter överföringen, skall regeringen i fartygets förra flaggstat snarast möjligt lämna till den andra fördragsslutande partens administration en kopia av det internationella luftskyddscertifikat som fartyget innehade före överföringen tillsammans med kopior av tillhörande besiktningsprotokoll om de finns tillgängliga.

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.

**REGEL 10***Hamnstatskontroll av driftsbestämmelser*

(1) Ett fartyg som befinner sig i en hamn eller vid en offshore terminal, belägen under jurisdiktion av en annan fördragsslutande part i 1997 års protokoll, skall vara föremål för inspektioner förrättade av tjänstemän som är bemyndigade av parten då det gäller driftsbestämmelserna enligt bilagan, när det finns uppenbara skäl att befara att befälhavaren eller besättningen inte känner till nödvändiga rutiner ombord angående förhindrande av luftförorening från fartyg.

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

(3) De bestämmelser angående förfarandet vid hamnstatskontroll, som föreskrivs i artikel 5 i konventionen, skall tillämpas på denna regel.

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

**REGEL 11***Uppdagade överträdelser och verkställande av bilagan*

(1) Fördragsslutande parterna i denna bilaga skall samarbeta med att uppdaga överträdelser av och verkställa bestämmelserna i bilagan, genom att använda sig av varje lämplig och praktiskt genomförbar åtgärd för att upptäcka överträdelser och bevaka miljön samt tillfredsställande rutiner för rapportering och insamling av bevismaterial.

(2) I en fördragsslutande parts hamnar eller offshore terminaler kan ett fartyg, på vilket den nuvarande bilagan skall tillämpas, bli föremål för inspektion av tjänstemän utsedda eller auktoriserade av den par-

**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 ship-board 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

ten, i syfte att kontrollera om fartyget, i strid mot bestämmelserna i bilagan, har släppt ut ämnen som omfattas av bilagan. Om inspektionen påvisar en överträdelse av bestämmelserna, skall en rapport lämnas till administrationen för vidare lämplig åtgärd.

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

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

(5) En fördragsslutande part får också inspektera ett fartyg på vilket denna bilaga är tillämplig när det anländer till en hamn eller offshore terminal under dess jurisdiktion, om en begäran om undersökning har framställts av en annan fördragsslutande part tillsammans med tillräckliga belägg för att fartyget, i strid mot bestämmelserna i denna bilaga, har släppt ut ämnen som omfattas av bilagan. Den resulterande undersökningsrapporten skall lämnas till parten som anhållit om den och till administrationen, så att lämpliga åtgärder kan vidtas i överensstämmelse med konventionen.

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

the ship has emitted any of the substances covered by this Annex in violation of the provision of this Annex. If an inspection indicates a violation of this Annex, a report shall be forwarded to the Administration for any appropriate action.

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

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

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

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

**KAPITEL III – BESTÄMMELSER  
ANGÅENDE KONTROLL AV UT-  
SLÄPP FRÅN FARTYG**

**REGEL 12**

*Ozonnedbrytande ämnen*

(1) Om inte annat föranleds av bestämmelserna i regel 3, är alla avsiktliga utsläpp av ozonnedbrytande ämnen förbjudet. Avsiktliga utsläpp innebär utsläpp som sker i samband med underhåll, service, reparation eller avlägsnande av anläggningar eller utrustning, med undantag av minimala utsläpp i samband med tillvaratagande eller återvinning av ett ozonnedbrytande ämne. Bestämmelser om utsläpp som orsakas av läckage av ozonnedbrytande ämnen, oavsett om läckaget är avsiktligt eller inte, får utfärdas av fördragsslutande parterna i 1997 års protokoll.

(2) Nya installationer som innehåller ozonnedbrytande ämnen är förbjudna på alla fartyg. Nya installationer som innehåller HCFC-föreningar är dock tillåtna till den 1 januari 2020.

(3) Ämnen som avses i denna regel, och utrustning som innehåller sådana ämnen, skall lämnas till lämpliga mottagningsanläggningar när de avlägsnas från fartygen.

**REGEL 13**

*Kväveoxider (NO<sub>x</sub>)*

(1) (a) Denna regel skall tillämpas på:

(i) alla dieseldrivna motorer med en uteffekt som överstiger 130 kW som är installerade i fartyg byggda den 1 januari 2000 eller senare; och

(ii) alla dieseldrivna motorer med en uteffekt som överstiger 130 kW som genomgår väsentlig ombyggnad den 1 januari 2000 eller senare.

(b) Denna regel skall inte tillämpas på:

(i) dieseldrivna nödmotorer, motorer installerade i livbåtar samt anordningar eller utrustning som är avsedda för att användas endast i nödsituationer, och inte på

(ii) motorer installerade i fartyg som en-

**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 (NO<sub>x</sub>)*

(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 en-



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

(c) Oavsett vad som anges i bestämmelserna i punkt a) i detta stycke, kan administrationen medge undantag från tillämpningen av denna regel för dieselmotorer som är installerade i fartyg byggda eller i fartyg som genomgått väsentlig ombyggnad före det datum då protokollet träder i kraft, förutsatt att fartyget endast går i trafik mellan hamnar eller offshore terminaler inom den flaggstat som fartyget tillhör.

(2) (a) Vid tillämpning av denna regel skall "väsentlig ombyggnad" betyda en ändring av motor där

(i) motorn är ersatt med en ny motor tillverkad den 1 januari 2000 eller senare, eller

(ii) motorn har genomgått en omfattande ändring, enligt definitionen i NOx-koden, eller

(iii) motorns största kontinuerliga effekt har utökats med mer än 10 procent.

(b) Det resulterande NOx-utsläppet efter sådana ändringar som avses i punkt a) i detta stycke, skall dokumenteras enligt NOx-koden för godkännande av administrationen.

(3) (a) Om inte annat föranleds av bestämmelserna i regel 3 i denna bilaga är drift av dieselmotorer, på vilka denna regel skall tillämpas, förbjuden utom när utsläppet av kväveoxider (beräknat som motorns totala vikt av NO<sub>2</sub>-utsläpp) ligger inom följande gränsvärden:

(i) 17,0 g/kWh när n är lägre än 130 rpm

(ii)  $45,0 * n^{(-0,2)}$  g/kWh när n är 130 eller högre men lägre än 2000 rpm

(iii) 9,8 g/kWh när n är 2000 rpm eller högre

n = motorns nominella varvtal (vevaxelns varvtal per minut).

När sådant bränsle som består av blandningar av kolväten som härrör från oljeraffinering används skall prov- och mätmetoder utföras enligt NOx-koden, med hänsyn

gaged 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 operation of each diesel engine to which this regulation applies is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO<sub>2</sub>) from the engine is within the following limits:

(i) 17.0g/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

till de testcykler och vikt faktorer som anges i bilag II till denna bilaga.

