

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av ändringarna i bilagorna till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg samt med förslag till lagar om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna som hör till området för lagstiftningen och med förslag till ändring miljöskyddslagen för sjöfarten

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner de ändringar som genom flera olika resolutioner av Internationella sjöfartsorganisationen IMO gjorts i bilagorna till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och de lagar om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna som hör till området för lagstiftningen. I propositionen föreslås det också att miljöskyddslagen för sjöfarten ändras på det sätt som ändringarna i bilagorna till konventionen förutsätter.

Viktiga ändringar i propositionen är de 2011 godkända ändringarna i bilaga IV till MARPOL 73/78 som gäller toalettavfall, i vilken Östersjön anges som ett specialområde när det gäller utsläpp av toalettavfall, och den övergripande reformen av bilaga V om fast avfall. Propositionen innehåller också de ändringar genom vilka bestämmelserna om överföring av last mellan oljetankfartyg har införts i konventionens bilaga I. Också de av IMO 2015 godkända ändringarna i konventionens bilagor I, II, IV och V som gäller trafikering av fartyg i polara farvatten föreläggs riksdagen för godkännande till den del de hör till området för lagstiftningen, liksom vissa andra ändringar som gjorts i konventionens bilagor.

Största delen av de ovan beskrivna ändringarna har trätt i kraft internationellt. IMO:s reglering för fartyg som trafikerar polara farvatten trädde i kraft den 1 januari 2017. Finland har meddelat IMO:s generalsekreterare genom noter att ändringarna i bilagorna till konventionen för Finlands del kan träda i kraft först efter avgivandet av ett uttryckligt samtycke, när de behövliga nationella lagstiftningsåtgärderna har slutförts.

I propositionen föreslås dessutom vissa ändringar i miljöskyddslagen för sjöfarten som föranleds av Europeiska unionens lagstiftning. Till den nämnda lagen fogas det också bestämmelser om behörigheten för ett erkänt klassificeringssällskap att bevilja fartyg certifikat och vissa godkännanden.

Lagarna om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna som hör till området för lagstiftningen och lagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten avses träda i kraft samtidigt som ändringarna i bilagorna till konventionen träder i kraft internationellt för Finlands del, vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	4
1 INLEDNING.....	4
2 NULÄGE	5
2.1 Lagstiftning och praxis.....	5
2.2 Den internationella utvecklingen och EU-lagstiftningen.....	5
2.2.1 Den internationella utvecklingen.....	5
2.2.2 Lagstiftningen i EU	7
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	9
3.1 Målsättning	9
3.2 De viktigaste förslagen.....	9
3.2.1 Ändringarna i bilaga I till MARPOL 73/78	9
3.2.2 Ändringarna i bilaga IV till MARPOL 73/78.....	12
3.2.3 Den övergripande reformen av bilaga V till MARPOL 73/78	13
3.2.4 Ändringarna i bilaga VI till MARPOL 73/78.....	15
3.2.5 Polarkoden och de ändringar i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL 73/78 och i SOLAS-konventionen genom vilka koden har gjorts tvingande.....	16
3.2.6 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG.....	17
3.2.7 Ändringarna i fråga om överföring till klassificeringssällskap	18
3.2.8 Ändringar i 10 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten.....	18
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	19
4.1 Ändringar i bilaga I till MARPOL 73/78.....	19
4.2 Ändringar i bilaga IV till MARPOL 73/78.....	20
4.3 Den övergripande reformen av bilaga V till MARPOL 73/78.....	21
4.4 Ändringar i bilaga VI till MARPOL 73/78.....	28
4.5 Polarkoden och ändringar i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL 73/78 och i SOLAS-konventionen.....	30
4.6 MRV-förordningen	30
4.7 Överföring av vissa uppgifter till klassificeringssällskap	30
4.8 Ändringar i 10 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten	30
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	31
6 ANDRA OMSTÄNDIGHETER SOM INVERKAT PÅ PROPOSITIONENS INNEHÅLL	35
DETALJMOTIVERING	36
1 KONVENTIONENS INNEHÅLL OCH FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND.....	36
1.1 Ändringar i bilaga I till MARPOL 73/78.....	36
1.2 Ändringar i bilaga IV till MARPOL 73/78.....	37
1.3 Övergripande reform av bilaga V till MARPOL 73/78	40
1.4 Ändringar i bilaga VI till MARPOL 73/78.....	43
1.5 Polarkoden och ändringar i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL 73/78 och i SOLAS-konventionen.....	46
1.6 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG	67
2 LAGFÖRSLAG	69

2.1	Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i bilaga I till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg	69
2.2	Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i bilaga IV till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg	69
2.3	Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilagan V till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg	69
2.4	Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i bilaga VI till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg	69
2.5	Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i bilagor I, II, IV och V till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg	70
2.6	Lagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten	70
3	IKRAFTTRÄDANDE	79
4	BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ..	80
4.1	Behovet av riksdagens samtycke	80
4.2	Behandlingsordning	87
	LAGFÖRSLAG	88
	FÖRDRAGSTEXT	102
	BILAGA	289
	PARALLELLTEXT	289

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Sjöfarten är till sin karaktär internationell verksamhet och miljöskyddet inom sjöfarten har till sina centrala delar redan under årtionden grundat sig på internationella konventioner som har antagits på i princip världsomfattande nivå. Den ökade handelssjöfarten har i betydande omfattning ökat belastningen på vatten, luft och stränder. På grund av detta fästs allt mer uppmärksamhet vid att minska de miljö- och hälsorisker som den normala driften av fartyg orsakar. Det viktigaste instrumentet för skyddet av den marina miljön är det inom Internationella sjöfartsorganisationen IMO upprättade protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983), nedan MARPOL 73/78, med bilagor. MARPOL 73/78 med bilagor utgör tillsammans med IMO:s 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981), nedan SOLAS-konventionen, i praktiken grunden för de internationella förpliktelser som ska tillämpas överallt i världen. Inom IMO utvecklas ständigt miljö- och säkerhetsföreskrifter för fartyg.

Ändringarna i bilagorna till MARPOL 73/78 beror närmast på målsättningen att minska de utsläpp i luft och vatten som handelssjöfarten orsakar. Den övriga fartygstrafikens andel av föroreningarna är som helhet beaktad liten, trots att t.ex. fritidsbåttrafikens miljöpåverkan under högsäsong ställvis kan vara avsevärd. Ändringarna i bilagorna gäller nästan uteslutande handelssjöfarten.

Också i Europeiska unionen har man utvecklat lagstiftningen om miljöskyddet inom sjöfarten. Unionens lagstiftning grundar sig huvudsakligen på de bestämmelser man kommit överens om inom IMO. Länderna kring Östersjön har också under lång tid samarbetat inom ramarna för kommissionen för skydd av Östersjöns marina miljö (HELCOM) för att minska skadorna som fartyg orsakar som en av åtgärderna för att sanera Östersjön. Genom den aktionsplan för Östersjön som Östersjöländerna antog 2007 (Baltic Sea Action Plan) strävas efter att återställa en god miljöstatus för Östersjön senast 2021. I aktionsplanen ingår också en sjöfartsdel med många åtgärdsförslag.

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner de ändringar som genom flera olika resolutioner gjorts i bilagorna till MARPOL 73/78 och de lagar om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna som hör till området för lagstiftningen. I propositionen föreslås det också att miljöskyddslagen för sjöfarten ändras på det sätt som ändringarna i bilagorna till konventionen förutsätter. De ändringar i bilagorna till konventionen som föreläggs riksdagen för godkännande har under de senaste åren godkänts av den av Internationella sjöfartsorganisationen underställda kommittén för skydd av den marina miljön, nedan MEPC-kommittén. Viktiga ändringar är de bestämmelser om överföring av last mellan oljetankfartyg som införts i konventionens bilaga I, de 2011 godkända ändringarna i bilaga IV som gäller toalettavfall, där Östersjön anges som ett specialområde när det gäller utsläpp av toalettavfall, och den övergripande reformen av bilaga V som gäller fast avfall samt de av IMO 2015 godkända ändringarna i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL 73/78, genom vilka den internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvatten som godkändes 2015 av IMO, nedan polarkoden, görs tvingande. För riksdagens godkännande föreläggs också vissa andra ändringar som gjorts i konventionens olika bilagor.

Största delen av de beskrivna ändringarna har trätt i kraft internationellt. Ändringarna i bilagorna till MARPOL 73/78 som gäller polarkoden träder i kraft internationellt den 1 januari 2017. Finland har genom noter till IMO:s generalsekreterare meddelat att ändringarna i bilagorna till konventionen kan träda i kraft för Finlands del först efter att ett uttryckligt samtycke har getts när de nödvändiga nationella lagstiftningsåtgärderna har slutförts.