(b) Oavsett vad som anges i bestämmelserna i punkt a) i detta stycke är drift av dieselmotorer tillåten när:

(i) ett avgasreningssystem, som är godkänt av administrationen i överensstämmelse med NO<sub>x</sub>-koden, anordnas på motorn för att minska fartygsgenererat NO<sub>x</sub>-utsläpp till minst de gränsvärden som anges i punkt a), eller

(ii) en annan likvärdig metod, som är godkänd av administrationen med hänsyn till de tillhörande riktlinjer som är under utarbetning av organisationen, är anordnad för att minska fartygsgenererat NO<sub>x</sub>-utsläpp till minst de gränsvärden som anges i punkt a) i detta stycke.

#### REGEL 14

##### *Svaveloxider (SO<sub>x</sub>)*

###### *Allmänna krav*

(1) Svavelhalten i samtliga brännolja som används ombord på fartyg får inte överskrida 4,5 viktprocent.

(2) Det globala medelvärdet av svavelhalten i tung brännolja avsedd till fartygsbränsle skall övervakas enligt riktlinjer som skall utarbetas av organisationen.

###### *Krav inom svavelkontrollområden*

(3) Vid tillämpning av denna regel skall svavelkontrollområden omfatta:

(a) Östersjöområdet enligt definitionen i regel 10(1)(b) i bilaga I; och

(b) Alla havsområden, inklusive hamnområden, som organisationen fastställer i överensstämmelse med kriterier och förfaranden i bilag III till denna bilaga för fastställande av svavelkontrollområden i syfte att förhindra fartygsgenererade luftföroreningar.

(4) När ett fartyg befinner sig inom ett svavelkontrollområde, skall minst ett av följande krav uppfyllas:

NO<sub>x</sub> 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 NO<sub>x</sub> Technical Code, is applied to the engine to reduce onboard NO<sub>x</sub> 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 NO<sub>x</sub> emissions at least to the limit specified in sub-paragraph (a) of this paragraph.

#### REGULATION 14

##### *Sulphur Oxides (SO<sub>x</sub>)*

###### *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 SO<sub>x</sub> Emission Control Areas*

(3) For the purpose of this regulation, SO<sub>x</sub> 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 SO<sub>x</sub> 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 SO<sub>x</sub> Emission Control Areas, at least one of the following conditions shall be fulfilled:

(a) svavelhalten i den brännolja som används ombord på fartyget i ett svavelkontrollområde överskrider inte 1,5 viktprocent;

(b) ett avgasreningssystem, som administrationen godkänt i överensstämmelse med de riktlinjer som skall utarbetas av organisationen, finns anordnat för att minska det sammantagna fartygsgenererade SO<sub>x</sub>-utsläppet från både huvud- och hjälpmaskinerna till 6,0 g SO<sub>x</sub>/ kWh eller mindre, beräknat som den totala vikten av svaveldioxidutsläpp. Dränerat avfall som härrör från användningen av en sådan utrustning skall inte släppas ut i anlagda hamnar, naturliga hamnar och flodmynningar om inte fartyget kan dokumentera fullständigt att sådant dränerat avfall inte inverkar skadligt på ekosystemet i sådana anlagda hamnar, naturliga hamnar och flodmynningar, i överensstämmelse med de kriterier som hamnstatsmyndigheterna har delgivit organisationen. Organisationen skall sända kriterierna till all fördragsslutande parter i konventionen, eller

(c) andra tekniska metoder som går att kontrollera och övervaka och som begränsar SO<sub>x</sub>-utsläpp till en nivå som motsvarar den som beskrivs i punkt b) används. Dessa system skall godkännas av administrationen i överensstämmelse med de riktlinjer som organisationen skall utveckla.

(5) Svavelhalten i brännolja som avses i stycke 1 och punkt 4 a) i denna regel skall dokumenteras av leverantören enligt bestämmelserna i regel 18 i bilagan.

(6) Fartyg som använder sig av särskilda brännoljor för att uppfylla punkt 4 a) i denna regel skall avsätta tillräcklig tid för att helt kunna spola rent bränslematningssystem från all brännolja med en svavelhalt över 1,5 viktprocent innan de anlöper ett svavelkontrollområde. Mängden lågsvavlig brännolja (med en svavelhalt av 1,5% eller mindre) i varje enskild tank samt datum, tid och fartygets position när en bränsleväxlingsprocedur avslutades, skall föras in i en loggbok enligt administrationens föreskrifter.

(7) Under de första tolv månader som följer omedelbart efter det att protokollet trä-

(a) the sulphur content of fuel oil used on board ships in a SO<sub>x</sub> 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 SO<sub>x</sub>/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 SO<sub>x</sub> 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 subparagraph (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 SO<sub>x</sub> 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

der i kraft eller efter att en ändring av protokollet, i vilken ett visst svavelkontrollområde fastställs enligt punkt 3 b) i denna regel, träder i kraft skall fartyg som anlöper svavelkontrollområden som nämns i punkt 3 a) i denna regel eller svavelkontrollområden som fastställts enligt punkt 3 b) i denna regel undantas från bestämmelserna i styckena 4 och 6 i denna regel och bestämmelserna i stycke 5 i denna regel i den mån de avser punkt 4 a) i denna regel.

### REGEL 15

#### *Flyktiga organiska föreningar*

(1) Om utsläpp av flyktiga organiska föreningar (VOCs) från tankfartyg regleras i hamnar och offshore terminaler under jurisdiktion av en fördragsslutande part i 1997 års protokoll skall de regleras i överensstämmelse med bestämmelserna i denna regel.

(2) En fördragsslutande part i 1997 års protokoll som anger hamnar eller offshore terminaler under dess jurisdiktion, där utsläpp av flyktiga organiska föreningar (VOC-utsläpp) skall regleras, skall underrätta organisationen. Underrättelsen skall innehålla information om storleken på de tankfartyg som skall kontrolleras, laster som kräver anläggningar för kontroll av ångutsläpp samt datum då sådan kontroll träder i kraft. Organisationen skall underrättas minst sex månader innan regleringen träder i kraft.

(3) Regeringarna i de länderna som är fördragsslutande parter i 1997 års protokoll, som anger hamnar eller offshore terminaler där VOC-utsläpp från tankfartyg skall regleras skall ansvara för att anläggningar för kontroll av ångutsläpp, godkända av den regeringen enligt de säkerhetsstandarder som utvecklats av organisationen\*, finns tillgängliga i de hamnar och terminaler som angetts, och drivs säkert och så att onödiga fördröjningar för fartyg undviks.

\* Se MSC/Circ.585: Standards for Vapour Emission Control Systems.

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 sub-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 sub-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.

\*Reference is made to MSC/Circ.585 on Standards for Vapour Emission Control Systems.

(4) I informationssyfte skall organisationen cirkulera en förteckning över de hamnar och offshore terminaler som angivits av de fördragsslutande parterna i 1997 års protokoll till alla fördragsslutande parter i 1997 års protokoll och till organisationens andra medlemsstater.

(5) Alla tankfartyg, som är föremål för kontroll av ångutsläpp enligt bestämmelserna i stycke 2 i denna regel skall vara utrustade med ett uppsamlingsystem för ångutsläpp som är godkänt av administrationen enligt de säkerhetsstandarder som utvecklats av organisationen\*, och skall använda systemen när lastning företas. Terminaler i vilka har installerats kontrollsystem för ångutsläpp enligt denna regel kan godkänna existerande tankfartyg som inte är försedda med uppsamlingsystem för ångutsläpp under tre år efter det datum för ikraftträdande som nämns i stycke 2.

(6) Denna regel skall tillämpas på gastankfartyg endast när lastnings- och förvaringsanläggningarna är av en typ som möjliggör att VOCs, som inte innehåller metan, behålls säkert ombord, eller kan återneras på ett säkert sätt till land.

#### REGEL 16

##### *Avfallsförbränning på fartyg*

(1) Avfallsförbränning på fartyg skall endast tillåtas i fartygens avfallsförbränningsugnar, med undantag av vad som föreskrivs i stycke 5.

(2) (a) Med undantag av vad som föreskrivs i punkt b) i detta stycke skall alla avfallsförbränningsugnar som är installerade i fartyg den 1 januari 2000 eller senare, uppfylla kraven i bilaga IV till denna bilaga. Alla avfallsförbränningsugnar skall vara godkända av administrationen. Godkännandet skall ske enligt de specifikationsstandarder för fartygs avfallsförbränningsugnar som utvecklats av organisationen.\*\*

\* Se MSC/Circ.585: Standards for Vapour Emission Control Systems.

\*\* Se resolution MEPC 76(40), Standard specification for shipboard incinerators.

(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 subparagraph (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\*\*.

\*Reference is made to MSC/Circ.585 on Standards for Vapour Emission Control Systems.

\*\*Reference is made to resolution MEPC 76(40) on Standard specification for shipboard incinerators.

(b) Administrationen kan medge undantag från tillämpningen av punkt a) i detta stycke för avfallsförbränningsugnar som installerats ombord i fartyg före det datum då 1997 års protokoll träder i kraft under förutsättning att fartyget endast går i trafik inom vatten under den statens suveränitet eller jurisdiktion vars flagg fartyget äger rätt att föra.

(3) Bestämmelserna i denna regel påverkar inga förbud eller andra krav i konventionen om förhindrande av havsföroreningar genom dumpning av avfall och andra ämnen, 1972, med ändringar och tillhörande 1996 års protokoll.

(4) Följande ämnen får inte förbrännas på fartyg:

(a) lastrester och tillhörande förorenat förpackningsmaterial enligt bilaga I, II och III till denna konvention,

(b) polyklorinerade bifenyler (PCB),

(c) fast avfall enligt definitionen i bilaga V till denna konvention, som innehåller mer än spår av tungmetaller, och

(d) raffinerade oljeprodukter som innehåller halogenföreningar.

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

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

(7) Tillverkarens bruksanvisningar skall finnas ombord i fartyg med avfallsförbränningsugnar på vilka denna regel skall tillämpas och skall innehålla en beskrivning om hur avfallsförbränningsugnen används inom de gränser som anges i stycke 2 i bilaga IV till denna bilaga.

(8) Den personal som är ansvarig för en avfallsförbränningsugns drift skall vara utbildad och skall kunna tillgodogöra sig instruktionerna i tillverkarens bruksanvisning i praktiken.

\*Se resolution MEPC 76(40), Standard specification for shipboard incinerators.

(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 this 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.

\*Reference is made to resolution MEPC 76(40) on Standard specification for shipboard incinerators.

(9) Kontinuerlig övervakning av avgasens utloppstemperatur krävs, och avfall skall inte matas in i en fartygs avfallsförbränningsugn genom löpande inmatning när temperaturen är lägre än den tillåtna lägsta temperaturen av 850°C. Satsvist matade avfallsförbränningsugnar på fartyg skall vara utformad så att temperaturen i förbränningskammaren uppnår 600°C inom fem minuter efter starten.

(10) Bestämmelserna i denna regel utesluter inte förbättring, installation och drift av alternativt utformade termiska avfallsbehandlingsanläggningar på fartyg som motsvarar eller överskrider kraven i regeln.

## REGEL 17

### *Mottagningsanläggningar*

(1) Regeringarna i de länderna som är fördragsslutande parter i 1997 års protokoll skall ansvara för att lämpliga anläggningar finns anordnade för att

(a) ta emot från fartyg som använder landets reparationsvarv ozonnedbrytande ämnen och utrustning som innehåller sådana ämnen när de avlägsnas från fartyg;

(b) ta emot rester från avgasrening från godkända avgasreningssystem från fartyg som använder landets hamnar, terminaler eller reparationsvarv när det inte är tillåtet att släppa ut detta avfall i den marina miljön enligt regel 14 i denna bilaga;

på så sätt att onödiga fördröjningar för fartyg undviks, och

(c) ta emot ozonnedbrytande ämnen och utrustning som innehåller sådana ämnen när de avlägsnas från fartyg som använder nedskrotningsanläggningar.

(2) De fördragsslutande parterna i 1997 års protokoll skall meddela organisationen, som vidare skall underrätta sina medlemsstater, om alla fall där anläggningar enligt bestämmelserna i denna regel fattas eller anses vara otillräckliga.

(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.

**REGEL 18***Kvaliteten på brännolja*

(1) Brännolja som skall förbrännas och som levereras till och används ombord på fartyg, på vilka denna bilaga tillämpas, skall uppfylla följande krav:

(a) med undantag av bestämmelserna i punkt b)

(i) brännoljan skall bestå av blandningar av kolväten som härrör från oljeraffinering. Detta skall inte hindra inblandning av små mängder tillsatsmedel som förbättrar vissa prestationsfaktorer;

(ii) brännoljan skall inte innehålla oorganiska syror;

(iii) brännoljan skall inte innehålla några tillsatsämnen eller kemiskt avfall som antingen

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

2. är skadligt för personalen eller

3. bidrar allmänt till ökad luftförorening; och

(b) brännolja som skall förbrännas och som framtagits genom annat sätt än oljeraffinering får inte

(i) överstiga gränserna för svavelhalten som fastställts i regel 14 i denna bilaga;

(ii) orsaka att en motors NO<sub>x</sub>-utsläpp överstiger de gränser som fastställts i regel 13(3)(a) i denna bilaga;

(iii) innehålla oorganiska syror; och

(iv) 1. äventyra fartygets säkerhet eller inverka skadligt på maskineriets prestanda, eller

2. vara skadligt för personalen, eller

3. bidra allmänt till ökad luftförorening.

(2) Denna regel tillämpas inte på kol i fast form eller på kärnbränsle.

(3) För alla fartyg på vilka reglerna 5 och 6 i denna bilaga skall tillämpas skall detaljerna angående brännolja som skall förbrännas och som levereras till och används ombord på fartyg dokumenteras med stöd av en överlåtelsehandling för bränsle som skall innehålla minst den information som anges i bilaga V till denna bilaga.

(4) Överlåtelsehandlingen för bränsle

**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 NO<sub>x</sub> emission limits set forth in regulation 13(3)(a) of this Annex;

(iii) contain inorganic acid; and

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

(2) is harmful to personnel, or

(3) contributes overall to additional air pollution.