Det föreslås dessutom att riksdagen godkänner vissa tekniska ändringar i miljöskyddslagen för sjöfarten som föranleds av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervak-

ning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG. Därutöver föreslås det att erkända klassificeringssällskap ges behörighet att bevilja fartyg certifikat och vissa godkännanden på motsvarande sätt som det tidigare har gjorts vid en ändring 2014 av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009), nedan fartygssäkerhetslagen, samt i samband med det nationella genomförandet av IMO:s barlastvattenkonvention.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

Bestämmelser om förhindrande av miljöförstöring som orsakas av fartyg finns i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) och i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten (76/2010). I lagen och förordningen ingår bestämmelser bl.a. om förhindrande av oljeutsläpp och utsläpp av skadliga flytande ämnen från fartyg, oljeutsläppsavgift, förhindrande av utsläpp av toalettavfall och fast avfall från fartyg, förhindrande av luftförorening från fartyg och mottagning av avfall i hamnar. Miljöskyddslagen för sjöfarten innehåller dessutom bestämmelser om behöriga tillsynsmyndigheter samt utredning av misstänkta utsläpp och påföljder för brott mot bestämmelserna. För tillsynen av efterlevnaden av miljöbestämmelserna inom sjöfarten svarar i Finland Trafiksäkerhetsverket, närings-, trafik- och miljöcentralerna, Gränsbevakningsväsendet, Tullen och polisen.

På avfall från normal drift av fartyg tillämpas bestämmelserna i 1 kap. 3 § 3 mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten och i enlighet med 2 § 1 mom. i avfallslagen (646/2011) tillämpas avfallslagen så snart fartyget har avlämnat avfallet i land. Enligt 76 § i avfallslagen ska hamninnehavaren i syfte att förhindra nedskräpning ordna med tillräcklig avfallsinsamling och andra avfallshanteringstjänster i hamnen. Skyldigheten gäller både avfall som uppkommer ombord på fartyg och i hamnen samt insamling av avfallet. Nedskräpningsförbudet i 72 § och de övriga paragraferna om skyldighet att städa upp ett nedskräpat område i 8 kap. i avfallslagen gäller också vattenområden.

Bestämmelser om tekniska säkerhetskrav för fartyg, fartygs lastlinjer, besiktning av fartyg, skeppsmätning och säker drift av fartyg finns i fartygssäkerhetslagen. Bestämmelser om tillsynen över efterlevnaden av bestämmelser och föreskrifter som gäller fartygssäkerheten, i synnerhet hamnstatskontrollinspektioner, finns i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995), nedan tillsynslagen. Bestämmelser om rapporteringsformaliteter i fråga om fartygsservice och fartyg och dess last finns i lagen om fartygstrafikservice (623/2005). För tillhandahållandet av den lagenliga fartygstrafikservicen svarar Trafikverket.

2.2 Den internationella utvecklingen och EU-lagstiftningen

2.2.1 Den internationella utvecklingen

MARPOL 73/78

MARPOL 73/78 trädde i kraft internationellt och för Finlands del den 2 oktober 1983 (FördrS 51/1983). Genom bestämmelserna i MARPOL 73/78 strävas efter att minska farliga och skadliga utsläpp i vattnet och atmosfären till följd av normal fartygsdrift. Vissa av utsläppsbegränsningarna i konventionen är strängare på de specialområden som definieras i konventionen, t.ex. Östersjön. MARPOL 73/78 har ändrats många gånger efter att den trädde i kraft. Ändringarna behandlas och godkänns av IMO:s MEPC-kommitté.

För närvarande ingår sex bilagor i konventionen. Finland är part i alla bilagor. Konventionens bilagor innehåller följande bestämmelser: bilaga I om olja, bilaga II om transport av skadliga fly-

tande ämnen som bulklast, bilaga III om transport av skadliga ämnen i förpackad form, bilaga IV om toalettavfall, bilaga V om fast avfall och VI om utsläpp till luft inklusive bestämmelser om energieffektivitet för nya fartyg. Nedan presenteras närmare konventionens bilagor I, IV, V och VI.

MARPOL 73/78-konventionens bilaga I, som gäller oljeutsläpp från fartyg, reformerades i sin helhet 2004 och trädde i kraft internationellt den 1 januari 2007. För Finlands del trädde den reformerade bilagan I i kraft den 1 januari 2010 (FördrS 70–71/2010). Resolutionen MEPC.186(59) antogs av IMO 2009, genom vilken ett nytt 8 kap. om överföring av oljelast mellan fartyg (läkt-ring) infördes i bilaga I. Genom denna regeringsproposition föreslås att riksdagen godkänner ändringen i fråga, kompletterad så att överföring av olja tillåts inom utsedda områden med beaktande av frågor som gäller riskerna för oljeutsläpp. Internationellt trädde ändringen i kraft den 1 januari 2011.

Den övergripande reformen av MARPOL 73/78-konventionens bilaga IV, som gäller toalettavfall, godkändes vid MEPC-kommitténs möte i London i april 2004 och den reviderade bilagan trädde i kraft internationellt den 1 augusti 2005. För Finlands del trädde den reformerade IV bilagan i kraft den 3 maj 2006 (FördrS 29–31/2006). Resolution MEPC.201(62) antogs av IMO 2011. Genom den utsågs Östersjön i enlighet med bilagan till ett i bilagan avsett specialområde där obehandlat toalettavfall inte får släppas ut från passagerarfartyg. Genom resolutionerna MEPC.274(69) och MEPC.275(69) som antogs 2016 föreskrivs om ikraftträdandet av Östersjön som specialområde.

MARPOL 73/78-konventionens bilaga V om fast avfall upprättades ursprungligen 1973, men trädde i kraft internationellt först den 31 december 1988 (FördrS 51/1983 och FördrS 12/1991). Bilagan har ändrats många gånger efter ikraftträdandet. Genom denna regeringsproposition föreslås att riksdagen godkänner den övergripande reformen av den bilaga som IMO:s MEPC-kommitté antog i London den 15 juli 2011 genom resolution MEPC.201(62).

Den övergripande reformen av MARPOL 73/78-konventionens bilaga VI, som gäller förhindrande av luftföroreningar, godkändes av IMO i oktober 2008 och trädde i kraft internationellt den 1 oktober 2010. För Finlands del trädde den reformerade bilaga VI i kraft den 1 januari 2015 (FördrS 104/2014). Den 4 februari 2014 antog IMO genom resolution MEPC.251(66) ändringarna i fråga om kväveoxider i bilaga VI och den tekniska koden för kväveoxider från 2008. Ändringarna trädde i kraft internationellt den 1 september 2015. Den 17 oktober 2014 antog IMO genom resolution MEPC.258(67) ytterligare ändringarna i fråga om kväveoxider i bilaga VI, som trädde i kraft internationellt den 1 mars 2016. Genom denna regeringsproposition föreslås att riksdagen godkänner de ändringar som antagits genom resolutionerna MEPC.251(66) och MEPC.258(67).

Polarkoden, som gäller fartyg som trafikerar i polara farvatten, godkändes av IMO:s sjösäkerhetskommitté, nedan MSC-kommittén, den 21 november 2014 och av IMO:s MEPC-kommitté den 15 maj 2015. MSC-kommittén antog i november 2014 genom resolution MSC.386(94) också de ändringar i SOLAS-konventionen som anknyter till polarkoden. MEPC-kommittén antog för sin del i maj 2015 genom resolution MEPC.265(68) ändringarna i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL 73/78 genom vilka vissa miljörelaterade delar görs tvingande. Polarkoden och de med polarkoden förknippade ändringarna i SOLAS-konventionen och MARPOL 73/78 träder i kraft internationellt den 1 januari 2017.

Helsingforskonventionen och skyddet av Östersjön

Den av Östersjöns kuststater 1974 undertecknade konventionen om skydd av Östersjöområdets marina miljö, nedan Helsingforskonventionen från 1974, med bilagan IV som gäller sjöfart, trädde i kraft den 3 maj 1980 (FördrS 12/1980). Helsingforskonventionen från 1974 ersattes senare med Helsingforskonventionen från 1992, som trädde i kraft den 17 januari 2000 (FördrS 2/2000). Syf-

tet med Helsingforskonventionen är att övervaka och begränsa skadliga utsläpp från avrinningsområden i Östersjöstaterna som via åarna når havet och skadliga utsläpp som orsakas av mänsklig aktivitet på havet. Samtliga Östersjöstater och Europeiska unionen har undertecknat konventionen.

Enligt regel 5 i bilaga IV till Helsingforskonventionen har bestämmelserna om toalettavfall utvidgats till att gälla samtliga fartyg, också fritidsbåtar. I bilaga IV till Helsingforskonventionen från 1992 ingår också skyldighet att lämna fartygsavfall och regler om rapporteringsskyldighet för att förhindra olagliga utsläpp från fartyg och utveckla tillsynen samt totalförbud mot förbränning av avfall som uppkommer vid normal fartygsdrift ombord på fartyg på avtalsparternas territorialvatten. I HELCOM:s rekommendationer ges anvisningar om bl.a. systemet för ingen specialavgift, harmonisering av straff, hamnarnas skyldighet att upprätta avfallsplaner samt ändamålsenlig slutbehandling av fartygsavfall och utveckling av deponeringen.