(2) 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



skall finnas ombord på fartyget på en plats som är lätt åtkomlig för inspektion vid alla rimliga tillfällen. Den skall bevaras i tre år efter det att brännoljan har levererats ombord.

(5) (a) Behörig myndigheten\* i en stat som är en fördragsslutande part i 1997 års protokoll får inspektera uppgifterna i överlåtelsehandlingen för bränsle ombord på alla fartyg på vilka bestämmelserna i denna bilaga skall tillämpas medan fartyget ligger i dess hamn eller offshore terminal, får kopiera alla överlåtelsehandlingar för bränsle och kan kräva att befälhavaren eller den person som bär ansvaret för fartyget bestyrker varje kopia av en sådan överlåtelsehandling för bränsle. Behörig myndighet kan även bestyrka innehållet i varje handling genom att konsultera hamnen där handlingen gavs.

(b) Den behöriga myndigheten skall utföra inspektionen av överlåtelsehandlingen för bränsle och ta bestyrkta kopior av den enligt detta stycke så snabbt som möjligt så att onödiga fördröjningar för fartyg undviks.

(6) Överlåtelsehandlingen för bränsle skall åtföljas av ett representativt prov på brännoljan som levererats enligt riktlinjer som skall utarbetas av organisationen. Provet skall vara förseglat och undertecknat av leverantörens representant och befälhavaren eller det befäl som var ansvarigt för bunkringen när den avslutats och skall bevaras hos fartyget tills brännoljan är huvudsakligen förbrukad, dock minst i tolv månader från leveransdatumet.

(7) Fördragsslutande parter i 1997 års protokoll påtar sig ansvaret för att vederbörliga myndigheter, som parterna utsett:

(a) upprätthåller ett register på lokala leverantörer av brännolja,

(b) kräver att lokala leverantörer tillhandahåller en överlåtelsehandling för bränsle och ett prov enligt denna regel, där oljeleverantören bestyrker att brännoljan uppfyller kraven i reglerna 14 och 18 i denna bilaga,

\* Se resolution A.787(19), Procedures for port State control

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 having regard to 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 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;

\* Reference is made to Resolution A.787(19) on Procedures for port State control.

(c) kräver att lokala leverantörer behåller en kopia av överlåtelsehandlingen för bränsle i minst tre år för eventuell inspektion och bestyrkande av hamnstaten,

(d) vidtar ändamålsenliga åtgärder mot oljeleverantörer som har visats leverera brännolja som inte stämmer överens med uppgifterna i överlåtelsehandlingen för bränsle,

(e) upplyser administrationen om fartyg som fått brännolja levererad, som inte uppfyller kraven i reglerna 14 och 18 i denna bilaga, och

(f) underrättar organisationen, för vidare underrättelse till de fördragsslutande parterna i 1997 års protokoll om alla fall där oljeleverantörer inte uppfyllt kraven som anges i reglerna 14 och 18 i denna bilaga.

(8) De fördragsslutande parterna i 1997 års protokoll påtar sig vidare ansvaret för att i samband med hamnstatskontroller:

(a) underrätta den fördragsslutande part eller annan stat under vilkens jurisdiktion överlåtelsehandlingen för bränsle skrivits ut om fall där brännolja, som inte uppfyller krav, levererats, tillsammans med all relevant information; och

(b) säkerställa att lämpliga korrigerande åtgärder vidtas så att olja som inte visat sig uppfylla kraven kommer att göra det i framtiden.

## REGEL 19

### *Krav gällande plattformar och borrhullplattformar*

(1) Med undantag av bestämmelserna i styckena 2 och 3 i denna regel skall fasta och flytande plattformar och borrhullplattformar uppfylla bestämmelserna i denna bilaga.

(2) Utsläpp som direkt härrör från utforskning, utnyttjande och tillhörande offshore framställning av mineraltillgångar på havsbotten är, i överensstämmelse med artikel 2(3)(b)(ii) i konventionen, undantagna från bestämmelserna i denna bilaga. Sådana utsläpp inkluderar följande:

(a) utsläpp som uppstår vid förbränning av ämnen som endast och direkt härrör från

(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 di-

utforskning, utnyttjande och tillhörande offshore framställning av mineraltillgångar på havsbotten, inklusive, men inte begränsat till, avbränning av kolväten och förbränning av borrhull, lera och/eller vätskor under avslutnings- eller provtagningsverksamhet, och avbränning som uppstår vid störning;

(b) frigörning av gaser eller flyktiga föreningar som följer med borrhullsvätskor och slagg;

(c) utsläpp som endast och direkt hör samman med bearbetning, hantering eller lagring av bottenmaterial; och

(d) utsläpp från dieselmotorer som endast betjänar utforskning, utnyttjande och tillhörande offshore hantering av mineraltillgångar på havsbotten.

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

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 and 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.

**BIHANG I****Formulär för internationellt luftskyddscertifikat****(regel 8)****INTERNATIONELLT LUFTSKYDDSCERTIFIKAT**

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

.....  
(landets fullständiga namn)

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

<b>Fartygets namn</b>	<b>Registreringsnummer eller igenkänningsbokstäver</b>	<b>IMO-nummer</b>	<b>Registreringsort</b>	<b>Bruttodräktighet</b>

Fartygstyp:  tankfartyg  
 annat än tankfartyg

**HÄRMED INTYGAS:**

1. att fartyget har besiktigats enligt regel 5 i bilaga VI till konventionen; och
2. att besiktningen har visat att fartygets utrustning, anläggningar, arrangemang och material i alla avseenden uppfyller de tillämpliga bestämmelserna i bilaga VI till konventionen.

Detta certifikat gäller till och med ..... under förutsättning att fartyget undergår besiktningar enligt regel 5 i bilaga VI till konventionen.

Utfärdat i .....  
(ort för utfärdande av certifikatet)

.....  
(datum) (underskrift av den för certifikatutfärdande vederbörligen bemyndigad tjänstemannen)

(myndighets sigill eller stämpel)

**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 of 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)

<b>Name of ship</b>	<b>Distinctive number or letters</b>	<b>IMO number</b>	<b>Port of registry</b>	<b>Gross tonnage</b>

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 duty authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

### PÅTECKNING AVSEENDE ÅRS- OCH MELLANBESIKTNINGAR

HÄRMED INTYGAS att vid besiktning som avses i regel 5 i bilaga VI till konventionen har detta fartyg befunnits uppfylla behöriga bestämmelser i konventionen:

Årsbesiktning Underskrift.....  
(underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Ort.....

Datum.....  
(myndighetens sigill eller stämpel)

Årsbesiktning\*/mellanbesiktning\*: Underskrift.....  
(underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Ort.....

Datum.....  
(myndighetens sigill eller stämpel)

Årsbesiktning\* /mellanbesiktning\*: Underskrift.....  
(underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Ort.....

Datum.....  
(myndighetens sigill eller stämpel)

Årsbesiktning: Underskrift.....  
(underskrift av vederbörligen befullmyndigad tjänsteman)

Ort.....

Datum.....  
(myndighetens sigill eller stämpel)

---

\* Det obehövligen stryks

### 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 till internationella luftskyddscertifikatet

### REDOGÖRELSE FÖR KONSTRUKTION OCH UTRUSTNING

Med stöd av bestämmelserna i bilaga VI till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, ändrad genom därtill hörande protokoll av år 1978 (nedan *konvention*).