Helsingforsavtalet med ändringar inklusive bilagor har i Finland satts i kraft genom lag och de är bindande internationella förpliktelser för Finland. HELCOM:s rekommendationer är däremot som sådana inte bindande för Finland, utan Finland måste separat sätta dem i kraft i den nationella lagstiftningen.

För att förbättra statusen för Östersjöns havsmiljö antog Östersjöstaternas miljöministrar vid HELCOM:s ministermöte i november 2007 en aktionsplan för Östersjön (Baltic Sea Action Plan, BSAP), enligt vilken strävan är att återställa Östersjön i gott ekologiskt skick före 2021.

2.2.2 Lagstiftningen i EU

Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester

Ändringarna i bilaga IV, som gäller toalettavfall, till MARPOL 73/78 och den övergripande reformen av bilaga V, som gäller fast avfall, hör delvis till Europeiska unionens behörighet, eftersom det finns gällande bestämmelser om detta i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester, nedan fartygsavfallsdirektivet. Direktivet har genomförts i Finland genom bestämmelserna i 9 och 10 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Kommissionen förbereder som bäst en ändring av fartygsavfallsdirektivet och ändringsförslaget torde offentliggöras under 2017. Kommissionen utarbetade för Europaparlamentet och rådet våren 2016 en rapport över en Refit-utvärdering (Regulatory Fitness and Performance) av fartygsavfallsdirektivet. Syftet är att genom reformen säkerställa mottagningsanordningarnas tillräcklighet och tillgången till dem. Ett betydande mål är att utvidga tillämpningsområdet för direktivet så att det motsvarar de senaste ändringarna i MARPOL 73/78 samt att effektivisera övervakningen av fartyg. Samtidigt strävar man efter att tillhandahålla effektivare ekonomiska incitament, harmonisera förfarandena för undantag och harmonisera definitionerna i direktivet med definitionerna i MARPOL 73/78. Kommissionen ordnade en öppen konsultation om reformen av fartygsavfallsdirektivet för medlemsstaterna och intressentgrupperna, som avslutades i oktober 2016. Kommissionen ska också inleda en bedömning av konsekvenserna av reformen, där konsekvenserna av de olika ändringsalternativen bedöms i förhållande till direktivets målsättning, dvs. effektivisering av tillgången till och användningen av mottagningsanordningar och behovet av att minska utsläpp av det fartygsavfall som uppstår i samband med drift.

En effektivisering av övervakningen görs möjlig genom ändringar i avfallsrapporten (bilaga II till fartygsavfallsdirektivet), som godkändes i november 2015 genom kommissionens direktiv 2015/2087 om ändring av bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester. Ändringen ska genomfö-

ras nationellt senast den 9 december 2016. Med hjälp av den förnyade blanketten fås närmare uppgifter om i vilken föregående hamn fartyget har lämnat avfall och hur mycket. Avfallsrapporten är en av EU:s rapporteringsformaliteter och den ingår i tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG, nedan direktivet om rapporteringsformaliteter. Enligt direktivet ska medlemsstaterna börja använda elektronisk överföring av uppgifter senast den 1 juni 2015. I Finland har direktivet om rapporteringsformaliteter genomförts genom en ändring (225/2012) av lagen om fartygstrafikservice. Trafikverket har med stöd av lagen om fartygstrafikservice meddelat en föreskrift om havsgående fartygs anmälningar (2240/1003/2012) och Tullen har meddelat en föreskrift om deklarationsförfarande för fartyg som anländer till och avgår från finska hamnar (nr 3/2016 av den 2 maj 2016). I Finland ska avfallsrapporten lämnas genom sjöfartens elektroniska Single Window-informationshanteringssystem (Portnet). Den reviderade blanketten för avfallsrapport tas i användning senast under 2017.

Informationsutbytet mellan EU-medlemsstaterna sker via centralsystemet SafeSeaNet. Syftet med reformen av fartygsavfallsdirektivet är att effektivisera övervakningen via den av Europeiska sjösäkerhetsbyrån (nedan Emsa) utvecklade inspektionsdatabasen Thetis-EU, som har ett gemensamt gränssnitt med SafeSeaNet-systemet. Med hjälp av inspektionsdatabasen Thetis-EU kan medlemsstaterna följa med och övervaka hur fartyg lämnar sitt avfall i hamnarna. Ett av syftena är att förbättra övervakningen av lagerkapaciteten för fartygsavfall och rikta kontrollerna utifrån risker.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll

MARPOL 73/78-konventionens reviderade bilaga V om fast avfall och dess reviderade bilaga VI om luftskydd innehåller bestämmelser om hamnstaternas tillsyn av att de operativa kraven uppfylls. I Europeiska unionens lagstiftning föreskrivs om hamninspektioner av fartyg i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll, nedan PSC-direktivet. Bilagorna hör därmed i fråga om dessa bestämmelser till Europeiska unionens behörighet. Direktivet har genomförts i Finland genom lagen om tillsyn över fartygssäkerheten och statsrådets förordning om inspektion av utländska fartyg i Finland (1241/2010) som utfärdats med stöd av den lagen. Bestämmelser om myndigheternas tillsynsbefogenheter och rätt till tvångsmedel finns dessutom i 12 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG

Den 29 april 2015 utfärdade Europaparlamentet och rådet förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter, nedan MRV-förordningen. Förordningen gäller övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp och av annan relevant information från fartyg som ankommer till, befinner sig i eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

MRV-förordningen trädde i kraft den 1 juli 2015, men förpliktelserna enligt förordningen träder i kraft stegvis. Skyldigheten att övervaka koldioxidutsläpp från fartyg träder i kraft den 1 januari 2018. Förordningen är som sådan tillämplig i alla medlemsstater men i Finland medför den behov av att ändra den nationella lagstiftningen så att den motsvarar definitionerna i förordningen och utse behöriga nationella myndigheter.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område

Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område, nedan ramdirektivet om en marin strategi, genomfördes i Finland genom lagen om vattenvårds- och havsvårdsförvaltningen (1299/2004). Syftet med lagen är att uppnå en god status i den marina miljön före 2020. För genomförandet av havsvården utfärdades den 13 december 2012 statsrådets beslut om bedömning av havets nuvarande tillstånd och goda status samt om uppställande av miljömål och indikatorer. Statsrådet godkände det nationella åtgärdsprogrammet för Finlands havsförvaltningsplan 2016–2021 den 3 december 2015 varefter genomförandet inleddes 2016.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

Syftet med propositionen är att för Finlands del sätta i kraft ändringarna i bilagorna till MARPOL 73/78 och göra de behövliga ändringarna i miljöskyddslagen för sjöfarten. Genom ändringarna minskas den belastning på vattnen och luften som beror på fartygstrafiken. Införandet av ändringarna i de centrala bestämmelserna i vissa av bilagorna till MARPOL 73/78 i miljöskyddslagen för sjöfarten är motiverat för att säkerställa genomskinligheten för lagstiftningen och fördela myndighetsansvaret. Syftet med de föreslagna ändringarna är att genomföra den lagstiftningsteknik och grundläggande struktur av lagen som valdes när miljöskyddslagen för sjöfarten stiftades. De föreslagna ändringarna stämmer därmed överens med syftet för den övergripande reform av lagstiftningen om miljöskydd för sjöfarten som trädde i kraft vid ingången av 2010.

Utöver lagändringarna är avsikten att efter stadfästandet av lagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten göra de behövliga ändringar i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten som ändringarna i bilagorna till MARPOL 73/78 kräver. Genom föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket är avsikten att meddela närmare tekniska bestämmelser bl.a. i fråga om innehållet i och formen för de handlingar som krävs av fartygen.

Det föreslås också att erkända klassificeringssällskap ska ges behörighet att bevilja fartyg certifikat och vissa godkännanden på motsvarande sätt som det tidigare har gjorts i fråga om lagstiftningen om fartygssäkerhet vid ändringen 2014 samt i samband med det nationella genomförandet av IMO:s barlastvattenkonvention. Syftet är att göra de administrativa förfarandena smidigare och minska den administrativa bördan för aktörerna inom näringen.

3.2 De viktigaste förslagen

3.2.1 Ändringarna i bilaga I till MARPOL 73/78

Resolution MEPC.186(59)

I propositionen föreslås det att riksdagen godkänner de ändringar i MARPOL 73/78-konventionens bilaga I om olja som IMO:s MEPC-kommitté antog i London den 17 juli 2009 genom resolution MEPC.186(59). Genom resolutionen fogades till bilagan ett nytt 8 kap. med bestämmelser om överföring av oljelast mellan oljetankfartyg till sjöss, dvs. så kallade STS-operationer (ship to ship transfers). Det nya 8 kap. gäller endast överföringar mellan oljetankfartyg med en bruttodräktighet på minst 150. Bestämmelserna i kapitlet gäller inte påfyllning av drivmedel, s.k. bunkring. Dessa genom resolutionen antagna ändringarna trädde i kraft internationellt den 1 januari 2011. För närvarande finns i Finland inte någon reglering eller några begränsningar i fråga om STS-operationer mellan oljetankfartyg.

Syftet med de nya bestämmelserna är att minska riskerna för oljeolyckor i samband med STS-operationer. De nya bestämmelserna gäller tekniska kapacitetskrav för oljetankfartyg, skyldighet

att avge en anmälan till myndigheterna om en planerad STS-operation och kompetens för personer som deltar i överföringar av oljelaster. För alla oljetankfartyg som utför STS-operationer ska en STS-plan utarbetas.

Vid STS-operationer ska oljebolagens egen noggrant definierade praxis iakttas. Exempelvis har oljeföretagens internationella sjöfartsforum OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) från 1975 gett ut en handbok om STS-överföringar (Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gases) med detaljerade instruktioner för säkert genomförande av operationerna. Handboken innehåller mer detaljerade instruktioner än det av IMO godkända i 8 kap. i bilaga I till MARPOL 73/78. Instruktionerna gäller bl.a. bedömning av riskerna i anknytning till operationer, kontroll av operationerna, krav som ställs på personer som utför operationer, krav på utrustning, beaktande av väder- och isförhållanden, användning av kontrollistor, säkerhetskrav under operationerna och kommunikation samt styrningen av fartyget under en operation. I praktiken ska ägarna till de fartyg som utför överföringen innan de kommer överens om genomförandet av STS-operationen kontrollera att det andra fartyget har bl.a. STS-handböckerna och intyg över tillräckliga försäkringar i händelse av oljeskador. För operationen ansvarar i allmänhet en utomstående STS-operatör som är specialiserad på att utföra sådana överföringar. STS-operatörerna iakttar också sina egna interna anvisningar. Vid en STS-operation bistår i allmänhet en bogserbåt vars personal står i beredskap att assistera vid genomförandet av operationen.

Föreskrifterna om STS-operationer i bilaga I till MARPOL 73/78 gäller inte hamnfunktioner. Den nationella lagstiftning genom vilken ändringarna i bilaga I träder i kraft utvidgas dock på grund av riskerna i samband med funktionerna till att gälla även operationer i hamnområdet.

I den nationella lagstiftningen föreslås att det föreskrivs om STS-operationer i en ny 2 a kap. om förhindrande av oljeutsläpp från fartyg i miljöskyddslagen för sjöfarten. I förslaget har också beaktats det som nämns i 2 punkten i åtgärdsprogrammet för Finlands havsförvaltningsplan 2016–2021 enligt vilken risken för oljeolyckor ska minskas genom striktare reglering av STS-operationerna på finskt vattenområde, samt genom fortsatt skapande av en harmoniserad praxis för STS-operationerna inom ramen för HELCOM i Östersjöområdet.

I miljöskyddslagen för sjöfarten införs de bestämmelser som grundar sig på 8 kap. i bilaga I till MARPOL 73/78 och som gäller STS-planer, personen med övergripande tillsynsansvar för STS-operationer och förhandsanmälan till myndigheterna om STS-operationer. Bestämmelserna tillämpas på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon. Enligt förslaget ska STS-planerna godkännas av Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap.

Eftersom STS-operationer kan innebära risk för oljeutsläpp föreslås det att den för närvarande helt fria STS-funktionen begränsas till att gälla utsedda områden på finskt vattenområde eller inom Finlands ekonomiska zon. Detta är viktigt särskilt i Finska viken, där fartygstrafiken är livlig. Enligt 5 § i lagen om gränserna för Finlands territorialvatten (463/1956) utgörs territorialhavet av den till det inre territorialvattnet omedelbart anslutna zon vars yttre gräns befinner sig på ett avstånd av tolv nautiska mil från det inre territorialvattnets yttre gräns. Gränsen för Finlands ekonomiska zon möter gränsen för Sveriges, Rysslands och Estlands ekonomiska zoner och är som smalast i Finska viken. Under de senaste åren har i praktiken inga laster överförts mellan oljetankfartyg på territorialhav.

Enligt förslaget ska Trafiksäkerhetsverket i samarbete med VTS-myndigheten, Gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral och Tullen utse de områden där STS-operationer får utföras. I Finland är Trafiksäkerhetsverket den allmänna myndighet som behandlar sjösäkerhetsfrågor. Vid bestämmandet av områdena ska berörda aktörer, såsom kommuner, landskap och relevanta aktörer inom näringsverksamheten, t.ex. rederinäringen och avsändare av last, höras. Vid bestämmandet

av områdena ska också beaktas den befintliga oljebekämpningsberedskapen och planen för mottagande av fartyg i behov av assistans enligt lagen om fartygstrafikservice.

När det gäller STS-operationer på territorialhavet ska dessutom beaktas att Tullen med stöd av tullagen meddelar föreskrifter om fartygens transportrutter på Finlands territorialhav.

För att verksamheten ska vara förutsägbar och tydlig är det är ändamålsenligt att Östersjöländernas bestämmelser om STS-operationer är så lika varandra som möjligt. Finlands mål är att inom HELCOM komma överens om bestämmelser för Östersjöländerna som är så enhetliga som möjligt. Kraven i bilaga I till MARPOL 73/78 gäller alla Östersjöländer. En del av Östersjöländerna har strängare krav på STS-operationer än de som ställs i bilaga I. I Tyskland och Sverige är STS-operationer tillståndspliktiga både på territorialhavet och i den ekonomiska zonen. I Lettland är operationerna tillståndspliktiga på territorialhavet. Lettlands myndigheter har också rätt att kontrollera de fartyg som utför läktringen och avbryta den på grund av väderförhållandena eller om ett fartyg inte iakttar den nationella lagstiftningen om STS-operationer. I Estland kräver STS-operationer förhandsanmälan till myndigheterna. Tills vidare finns det i Estland inte några områdesvisa begränsningar, men sådana planeras som bäst. Enligt myndigheterna i Estland har inte STS-operationer utförts på Estlands territorialhav under de senaste åren. I Danmark följer regleringen bestämmelserna i bilaga I till MARPOL 73/78, dock så att det på nationell nivå har utfärdats närmare bestämmelser om utförandet av överföringar.

För närvarande pågår också en utredning om att ta in bestämmelser om bränslepåfyllning till sjöss i 2 a kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. Bland annat Sverige och Danmark har för närvarande reglering om bränslepåfyllning. Avsikten är att överlämna en proposition till riksdagen under 2017. Finlands mål är att inom HELCOM behandla en gemensam praxis och eventuell rekommendation också i fråga om påfyllning av drivmedel till sjöss. Inom HELCOM:s marina arbetsgrupp finns en korrespondensgrupp som leds av Finland och som har till uppgift att se över HELCOM:s anvisningar för bunkring och STS-operationer (HELCOM-rekommendation 28/3, "Guidelines on Bunkering Operations and Ship to Ship Cargo Transfer of Oils, Subject to Annex I of MARPOL 73/78, in the Baltic Sea Area"). Gruppens arbete kan utnyttjas vid beredningen av den nationella lagstiftningen, beroende på hur beredningen av rekommendationen framskrider i korrespondensgruppen och HELCOM:s marina arbetsgrupp. Enligt konventionen om skydd av Östersjöområdet ska de fördragsslutande parterna i frågor som rör skyddet av Östersjöområdet mot förorening från fartyg samarbeta särskilt för att främja utvecklingen av internationella regler som bygger på de grundläggande principerna och skyldigheterna i konventionen, vilket även innefattar främjande av bästa tillgängliga teknik och bästa miljöpraxis enligt definitionen i bilagan till konventionen. Samarbetet ska dessutom innefatta ett effektivt och samordnade genomförande av regler som antagits av IMO.