*Anmärkningar:*

- 1 Denna redogörelse skall bestående fogas till det internationella luftskyddscertifikatet. Certifikatet skall alltid finnas tillgängligt på fartyget.
- 2 Om den ursprungliga redogörelsens språk inte är engelska, franska eller spanska skall texten dessutom vara översatt till ett av dessa språk.
- 3 Svaren införs i rutan antingen med kryss (x) för ”ja” eller ”tillämplig” eller streck (-) för ”nej” eller ”inte tillämplig”.
- 4 Om inte annat meddelas avser reglerna i denna redogörelse reglerna i bilaga VI till konventionen och resolutionerna och meddelandena avser Internationella sjöfartsorganisationens resolutioner och meddelanden.

#### 1 Uppgifter om fartyget

- 1.1 Fartygets namn.....
- 1.2 Registreringsnummer eller igenkänningsbokstäver.....
- 1.3 IMO-nummer.....
- 1.4 Registreringsort.....
- 1.5 Bruttodräktighet.....
- 1.6 Datum för kölsträckning eller då fartyget befunnit sig på motsvarande byggnadsstadium .....
- 1.7 Datum för inledning av väsentlig ombyggnad av motorn (om tillämplig) (regel 13) .....

#### 2 Hantering av fartygens utsläpp

- 2.1 Ozonedbrytande ämnen (regel 12 )
  - 2.1.1 Användning av följande brandsläckningssystem och -utrustningar med halongaser kan fortsätta:.....

System Utrustning	Placering ombord

- 2.1.2 Användning av följande system och utrustningar med CFC-gaser kan fortsätta:.....

System Utrustning	Placering ombord



**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 Följande system med HCFC-föreningar, som är installerade före 1.1.2020, kan fortsätta att användas .....

System Utrustning	Placering ombord

## 2.2 Kväveoxider (NOx) (regel 13)

2.2.1 Följande dieselmotorer med en uteffekt som överstiger 130 kW och som är installerade i fartyg byggda den 1.1.2000 eller senare uppfyller utsläppsstandarderna i regel 13(3)(a) i enlighet med NOx-koden: .....

Tillverkare och modell	Serienummer	Användning	Uteffekt (kW)	Nominellt varvtal (RPM)

2.2.2 Följande dieselmotorer med en uteffekt som överstiger 130 kW och som genomgått väsentlig ombyggnad den 1.1.2000 eller senare i enlighet med regel 13(2) uppfyller utsläppsstandarderna i regel 13(3)(a) i enlighet med NOx-koden: .....

Tillverkare och modell	Serienummer	Användning	Uteffekt (kW)	Nominellt varvtal (RPM)

2.2.3 I följande dieselmotorer med en uteffekt som överstiger 130 kW och som är installerade i fartyg byggda den 1.1.2000 eller senare, eller vilkas uteffekt överstiger 130 kW och som genomgått väsentlig ombyggnad den 1.1.2000 eller senare i enlighet med regel 13(2) har installerats ett avgasreningssystem eller andra likvärdiga metoder i enlighet med regel 13(3) och NOx-koden: .....

Tillverkare och modell	Serienummer	Användning	Uteffekt (kW)	Nominellt varvtal (RPM)

2.2.4 Följande dieselmotorer i ovan stående punkter 2.2.1, 2.2.2 och 2.2.3 är försedda med utrustning för övervakning och registrering av kväveoxider i enlighet med NOx-koden: .....

Tillverkare och modell	Serienummer	Användning	Uteffekt (kW)	Nominellt varvtal (RPM)

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 (NO<sub>x</sub>) (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 NO<sub>x</sub> 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 NO<sub>x</sub> 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 NO<sub>x</sub> 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 NO<sub>x</sub> emission monitoring and recording devices in accordance with the NO<sub>x</sub> Technical Code:....

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

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

2.3.1 När ett fartyg befinner sig inom ett i regel 14(3) definierat svavelkontrollområde använder fartyget:

- .1 brännolja med en svavelhalt som inte överskrider 1,5 viktprocent, vilket dokumenteras i överlåtelsehandlingen för bränsle; eller .....
- .2 ett godkänt avgasreningssystem med vilket svaveloxidutsläppen minskas så att de är under 6,0 g SO<sub>x</sub>/kWh; eller .....
- .3 annan godkänd teknik med vilken svaveloxidutsläppen minskas så att de är under 6,0 g SO<sub>x</sub>/kWh .....

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

2.4.1 I tankfartyget har installerats ett uppsamlingsystem för ångutsläpp som är godkänt i enlighet med MSC/Circ. 585-meddelandet .....

2.5 Fartyget har avfallsförbränningsugn:

- .1 som fyller kraven i resolutionen MEPC 76(40) ändrad .....
- .2 som är installerad före 1.1.2000 och fyller inte kraven i resolutionen MEPC 76(40) ändrad .....

HÄRMED INTYGAS att denna redogörelse till alla delar är riktig

Utfärdad

.....  
(ort för redogörelsen)

.....  
(datum)

.....  
(underskrift av tjänsteman vederbörligen bemyndigad för utfärdande av redogörelse)

myndighets sigill eller stämpel

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 6.0g SOx/kWh; or.....
- .3 other approved technology to reduce SOx emissions below 6.0g 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*

## BIHANG II

### TESTCYKLER OCH VIKTFAKTORER

#### (regel 13)

Följande testcykler och viktfaكتورer skall tillämpas vid kontroll av att utsläppet av kväveoxider ligger under gränsvärdena för marindieselmotorer i enlighet med regel 13 i denna bilaga genom att man använder de testmetoder och uträkningssätt som definieras i NOx-koden.

- .1 Testcykel E2 skall tillämpas på fartygsdieselmotorer som går med konstant varvtal och driver propellermaskinerierna, inklusive dieselmotorer för dieselektriska maskinerier.
- .2 Testcykel E2 skall tillämpas på dieselmotorer som driver propellermaskinerier med ställbar stigning.
- .3 Testcykel E3 skall tillämpas på huvud- och hjälpmotorer vilkas belastning är beroende av propellerns varvtal.
- .4 Testcykel D2 skall tillämpas på hjälpmotorer med konstant varvtal.
- .5 Testcykel C1 skall tillämpas på de hjälpmotorer med varierande varvtal och varierande belastning som inte ingår i punkterna ovan.