Bilaga I till MARPOL 73/78 gäller endast mineralolja i alla dess former, inklusive råolja, brännolja, slam, spillolja och raffinerade produkter. Bestämmelser om andra oljor finns i bilaga II till konventionen och bestämmelserna om STS-operationer i MARPOL 73/78 utsträcker sig därmed inte till dem. Miljökonsekvenserna av övriga drivmedel, såsom biodrivmedel och flytande naturgas (LNG), kan dock till vissa delar jämföras med konsekvenserna av mineraloljebaserade produkter. Användningen av dessa drivmedel förutspås öka i framtiden, varför det också finns skäl att i lagstiftningen bereda sig på miljökonsekvenserna av dem. I IMO har det föreslagits att dessa ämnen ska införas i tillämpningsområdet för bilaga I. Därmed skulle alla ämnen som används som drivmedel höra till tillämpningsområdet för bilaga I till MARPOL 73/78. Eftersom frågan fortfarande är under behandling i IMO föreslås det i detta skede inte någon bestämmelse i den nationella lagstiftningen om utvidgande av tillämpningsområdet i fråga om transporterade ämnen utanför tillämpningsområdet för bilaga I till MARPOL 73/78. Samtidigt som regleringen om bränslepåfyllning till sjöss utreds har man för avsikt att också utreda huruvida bestämmelser om STS-operationer som omfattar ovannämnda andra flytande ämnen än mineraoljor ska tas in i 2 a kap. i

miljöskyddslagen för sjöfarten. Finlands mål är att också till denna del aktivera diskussionen inom HELCOM.

De ändringar som antogs genom resolution MEPC.186(59) betraktades som godkända den 1 juli 2010 med iakttagande av det s.k. förfarandet för tyst godkännande som avses i MARPOL 73/78 och de trädde i kraft internationellt den 1 januari 2011. Finland meddelade IMO:s generalsekreterare den 23 juni 2010 att ändringarna för Finlands del kan träda i kraft först efter att ett uttryckligt samtycke har getts.

Resolution MEPC.187(59)

I propositionen föreslås det att riksdagen godkänner de ändringar i MARPOL 73/78-konventionens bilaga I om olja som IMO:s MEPC-kommitté antog i London den 17 juli 2009 genom bilaga 1 till resolution MEPC.187(59). Genom ändringarna fogas vissa nya definitioner till bilagan, ställs vissa nya krav på konstruktionen av tankar för oljerester samt görs små tekniska preciseringar i formuläret för certifikatet och den oljedagbok som ska föras ombord. De flesta av ändringarna är av teknisk karaktär och kräver inte riksdagens samtycke i enlighet med det som framförs i avsnitt 4.

Ändringarna betraktades som godkända den 1 juli 2010 med iakttagande av det s.k. förfarandet för tyst godkännande som avses i MARPOL 73/78 och de trädde i kraft internationellt den 1 januari 2011. Finland meddelade IMO:s generalsekreterare den 23 juni 2010 att ändringarna för Finlands del kan träda i kraft först efter att ett uttryckligt samtycke har getts.

Det föreslås att lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i bilaga I och som har antagits genom de tidigare nämnda resolutionerna föreläggs riksdagen för godkännande. I propositionen föreslås också att miljöskyddslagen för sjöfarten ändras så att den motsvarar bestämmelserna i den ändrade bilaga I.

3.2.2 Ändringarna i bilaga IV till MARPOL 73/78

Resolution MEPC.200(62)

I propositionen föreslås det att riksdagen godkänner de ändringar i MARPOL 73/78-konventionens bilaga IV om toalettavfall som IMO:s MEPC-kommitté antog i London den 15 juli 2011 genom resolution MEPC.200(62). Genom resolutionen utsågs Östersjön till ett specialområde där obehandlat toalettavfall inte får släppas ut från fartyget i havet. En förutsättning för tillämpningen av de nya bestämmelserna är att det i hamnarna inom specialområdet finns mottagningsanordningar i tillräcklig utsträckning för att ta emot toalettavfallet från de passagerarfartyg som trafikerar området. IMO:s MEPC-kommitté beslutade i april 2016 att bestämmelserna ska träda i kraft på det sätt det redogörs för nedan.

Genom de nya begränsande bestämmelserna om toalettavfall från passagerarfartyg minskar den näringsbelastning i Östersjön som beror på toalettavfall. Enligt bestämmelsen ska alla passagerarfartyg förses antingen med ett reningsverk för toalettavfall av en typ som godkänts av administrationen eller med en uppsamlingstank för avloppsvatten med en volym som är tillräcklig med tanke på antalet personer ombord och resans längd. Med ett reningsverk för toalettavfall avlägsnas näringsämnen, kväve och fosfor från toalettavfallet. I fråga om finska passagerarfartyg har förbudet mot utsläpp av toalettavfall inom specialområdet i Östersjön ingen kostnadsökande effekt, eftersom finska passagerarfartyg i regelbunden trafik redan för närvarande lossar sitt toalettavfall i mottagningsanordningar i hamnar.

Ändringarna betraktades som godkända den 1 juli 2012 med iakttagande av det s.k. förfarandet för tyst godkännande som avses i MARPOL 73/78 och de trädde i kraft internationellt den 1 januari 2013. Finland meddelade IMO:s generalsekreterare den 26 juni 2012 att ändringarna för Finlands del kan träda i kraft först efter att ett uttryckligt samtycke har getts.

Resolutionerna MEPC.274(69) och MEPC.275(69)

Genom resolution MEPC.274(69) ändras bilaga IV till MARPOL 73/78 genom att definitionen av nya passagerarfartyg och formuläret för det internationella föroreningsskyddscertifikatet för avloppsvatten (ISPP-certifikat) ändras. Genom resolution MEPC.274(69) preciseras den tidpunkt för när förbudet mot tömning av toalettavfall i Östersjön som fastställdes i den tidigare resolutionen MEPC.200(62) tidigast kan träda i kraft.

Genom resolution MEPC.275(69) ändras de datum för ikraftträdande av bestämmelserna om Östersjöns status som ett specialområde som fastställdes i den tidigare resolutionen MEPC.200(62). De nya bestämmelserna om utsläpp som ska tillämpas på Östersjön träder enligt resolution MEPC.275(69) i fråga om nya passagerarfartyg i kraft den 1 juni 2019 och i fråga om befintliga passagerarfartyg den 1 juni 2021. Fartyg som ankommer utifrån till Östersjöns specialområde och går direkt till S:t Petersburg får en övergångsperiod på två år fram till den 1 juni 2023.

Det föreslås att lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i bilaga IV och som har antagits genom de tidigare nämnda resolutionerna föreläggs riksdagen för godkännande. I propositionen föreslås också att miljöskyddslagen för sjöfarten ändras så att den motsvarar bestämmelserna i den ändrade bilaga IV.

Lagarna om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna och lagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten avses träda i kraft samtidigt som ändringarna träder i kraft internationellt för Finlands del, vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

3.2.3 Den övergripande reformen av bilaga V till MARPOL 73/78

Resolution MEPC.201(62)

I propositionen föreslås det att riksdagen godkänner MARPOL 73/78-konventionens bilaga V om fast avfall som reformerades i sin helhet genom resolution MEPC.201(62) som antogs av IMO:s MEPC-kommitté i London den 15 juli 2011. Vid den övergripande reformen av bilagan infördes en del av de gamla definitionerna som sådana i den reformerade bilagan och en del av definitionerna ändrades. Enligt den reformerade bilagan är det med vissa mindre undantag förbjudet att från fartyg avlägsna fast avfall i vattnet. Förbudet att avlägsna avfall gäller sådant fast avfall som definieras i bilagan. Vissa mindre undantag från förbudet tillåts i de situationer som det redogörs för längre fram i texten.

Målet med förbudet att avlägsna avfall är att förhindra förorening av havet och i synnerhet att skadligt fast avfall, såsom plast, släpps ut eller slängs i vattnet. I syfte att nå målet har ändringar gjorts i definitionerna i bilagan och utsläppsbestämmelserna har skärpts och gjorts tydligare, både inom de specialområden som avses i bilagan, såsom Östersjön och Nordsjön, och utanför dem.

Nedskräpningen av haven och i synnerhet det plastskräp som kommer från olika källor och hamnar i havet har blivit ett ansevärt miljöproblem under de senaste åren. I världshavens ytskikt finns enligt bedömningar åtminstone minst 270 000 ton plastskräp, dessutom sjunker det till djupare vatten och havsbotten samt filtreras in i polarområdenas isar. Den nedskräpning som kan urskiljas med blotta ögat på Östersjön är inte ett lika stort problem som på världshaven, men mikrosko-

piskt små skräppartiklar finns det mycket av. Mikroskräp består i huvudsak av plastskräp. Forskningsrön i fråga om världshaven visar att plastskräp som inte kan urskiljas med blotta ögat kan fungera som centraler där miljögifter, t.ex. PCB, ansamlas. Det finns tills vidare lite forskningsrön om ansamlingen av plastskräp i och effekterna på organismerna och miljön i Östersjön, men enligt finländsk forskning finns det bland Östersjöns zooplankton flera arter som äter små plastpartiklar. Liknande resultat har också fått i fråga om botten djur, t.ex. musslor. Forskningen visar också på att mikroplaster kan spridas från en nivå i näringsväven till följande.

I och med den övergripande reformen av bilaga V till MARPOL 73/78 är det fortfarande tillåtet att släppa ut matavfall i havet i enlighet med det gällande avståndskravet, dvs. på minst 12 nautiska mils eller ca 22 kilometers avstånd från närmaste land, också på specialområden, dvs. Medelhavet, Östersjön, Svarta havet, Röda havet, Persiska viken, Nordsjön, Antarktis och Karibien. För Finlands del är den centrala ändringen jämfört med nuläget att det i fortsättningen krävs att matavfallet finfördelas tillräckligt med hjälp av en finfördelare eller kross. På alla havsområden förbjuds utsläpp av matolja i havet.

En annan för Finlands del central ändring i bilaga V anknyter till avlägsnandet av lastrester i vattnet och tvättrutinerna för lastrum i fråga om torrlastfartyg som transporterar fast bulklast. I fortsättningen får lastrester i regel inte släppas ut i vattnet i de specialområden som avses i bilaga V. Ett fartyg får dock under gång på minst 12 nautiska mils avstånd från närmaste land släppa ut sådant tvättvatten från lastrum som innehåller ämnen som inte klassificerats som skadliga för den marina miljön, om både avgångshamnen och destinationshamnen befinner sig inom ett specialområde och det inte finns tillräckliga mottagningsanordningar för tvättvatten i dessa hamnar. Enligt förslaget ska bestämmelserna gälla Finlands samtliga vattenområden, dvs. också insjöarna. Avståndskravet på 12 sjömil uppfylls inte på insjöarna i Finland, varför det i fortsättningen inte alls får släppas ut tvättvatten från lastrum som innehåller lastrester från fasta bulklaster på insjöarna. Lastrester som klassificeras som skadliga ska alltid och både inom specialområden och utanför dem lämnas till mottagningsanordningar i hamnarna. Om fartyget vid rengöringen av lastrummet använder rengörings- eller tillsatsämnen ska dessa vara klassificerade som icke skadliga för den marina miljön med beaktande av IMO:s anvisningar.

Inom IMO pågår som bäst arbetet med en precisering av avlastarens skyldighet att klassificera och deklarerar fasta bulklaster som är skadliga för den marina miljön. Detta ska genomföras genom ändring av bilaga V till MARPOL 73/78 och den internationella koden för transport av fasta bulklaster ombord på fartyg (IMSBC-koden). IMO:s MEPC-kommitté godkände de erforderliga ändringarna i bilaga V vid sin 70:e session i oktober 2016. Ändringarna kan träda i kraft internationellt den 1 januari 2019, samtidigt med de ändringar som görs i IMSBC-koden.

Mängden fasta bulklaster i världen var 2014 sammanlagt 4 500 miljoner ton (Clarkson Research Services: Dry Bulk Trade Outlook 2014), vilket utgjorde ca 45 procent av den totala mängden sjötransporter (UNCTAD: Review of Maritime Transport 2015). Under perioden 2005–2014 ökade dessa s.k. bulktransporter med i medeltal 6 procent per år. En geografisk granskning visar att den största ökningen har skett i växande industriländer, i synnerhet i Kina och Indien.

Mängden bulklaster på Östersjön var 2013 sammanlagt 206 miljoner ton (Baltic Port List 2014), vilket utgjorde ca 26 procent av den totala mängden sjötransporter. Under perioden 2006–2013 ökade bulktransporterna i området med i medeltal 1,5 procent per år. Tillväxten är störst för i synnerhet Rysslands och Polens stora hamnar, t.ex. Ust-Luga, Gdansk och Vysotskij. I hamnarna i Sverige och de baltiska länderna har mängden bulktransporter minskat mest.

För utvecklingen av bulktransporter till Finland redogörs det närmare i kapitel 4.3 i den allmänna motiveringen.

Enligt den tredje ändringen ska fartyg i enlighet med den reformerade bilaga V anteckna oavsiktligt försvinnande av fast avfall eller fiskeredskap eller avlägsnande av dessa av säkerhetsskäl i fartygets avfallsdagbok.

Den reviderade bilagan V till MARPOL 73/78 betraktades som godkänd den 1 juli 2012 med iakttagande av det s.k. förfarandet för tyst godkännande och den trädde i kraft internationellt den 1 januari 2013. Finland meddelade IMO:s generalsekreterare den 26 juni 2012 att den reviderade bilagan för Finlands del kan träda i kraft först efter att ett uttryckligt samtycke har getts.

Enligt bilaga V till MARPOL 73/78 får inte tvättvatten från lastrum som uppkommer efter transport av ämnen som klassificeras som skadliga för den marina miljön släppas ut i vattnet. Detta medför åtgärder i Finland, i synnerhet för hamnarna, efter att bilagan har trätt i kraft också för Finlands del.

Det föreslås att lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilagan föreläggs riksdagen för godkännande. I propositionen föreslås också att miljöskyddslagen för sjöfarten ändras så att den motsvarar bestämmelserna i den reviderade bilagan.

Lagarna om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilagan och lagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten avses träda i kraft samtidigt som ändringarna träder i kraft internationellt för Finlands del, vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

3.2.4 Ändringarna i bilaga VI till MARPOL 73/78

Resolution MEPC.251(66)

I propositionen föreslås det att riksdagen godkänner de ändringar i MARPOL 73/78-konventionens bilaga VI om luftskydd som IMO:s MEPC-kommitté antog i London den 4 april 2014 genom resolution MEPC.251(66). Genom resolutionen kompletteras i bilagan definitionerna och reglerna om fartygs energieffektivitet, ändras kraven i fråga om kontroll av utsläpp från fartyg, görs ändringar i den tekniska koden för kväveoxider från 2008 (NOx Technical Code) och fastställs ikraftträdandet av specialområdena i fråga om utsläpp av kväveoxider (NECA-områden; Nitrogen Oxide Emission Control Area).

Genom nya bestämmelser om energieffektivitet hos nya fartyg börjar LNG-tankfartyg, ro-ro-biltransportfartyg, ro-ro-lastfartyg, ro-ro-passagerarfartyg och kryssningsfartyg med icke sedvanligt (dieselelektriskt) framdrivningsmaskineri att omfattas av de EEDI-regler (Energy Efficiency Design Index) som godkändes 2011. Avsikten är att i tre steg i enlighet med fartygets byggnadsår förbättra energieffektiviteten för nya fartyg som räknas till dessa fartygstyper. Isgående lastfartyg som själva kan forcera minst 1,0 m jämntjock is och fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri omfattas inte längre av bestämmelserna om energieffektivitet hos fartyg.

De ändringar som gjordes 2008 i den tekniska koden för kväveoxider gör det möjligt att i enlighet med koden godkänna sådana dieselmotorer (s.k. dual fuel-dieselmotorer) som använder två drivmedel (t.ex. LNG och dieselolja).

Ändringarna betraktades som godkända den 1 mars 2015 med iakttagande av det s.k. förfarandet för tyst godkännande som avses i MARPOL 73/78 och de trädde i kraft internationellt den 1 september 2015. Finland meddelade IMO:s generalsekreterare den 12 februari 2015 att ändringarna för Finlands del kan träda i kraft först efter att ett uttryckligt samtycke har getts.

Resolution MEPC.258(67)

I propositionen föreslås det att riksdagen godkänner de ändringar i MARPOL 73/78-konventionens bilaga VI om luftskydd som IMO:s MEPC-kommitté antog i London den 17 oktober 2014 genom resolution MEPC.258(67). Genom resolutionen ändras reglerna 2 och 13 i bilaga VI till MARPOL 73/78 och bihanget till formuläret för det IAPP-certifikat som för förhindrande av luftföroreningar ska beviljas fartyg.

Ändringarna i regel 2 gäller definitionerna av brännolja och marin dieselmotor. I definitionen av brännolja har införts användningen av gas som drivmedel och i definitionen av marin dieselmotor har införts dieselmotorer som enbart drivs med gas. Avsikten med ändringarna är att dieselmotorer som endast drivs med gas ska omfattas av bestämmelserna i den tekniska koden för kväveoxider.

Ändringarna i regel 13 tydliggör vad som ska anges i IAPP-certifikatets bihang när det gäller tekniska lösningar för de retroaktiva utsläppsreglerna i fråga om dieselmotorer som är installerade i fartyg den 1 januari 1990 eller senare men före den 1 januari 2000.

Formuläret i IAPP-certifikatets bihang har ändrats för att tydliggöra det som ska anges om de bestämmelser som gäller NOx-utsläpp och som tillämpas på dieselmotorer samt om godkännande av fartygens avfallsförbränningsanläggningar.

Ändringarna betraktades som godkända den 1 september 2015 med iakttagande av det s.k. förfarandet för tyst godkännande som avses i MARPOL 73/78 och de trädde i kraft internationellt den 1 mars 2016.

Det föreslås att lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i bilaga VI och som har antagits genom de nämnda resolutionerna föreläggs riksdagen för godkännande.