Testcykel för dieselmotorer med konstant varvtal  
(inklusive dieselmotorer för dieselektriska maskinerier och maskinerier försedda med propellar med ställbar stigning)

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

Testcykel för huvud- och hjälpmotorer vilkas belastning är beroende av propellerns varvtal

Testcykeltyp E3	Varvtal	100 %	91 %	80 %	63 %
	Effekt	100 %	75 %	50 %	25 %
	Viktfaktor	0,2	0,5	0,15	0,15

Testcykel för hjälpmotorer med konstant varvtal

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

Testcykel för hjälpmotorer med varierande varvtal och varierande belastning

Testcykeltyp C1	Varvtal	Nominellt varvtal				Mellanliggande			Tomgång
	Vridmoment %	100 %	75 %	50 %	10 %	100 %	75 %	50 %	0 %
	Viktfaktor	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

**APPENDIX II**  
**TEST CYCLES AND WEIGHTING FACTORS**

**(Regulation 13)**

The following test cycles and weighing factors should be applied for verification of compliance of marine diesel engines with the NO<sub>x</sub> limits in accordance with regulation 13 of this Annex using the test procedure and calculation method as specified in the NO<sub>x</sub> 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

### BIHANG III

#### KRITERIER OCH FÖRFARANDEN FÖR FASTSTÄLLANDE AV SVAVELKONTROLLOMRÅDEN

##### (regel 14)

#### 1 MÅL

1.1 Syftet med detta bihang är att erbjuda kriterier och förfaranden för fastställande av svavelkontrollområden. Svavelkontrollområdena är avsedda för att förhindra, minska och kontrollera svaveloxidutsläpp från fartyg och ämnets åtföljande skadliga inverkan på luften inom land- och havsområden.

1.2 Organisationen bör överväga att godkänna ett svavelkontrollområde om det stöds av ett påvisat behov att förhindra, minska och kontrollera luftförorening från svaveloxidutsläpp från fartyg.

#### 2 FÖRSLAGSKRITERIER FÖR FASTSTÄLLANDE AV SVAVELKONTROLLOMRÅDEN

2.1 Bara fördragsslutande parter i 1997 års protokoll kan lämna organisationen ett förslag till fastställande av ett svavelkontrollområde. När två eller flera fördragsslutande parter har en gemensam fördel inom ett särskilt område skall de formulera ett gemensamt förslag.

2.2 I förslaget skall ingå:

- .1 en klar avgränsning av det område på vilket svaveloxidutsläpp från fartyg skall kontrolleras och en karta där området märkts ut;
- .2 beskrivning av de land- och havsområden som hotas av verkningar från svaveloxidutsläppen från fartyg;
- .3 en bedömning att svaveloxidutsläppen från fartyg som framförs inom det föreslagna svavelkontrollområdet för sin del ökar föroreningen av luften med svaveloxid, inklusive svaveloxidfällningar och den åtföljande skadliga inverkan på luften inom de nämnda lands- och havsområdena. I en sådan bedömning skall i tillämpliga delar ingå en beskrivning av svaveloxidutsläppens inverkan på land- och vattensystem, områden med naturlig produktion, viktiga livsmiljöer, vattnets kvalitet, människors hälsa och områden som är viktiga för kulturen eller vetenskapen. I bedömningen skall ingå källhänvisning, inklusive metoder som använts, för de behöriga uppgifterna;
- .4 de behöriga uppgifterna som anknyter till klimatförhållandena inom det föreslagna svavelkontrollområdet och klimatförhållandena inom hotade land- och havsområden, särskilt rådande vindriktningar, eller topografiska, geologiska, oceanografiska, morfologiska eller andra förhållanden som kan öka sannolikheten för en starkare lokal förorening av luften eller försurningsgrad;
- .5 fartygstrafikens karaktär inom det föreslagna svavelkontrollområdet, inklusive trafikens riktningar och täthet; och
- .6 beskrivning av de kontrollåtgärder som förslagsframläggande stat eller stater har vidtagit i fråga om svaveloxidutsläpp på land som påverkar det hotade området och är i användning och fungerar samtidigt som övervägandet av åtgärder som kan vidtas i förhållande till bestämmelserna i regel 14 i bilaga VI till denna konvention.

2.3 De geografiska gränserna för ett svavelkontrollområde bygger på ovan beskrivna behöriga kriterier, inklusive svaveloxidutsläpp och fällning från de fartyg som framförs inom det föreslagna området, trafikens riktningar och täthet samt vindförhållanden.

2.4 Förslaget att fastställa ett särskilt område som svavelkontrollområde skall lämnas till organisationen i enlighet med organisationens regler och förfaranden.



### APPENDIX III

#### CRITERIA AND PROCEDURES FOR DESIGNATION OF SO<sub>x</sub> 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 SO<sub>x</sub> Emission Control Areas. The objective of SO<sub>x</sub> Emission Control Areas is to prevent, reduce, and control air pollution from SO<sub>x</sub> emissions from ships and their attendant adverse impacts on land and sea areas.

1.2 A SO<sub>x</sub> 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 SO<sub>x</sub> emissions from ships.

### 2 PROPOSAL CRITERIA FOR DESIGNATION OF A SO<sub>x</sub> EMISSION CONTROL AREA

2.1 A proposal to the Organization for designation of a SO<sub>x</sub> 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 SO<sub>x</sub> 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 SO<sub>x</sub> emissions;
- .3 an assessment that SO<sub>x</sub> emissions from ships operating in the proposed area of application of the SO<sub>x</sub> emission controls are contributing to air pollution from SO<sub>x</sub>, including SO<sub>x</sub> deposition, and their attendant adverse impacts on the land and sea areas under consideration. Such assessment shall include a description of the impacts of SO<sub>x</sub> 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 SO<sub>x</sub> 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 SO<sub>x</sub> 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 SO<sub>x</sub> 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 SO<sub>x</sub> Emission Control Area will be based on the relevant criteria outlined above, including SO<sub>x</sub> 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 SO<sub>x</sub> Emission Control Area should be submitted to the Organization in accordance with the rules and procedures established by the Organization.

### **3 FÖRFARANDE AV ORGANISATIONEN FÖR UTVÄRDERING OCH GODKÄNNANDE AV SVAVELKONTROLLOMRÅDEN**

3.1 Organisationen överväger varje förslag som en eller flera fördragsslutande stater lämnar in.

3.2 Svavelkontrollområdet skall fastställas genom en ändring i denna bilaga som skall handläggas, godkännas och bringas i kraft i enlighet med artikel 16 i konventionen.

3.3 Vid bedömning av förslaget beaktar organisationen de kriterier som skall ingå i varje förslag så som de definieras ovan i stycke 2, samt de relativa kostnaderna för minskning av fartygens fällning av svavel jämfört med kontrollen på land. De ekonomiska verkningarna för den sjöfart som används i den internationella handeln skall också beaktas.

### **4 FUNKTIONEN AV SVAVELKONTROLLOMRÅDENA**

4.1 Fördragsslutande parter som har fartyg som navigerar inom området uppmanas att till organisationen framföra eventuella farhågor om funktionen av området.

### **3 PROCEDURES FOR THE ASSESSMENT AND ADOPTION OF SO<sub>x</sub> 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 SO<sub>x</sub> 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 SO<sub>x</sub> 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.