Lagarna om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna och lagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten avses träda i kraft samtidigt som ändringarna träder i kraft för Finlands del, vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

3.2.5 Polarkoden och de ändringar i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL 73/78 och i SOLAS-konventionen genom vilka koden har gjorts tvingande

Resolutionerna MSC.385(94) och MEPC.264(68)

I IMO har genom resolution MSC.385(94) antagits delarna I-A och I-B om fartygssäkerhet i polarkoden, samt kodens inledning till den del den gäller fartygssäkerhet. Genom resolution MEPC.264(68) har IMO antagit kodens delar II-A och II-B, som innehåller åtgärder för förhindrande av förorening från fartyg, samt kodens inledning till den del som den gäller miljö. I den nationella lagstiftningen finns det allmänna bestämmelser om fartygssäkerhet i lagen om fartygssäkerhet och bestämmelser om förhindrande av miljöförstöring som orsakas av fartyg finns i miljöskyddslagen för sjöfarten. Delarna I-A och II-A i polarkoden görs juridiskt tvingande genom ändringar i bilagorna till MARPOL 73/78 och SOLAS-konventionen. Delarna I-B och II-B är i form av anvisningar.

Polarkoden träder i kraft internationellt den 1 januari 2017. Polarkoden tillämpas på alla fartyg som omfattas av bestämmelserna i kapitel I i SOLAS-konventionen och som trafikerar polara farvatten. Bestämmelserna i polarkoden ska tillämpas på existerande fartyg senast den 1 januari 2018.

Syftet med polarkoden är att förbättra säkerheten för fartyg som trafikerar polara farvatten och på områdena i fråga minska deras negativa miljökonsekvenser med beaktande av sådana risker som är förknippade med sjöfart i polarområden och som inte har beaktats i tillräcklig grad i andra IMO-regelverk. Sjöfarten i Arktis och Antarktis är förknippad med många risker. Bland annat är kartläggningen av dessa havsområden bristfällig och klimatet hårt (bl.a. låg temperatur och svåra isförhållanden), kommunikations- och navigationssystemens funktion är problematisk. Fartygens besättningar har ofta också ringa erfarenhet av sjöfart i polarområden. Den marina miljön i polarområdena är mycket känslig för utsläpp av skadliga ämnen och att återställa den marina miljön t.ex. efter en oljeolycka tar längre än vad det gör i andra områden. Räddnings- och oljebekämpningsinsatserna är också synnerligen krävande på grund av de långa avstånden.

På grund av de orsaker som nämns ovan innehåller del I-A i polarkoden bl.a. definitioner som gäller delen i fråga, besiktningar och beviljande av polarfartygscertifikat, driftshandbok för polara farvatten (Polar Water Operational Manual, PWOM), bestämmelser om fartygets konstruktioner, stabilitet och läckstabilitet, vatten- och vädertäthet, maskineri, brandsäkerhet, räddningsutrustning, navigeringsutrustning, radioanläggningar, ruttplanering och besättningens utbildning.

Av denna orsak meddelas i del II-A i polarkoden strängare miljörelaterade bestämmelser i fråga om bilagorna I (olja), II (transport av farliga ämnen), IV (toalettavfall) och V (fast avfall) till MARPOL 73/78 för fartyg som trafikerar polara farvatten än vad som gäller för fartyg som trafikerar andra farvatten.

Resolutionerna MSC.386(94) och MEPC.265(68)

Genom resolution MSC.386(94) har MSC-kommittén antagit de ändringar i SOLAS-konventionen som gör delen I-A i polarkoden juridiskt tvingande. Genom resolution MEPC.265(68) har IMO:s MEPC-kommitté för sin del antagit de ändringar i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL 73/78 som gör delen II-A i polarkoden juridiskt tvingande. Ändringarna gäller krav på säkerhet och den marina miljön.

Ändringarna betraktades som godkända den 1 juli 2016 med iakttagande av det s.k. förfarandet för tyst godkännande som avses i MARPOL 73/78 och de trädde i kraft internationellt den 1 januari 2011. Finland meddelade IMO:s generalsekreterare den 24 maj 2016 att de genom resolution MEPC.265(68) antagna ändringarna i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL 73/78 kan för Finlands del träda i kraft först efter att ett uttryckligt samtycke har getts.

Det föreslås att lagen om sättande i kraft av de genom resolution MEPC.265(68) antagna ändringarna i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL 73/78 som hör till området för lagstiftningen förelägs riksdagen för godkännande.

Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna avses träda i kraft samtidigt som ändringarna träder i kraft internationellt för Finlands del, vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

3.2.6 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner de ändringar i miljöskyddslagen för sjöfarten som föranleds av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG. Förordningen är direkt tillämplig i Finland, men medför några ändringsbehov i den nationella lagstiftningen. Av denna anledning föreslås på det sätt som framförs i detaljmotiveringen vissa ändringar i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Ändringarna gäller närmast behovet av att nationellt fastställa vissa aktörer som det hänvisas till i förordningen och att föreskriva om de påföljder som krävs enligt förordningen. Enligt förordningen krävs att den kontrollör som avses i artikel 3 led f och den behöriga myndighet som avses i artiklarna 11.1, 17.1 och 20.3 ska fastställas.

Syftet med förordningen är att inrätta en databas över fartygens bränsleförbrukning (CO₂-utsläpp och transporterad last) så att den i ett senare skede kan användas som grund t.ex. vid prissättning av koldioxidton. Förordningen tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet på över 5 000, med undantag av fiskefartyg, örlogsfartyg, marinens hjälpfartyg, primitivt konstruerade träfartyg, fartyg som inte har mekanisk framdrivning och fartyg i statens tjänst som inte används kommersiellt. Enligt förordningen ska företaget, dvs. fartygsägaren, den driftsansvarige eller den som hyr fartyget, övervaka och rapportera fartygets koldioxidutsläpp. Förordningen tillämpas som sådan i medlemsstaterna efter att den trädde i kraft den 1 juli 2015, men de skyldigheter som förordningen medför träder i kraft stegvis från och med den 31 augusti 2017.

3.2.7 Ändringarna i fråga om överföring till klassificeringssällskap

Enligt förslaget till ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten ska utöver Trafiksäkerhetsverket också ett erkänt klassificeringssällskap få utfärda egentliga certifikat utifrån besiktningar och inspektioner som det utfört samt godkänna beredskapsplaner för marina föreningar och effektivitetstest av vissa anordningar. Till denna del är avsikten att gå tillväga på samma sätt som när det gäller tillsynen av fartygssäkerheten. Det föreskrevs om behörigheten för erkända klassificeringssällskap till denna del i samband med en ändring 2014 av fartygssäkerhetslagen och lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg. Dessutom föreskrevs det om motsvarande befogenheter för erkända klassificeringssällskap i en ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten 2016 i samband med det nationella genomförandet av IMO:s barlastvattenkonvention (473/2016).

Enligt propositionen ska Trafiksäkerhetsverket besluta i vilken omfattning och enligt vilken tidtabell verket delegerar utfärdandet av egentliga certifikat till erkända klassificeringssällskap. Flera stater har helt eller delvis gett besiktningsuppgifterna och utfärdandet av certifikat och säkerhetscertifikat till erkända klassificeringssällskap.

Det är fråga om att anförtro offentliga förvaltningsuppgifter andra än myndigheter. Genom den nämnda ändringen av miljöskyddslagen för sjöfarten som gjordes 2016 infördes i fråga om klassificeringssällskapens nya befogenheter bestämmelser om straffrättsligt tjänsteansvar, skadeståndsansvar och ändringssökande.

Syftet med propositionen är att effektivisera Trafiksäkerhetsverkets verksamhet. Propositionen anknyter också till målsättningarna i statsminister Juha Sipiläs regeringsprogram att göra administrationen smidigare och minska den administrativa bördan för aktörerna inom näringen.

3.2.8 Ändringar i 10 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten

Det föreslås att 10 kap. 3 § 1 mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten ändras så att enligt 1 mom. ska anmälningarna om fartygsavfall lämnas i enlighet med lagen om fartygstrafikservice. I propositionen föreslås att den bestämmelse stryks i 10 kap. 3 § 3 mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten enligt vilken hamnarna ska se till att Trafiksäkerhetsverket för kontrollen har tillgång till de av fartygen gjorda anmälningarna om fartygsavfall. Det föreslås dessutom att i det nämnda 3 § 3 mom. ska bestämmelsen om att anmälningarna kan kommuniceras från fartyget till hamnen och från hamnen till Trafiksäkerhetsverket med hjälp av en elektronisk anslutning strykas. I och med ändringarna av lagen om fartygstrafikservice (225/2012) har Trafiksäkerhetsverket tillgång till anmälningarna via det elektroniska systemet för hantering av information.