## BIHANG IV

### TYPGODKÄNNANDE AV FARTYGS AVFALLSFÖRBRÄNNINGSUGNAR OCH VERKSAMHETSBEGRÄNSNINGAR FÖR DEM

#### (regel 16)

(1) Alla i regel 16(2) beskrivna avfallsförbränningsugnar på fartyg skall ha Internationella sjöfartsorganisationens typgodkännandecertifikat. Förutsättning för ett certifikat är att avfallsförbränningsugnen skall vara planerad och byggd enligt godkänd standard så som beskrivs i regel 16(2). Varje modell skall underkastas ett särskilt typgodkännandetest på fabriken eller vid en godkänd testinstitution och på administrationens ansvar användande följande bränsle/avfallsgränser för typgodkännandetesten för att kontrollera om avfallsförbränningsugnen fungerar inom de gränser som bestäms i stycke 2 av detta bihang:

Sludgeolja innehåller:	75 % SLUDGEOLJA FRÅN TUNG BRÄNNOLJA; 5 % SPILLSMÖRJOLJA; och 20 % EMULGERAT VATTEN.
------------------------	---

Fast avfall innehåller:	50 % livsmedelsavfall 50 % sopor som innehåller ca 30 % papper, ca 40 % kartong, ca 10 % trasor ca 20 % plast Blandningens fukthalt är högst 50 % och andelen fast avfall som inte går att bränna är högst 7 %.
-------------------------	---

(2) De i regel 16(2) beskrivna avfallsförbränningsugnarna skall fungera inom följande gränser:

O <sub>2</sub> i förbränningskammare:	6–12 %
Rökgasernas CO-halt i genomsnitt högst:	200 mg/MJ
Sottal i genomsnitt högst:	BACHARACH 3 eller RINGELMAN 1 (20 %:s ogenomskinlighet) (Ett högre sottal är godtagbart enbart under mycket korta perioder, som vid start)
Oförbrända komponenter i askavfall:	Maximum 10 % av vikten
Rökgasens utgångstemperaturområde i förbränningskammaren:	850–1200 °C

**APPENDIX IV**  
**TYPE APPROVAL AND OPERATING LIMITS**  
**FOR SHIPBOARD INCINERATORS**

**(Regulation 16)**

(1) Ships incinerators described in regulation 16(2) on board shall possess an IMO type approval certificate for each incinerator. In order to obtain such certificate, the incinerator shall be designed and built to an approved standard as described in regulation 16(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 operates within the limits specified in paragraph (2) of this appendix:

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

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

O <sub>2</sub> 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 Celsius

**BIHANG V**  
**INFORMATION SOM SKALL FINNAS I ÖVERLÅTELSEHANDLING FÖR BRÄNSLE**  
**(regel 18(3))**

Mottagande fartygs namn och IMO-nummer

Hamn

Leverans inleddes, datum

Leverantör av brännolja till fartyg, adress och telefonnummer

Produktnamn

Volym i ton

Densitet vid 15°C temperatur, kg/m<sup>3</sup>\*

Svavelhalt (i viktprocent)\*\*

Meddelande om att den levererade brännoljan följer kraven i reglerna 14(1) eller 14(4)(a) samt regel 18(1) i denna bilaga undertecknad och bestyrkt av representanten för brännoljeleverantören.

---

\* Bunkeroljan skall testas enligt ISO 3675-standarden.

\*\* Bunkeroljan skall testas enligt ISO 8754-standarden.

**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<sup>3</sup>\*

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.

---

---

\* Fuel oil should be tested in accordance with ISO 3675

\*\* Fuel oil should be tested in accordance with ISO 8754.

## Lag

### om ändring av lagen om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av fartyg

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i lagen den 16 mars 1979 om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av fartyg (300/1979) rubriken för 4 a kap. och 26 a §, sådana de lyder i lag 1417/1994,  
*ändras* lagens rubrik samt 1 § och 3 § 1 mom., av dessa lagrum 3 § 1 mom. sådant det lyder i lag 433/2000, samt  
*fogas* till lagen ett nytt 3 a kap. som följer:

## Lag

### om förhindrande av miljöförorening från fartyg

#### Gällande lag

#### 1 §

För förhindrande av vattens förorening, som förorsakas av fartyg, skall utöver vad annorstädes är stadgat denna lag och med stöd av den utfärdade stadganden och bestämmelser iakttas.

Utsläpp *i vattnet från fartyg* av olja, oljehaltig blandning, farligt flytande ämne, toalettavfallsvatten och fast avfall är förbjudet i enlighet med vad i denna lag stadgas.

#### 3 §

Genom förordning kan för förhindrande av vattens förorening utfärdas behövliga bestämmelser om konstruktion, utrustning, bemanning och drift av finska fartyg samt av sådana utländska fartyg som går till eller från hamnar eller på insjöfarleder i Finland.

#### Föreslagen lydelse

#### 1 §

För förhindrande av *miljöförorening från fartyg* skall, utöver vad *som föreskrivs i någon annan lag*, denna lag och med stöd av den utfärdade *bestämmelser och föreskrifter iakttas*.

Utsläpp av olja, oljehaltig blandning, farligt flytande ämne, toalettavfallsvatten och fast avfall *från fartyg i vattnet samt utsläpp av luftförorenande ämnen från fartyg i vattnet eller luften* är förbjudet *enligt vad som föreskrivs i denna lag*.

*Denna lag tillämpas dessutom på bränsle som används på fartyg.*

#### 3 §

Genom förordning *av statsrådet* kan för förhindrande av *miljöförorening* utfärdas behövliga bestämmelser om konstruktion, utrustning, bemanning och drift av finska fartyg samt av sådana utländska fartyg som går till eller från hamnar eller på insjöfarleder i Finland.



## 3 a kap.

**Förhindrande av luftförorening från fartyg**

## 21 a §

Utsläpp av luftförorenande ämnen från fartyg i luften eller vattnet är förbjudet på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon och från finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon så som föreskrivs i bilaga VI (FördrS / ) till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, i andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller i Europeiska gemenskapens rättsakter.

Genom förordning av statsrådet kan, för verkställigheten av bilaga VI till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, verkställigheten av Europeiska gemenskapens rättsakter eller övrigt uppfyllande av Finlands internationella förpliktelser på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon samt då det gäller finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon, utfärdas bestämmelser om

1) förhindrande och begränsning av utsläpp av luftförorenande ämnen från fartyg i luften eller vattnet

2) utsläppskrav för motorer som används på fartyg

3) avgasreningssystem för motorer som används på fartyg, samt

4) kvalitetskrav för bränsle som används på fartyg och om överlåtelsehandling för bränsle samt om utfärdande av denna.

## 21 b §

I fråga om begränsningar och förbud som gäller ozonnedbrytande ämnen som används på fartyg och om kvalitetskrav på gasolja som används i sjötrafik mellan medlemsstaterna i Europeiska gemenskaperna föreskrivs i miljöskyddslagen (86/2000) och de föreskrifter och bestämmelser som utfärdas med stöd av den, till den del det inte föreskrivs om saken i Europeiska gemenskapens rättsakter eller i beslut och bestäm-

Föreslagen lydelse

*melser som meddelats med stöd av dem.*

21 c §

*Utsläpp av flyktiga organiska föreningar från olje- och kemikalietankfartyg kan förbjudas eller begränsas i hamnar inom finskt territorium enligt bilaga VI till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, Europeiska gemenskapens rättsakter eller andra internationella förpliktelser som Finland har åtagit sig. Genom förordning av statsrådet kan utfärdas bestämmelser om förbud och begränsningar samt om i vilka hamnar begränsningarna eller förbuden skall iakttas.*

21 d §

*Sådana bestämmelser om förhindrande eller begränsning av utsläpp av luftföroreande ämnen som ingår i denna lag eller författningar som utfärdats med stöd av den tillämpas inte på*

*1) verksamhet som krävs för tryggande av fartygs säkerhet eller räddande av människoliv,*

*2) utsläpp som föranletts av att fartyg eller dess utrustning skadats, om alla skäliga åtgärder för förhindrande eller minimerande av utsläppet har vidtagits efter skadan och redaren eller fartygsbefälhavaren inte avsiktligt har förorsakat skadan eller handlat vårdslöst och medveten om att skada troligtvis skulle följa.*

21 e §

*Förbränning av avfall som uppstår vid fartygs normala drift är förbjuden på finskt vattenområde.*

*Förbränning av avfall som uppstår vid fartygs normala drift är tillåten i Finlands ekonomiska zon och på finska fartyg utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon endast i fartygets avfallsförbränningsugn. Bestämmelser om de tekniska kraven på avfallsförbränningsugnar utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet föreskrivs dessutom om de ämnen som det är helt förbjudet att förbränna i Finlands ekonomiska zon och på finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon.*

## 21 f §

I hamnarna skall finnas för de fartyg som använder hamnarna tillräckliga mottagningsanläggningar för sådant avgasreningssavfall som inte får släppas ut i vattnet enligt bilaga VI till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg.

I hamnar där det utförs fartygsreparationer skall det finnas tillräckliga mottagningsanläggningar för ozonnedbrytande ämnen som härrör från fartyg som använder hamnen samt för utrustning som innehåller sådana ämnen då utrustningarna lossas från fartyg som använder hamnarna.

Miljöministeriet kan genom förordning utfärda närmare bestämmelser om anläggningar som avses i 1 och 2 mom.

## 4 a kap

**Förbud mot avfallsförbränning**

## 26 a §

Förbränning av avfall som orsakas av ordinarie drift av fartyg är förbjudet i Finlands vattenområden.

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

## Statsrådets förordning

### om ändring av förordningen om förhindrande av vattens förorening, försakad av fartyg

I enlighet med statsrådets beslut, fattat på föredragning från kommunikationsministeriet, *ändras* i förordningen den 28 juni 1993 om förhindrande av vattens förorening, försakad av fartyg (635/1993) förordningens rubrik samt 1 § 1 punkten, av dem 1 § 1 punkten sådan den lyder i förordning 1167/2003, samt *fogas* till 2 § ett nytt 3 mom. och till förordningen ett nytt 5 a kap. som följer:

## Statsrådets förordning

### om förhindrande av miljöförorening från fartyg

1 §

#### Definitioner

I denna förordning avses med  
1) *fartygsavfallslagen* lagen den 16 mars 1979 om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979),

2 §

Denna förordning tillämpas inte på utsläpp som avses i artikel 2.3 punkt b.ii i Marpol 73/78-konventionen.

5 a kap.

#### Förhindrande av luftförorening från fartyg

21 b §

#### Minskande av kväveoxidutsläpp

Ett fartygs dieselmotor med en uteffekt som överstiger 130 kW skall uppfylla kraven i bilaga VI (FördrS / ) till Marpol 73/78-konventionen. Kraven tillämpas dock inte på fartygs dieseldrivna nödmotorer, motorer installerade i livräddningsfarkoster eller andra anordningar och annan utrustning som används endast i nödsituationer.

## 21 c §

*Minskande av svaveloxidutsläpp*

Svavelhalten i brännolja som används på fartyg får inte överskrida 4,5 viktprocent.

Brännolja som används på fartyg skall dessutom uppfylla kraven i bilaga VI till Marpol 73/78-konventionen.

Då finska fartyg framförs i Östersjöområdet och på andra sådana kontrollområden för svaveloxidutsläpp som avses i bilaga VI till Marpol 73/78-konventionen samt då utländska fartyg framförs på Östersjön på finskt vattenområde eller i Finlands ekonomiska zon

1) får svavelhalten i den brännolja som används på fartyg uppgå till högst 1,5 viktprocent, eller

2) skall på fartyg användas sådant avgasreningssystem, med hjälp av vilket fartygets sammanlagda svaveloxidutsläpp, medräknat svaveloxidutsläpp från både huvud- och hjälpmaskiner, är högst 6,0 g SO<sub>x</sub>/kWh räknat i svaveldioxid (SO<sub>2</sub>), eller

3) skall på fartyg användas något annat godkänt tekniskt system som kan påvisas minska svaveloxidutsläppen till 6,0 g SO<sub>x</sub>/kWh eller under det.

## 21 d §

*Överlåtelsehandling för bränsle och brännoljeprov*

Fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 skall ha en sådan överlåtelsehandling för bränsle, utfärdad av en bränsleleverantör, som överensstämmer med bilaga VI till Marpol 73/78-konventionen. Av överlåtelsehandlingen för bränsle skall framgå de uppgifter som ingår i bilaga V till bilaga VI till Marpol 73/78-konventionen.

Överlåtelsehandlingen för bränsle skall finnas ombord på fartyget på en plats som är lätt åtkomlig för inspektion. Den skall upprevaras i tre år efter det att brännoljan har levererats ombord. Prov på levererat bränsle som fogats till överlåtelsehandlingen skall förvaras på fartyget i 12 månader.

## 21 e §

*Avfallsförbränning på fartyg*

Förbränning av följande ämnen är förbjuden i Finlands ekonomiska zon och på finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon:

1) rester och tillhörande förorenat förpackningsmaterial av last som nämns i bilagorna I, II och III till Marpol 73/78-konventionen

2) polyklorinerade bifenyler (PCB)

3) i bilaga V till Marpol 73/78-konventionen definierat avfall som innehåller mera än spår av tungmetall och

4) oljeprodukter som innehåller halogenföreningar.

## 21 f §

*Godkännande*

Anordningar och metoder som avses i 21 c § 3 mom. 2 och 3 punkten och avfallsförbränningsugnar som avses i 21 e § fartygsavfallslagen skall på finländska fartyg vara godkända enligt förordningen om marin utrustning (925/1998) och på fartyg som för flagg tillhörande någon annan medlemsstat i Europeiska unionen enligt rådets direktiv 96/98/EG om marin utrustning samt på fartyg som för flagg tillhörande någon annan främmande stat godkända av administration i fartygets flaggstat enligt bilaga VI till Marpol 73/78-konventionen.

Denna förordning träder i kraft den .

Bestämmelserna i 21 c § 2 och 3 mom. i förordningen skall tillämpas 12 månader efter det att förordningen trätt i kraft.

Kravet i 21 b § i förordningen skall tillämpas på motorer som installeras i fartyg den dag då förordningen träder i kraft eller därefter och på motorer som på det sätt som avses i bilaga VI till Marpol 73/78 -konventionen har ändrats i väsentligt avseende nämnda dag eller därefter.