Syftet med förslaget är att i enlighet med regeringsprogrammet avveckla onödig reglering som gäller hamnar och minska de kostnader som hamnarna eventuellt orsakas av denna.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ändringar i bilaga I till MARPOL 73/78

Resolution MEPC.186(59)

Ekonomiska konsekvenser för rederier

De nya bestämmelser som gäller överföring av oljelast mellan oljetankfartyg till sjöss, dvs. STS-operationer, bedöms inte ha några betydande ekonomiska konsekvenser. Som det beskrivs i avsnitt 3.2.1 i den allmänna motiveringen följer oljebolagen regelmässigt de kriterier som är gemensamma inom branschen, och den föreslagna ändringen bedöms inte ha betydande konsekvenser för verksamheten hos de företag som följer kriterierna. För sådana finska rederier vars fartyg utför STS-operationer kan de nya bestämmelserna medföra kostnader i någon mån, eftersom fartygen enligt förslaget ska ha en STS-plan som har godkänts av Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap. Det kan ha vissa ekonomiska konsekvenser för rederier och STS-operatörer att STS-operationerna begränsas till vissa geografiska områden på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon, främst på grund av fartygens rutter. Man strävar efter att minimera kostnaderna genom att låta näringsgrenen delta i valet av områden.

När det gäller farledsavgifter är verksamheten hos de fartyg som deltar i STS-operationer avgörande för hur farledsavgiften tas ut hos fartygen. Farledsavgift ska betalas när ett fartyg ankommer till Finlands territorialvatten från utlandet eller rör sig från en finsk hamn till en finsk hamn. När det för ett lastfartyg har tagits ut tio farledsavgifter är fartyget befriat från ytterligare farledsavgifter under kalenderåret i fråga.

Till exempel när ett oljetankfartyg ankommer från utlandet och lossar sin last på Finlands territorialhav till ett annat oljetankfartyg som sedan transporterar lasten till en finsk hamn, tas farledsavgift ut hos det fartyg som lossar lasten, men inte hos det fartyg som tar emot lasten, om det redan är befriat från att betala farledsavgift. Då uppstår det i princip inga extra kostnader för en STS-operation som utförs på territorialhavet. Farledsavgiften för ett lastfartyg betalas nedsatt med 75 procent, om fartyget för med sig sådan last från utlandet som av tvingande skäl som hänför sig till fartygets storlek måste transporteras från ankomsthavnen eller ankomstplatsen vidare till en annan finsk hamn med andra fartyg.

I en situation där en del av lasten i ett oljetankfartyg som är på väg utomlands lastas på havet från ett annat fartyg som har ankommit från en finsk hamn, fastställs farledsavgiften i princip på basis av varifrån det mottagande fartyget har ankommit till lastplatsen. Avgift tas ut om fartyget har ankommit från utlandet, men inte om det har ankommit från Finland. Ingen avgift tas ut hos det fartyg som lossar lasten.

Om ett oljetankfartyg som ankommer från utlandet lossar sin last på Finlands territorialhav till ett sådant annat fartyg från utlandet som transporterar lasten bort från Finland, tas farledsavgift ut hos båda fartygen. Under de senaste åren har i praktiken inga STS-operationer utförts mellan oljetankfartyg på Finlands territorialhav.

Konsekvenser för myndigheterna

Ikraftträdandet av de nya bestämmelserna bedöms inte öka de olika myndigheternas arbetsbörda i någon betydande grad. Enligt förslaget ska Trafiksäkerhetsverket i samarbete med vissa andra

myndigheter utse områdena för STS-operationer på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon. Processen att utse områden kräver i någon mån personalresurser, men efter att processen är slutförd uppstår inga nämnvärda kostnader. Syftet med förslaget är att minska Trafiksäkerhetsverkets arbetsbörda genom att göra det möjligt för erkända klassificeringssällskap att godkänna STS-planer och utfärda behövliga certifikat. Fortbildningskraven för besättning på fartyg och förhandsanmälningarna om STS-operationer kan orsaka extra arbete i någon mån. I sin helhet bedöms konsekvenserna vara obetydliga.

Enligt förslaget ska anmälan om STS-operationer göras i det s.k. Portnet-systemet, som upprätthålls av Trafiksäkerhetsverket i egenskap av VTS-myndighet. Det kan medföra vissa kostnader att systemet justeras så att det också täcker anmälningar om STS-operationer och den informationsförmedling mellan myndigheter som gäller dessa. Anmälningarna bidrar till att öka myndigheternas kännedom om operationerna och deras beredskap för oljeföroreningar.

Miljökonsekvenser

I fråga om oljeföroreningar har man i Finland förberett sig för en oljeolycka av storleken 30 000 ton när det gäller Finska viken. Det är viktigt att de internationella bestämmelser som gäller STS-operationer sätts i kraft i Finland, så att man ska kunna minimera de risker som är förknippade med överföring av oljelast. Genom att regionalt begränsa STS-operationer till sådana utsedda områden på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon som bestäms med beaktande av den befintliga oljebekämpningsberedskapen förbättrar man myndigheternas och operatörernas förutsättningar att förebygga oljeföroreningar. Således har propositionen positiva konsekvenser för nivån på skyddet av den marina miljön.

Resolution MEPC.187(59)

Ekonomiska konsekvenser för rederier

Till MARPOL 73/78-konventionens bilaga I som gäller olja har det fogats vissa nya definitioner och gjorts vissa relativt obetydliga ändringar i fråga om konstruktionskraven på fartygs tankar för oljerester. Konstruktionskraven på fartygs tankar för oljerester trädde i kraft internationellt den 1 januari 2011. Finska fartyg i internationell trafik har därmed varit tvungna att uppfylla kraven sedan det internationella ikraftträdandet. Således medför det i detta skede inga ekonomiska konsekvenser att bestämmelserna tas in i den nationella lagstiftningen.

Konsekvenser för myndigheterna

Propositionen har inga direkta konsekvenser för organisation eller personal.

Miljökonsekvenser

Propositionen har positiva konsekvenser för nivån på skyddet av den marina miljön, eftersom kraven på hur fartygs tankar för oljerester ska utrustas så att inga läckor uppstår preciseras ytterligare.

4.2 Ändringar i bilaga IV till MARPOL 73/78

Resolutionerna MEPC.200(62), MEPC.274(69) och MEPC.275(69)

Ekonomiska konsekvenser för näringsgrenen

Genom resolutionen ändras MARPOL 73/78-konventionens bilaga IV som gäller utsläpp av toalettavfall från fartyg. I och med ändringen utses Östersjön till ett specialområde där obehandlat to-

toalettavfall inte får släppas ut i havet. De nya bestämmelserna om utsläpp träder för nya passagerarfartygs del i kraft den 1 juni 2019 och för existerande passagerarfartygs del den 1 juni 2021. I de hamnar som finns inom ett specialområde ska det också finnas mottagningsanordningar i tillräcklig utsträckning för att ta emot toalettavfallet från de passagerarfartyg som trafikerar området.

I fråga om finska passagerarfartyg har förbudet mot utsläpp av toalettavfall inom specialområdet i Östersjön ingen kostnadsökande effekt, eftersom finska passagerarfartyg i regelbunden trafik redan för närvarande lossar sitt toalettavfall i mottagningsanordningar i hamnar. Förbudet mot utsläpp har främst konsekvenser för de kryssningsfartyg som under sommarmånaderna besöker Östersjön. Det bör också beaktas att alla finska hamnar använder systemet med ingen specialavgift i enlighet med Helsingforskonventionen. Systemet omfattar också toalettavfall från fartyg. Avfallsavgiften ingår i fartygets hamnavgift, och ingen separat avgift tas ut för avlämning av avfall.

Alla finska hamnar som besöks av utländska kryssningsfartyg har tillräcklig kapacitet för mottagning av toalettavfall. I de största hamnarna lossar fartygen redan för närvarande sitt toalettavfall direkt i stadens avloppsnät. Största delen av de utländska kryssningsfartygen besöker bara Helsingfors. Med tanke på passagerarfartyg har hamnarna också investerat i avloppsnät vid kajerna. I mindre hamnar som sällan besöks av passagerarfartyg lossas toalettavfallet i tankbilar, och ikraftträdandet av de nya bestämmelserna kräver inga ytterligare åtgärder.

De föreslagna ändringarna har också positiva konsekvenser för näringsgrenen, i synnerhet för finska företag som erbjuder ren teknik (cleantech). Till exempel för tillverkare av reningssystem för toalettavfall öppnar lagstiftningen nya marknader.

Konsekvenser för myndigheterna

Propositionen har inga direkta konsekvenser för organisation eller personal.

Miljökonsekvenser

Den föreslagna ändringen minskar den näringsbelastning som sjöfarten orsakar i Östersjön. Således har förslaget positiva konsekvenser för den marina miljöstatusen.

Enligt en utredning från 2009 skulle den årliga belastningen av utsläpp av toalettavfall från fartyg som trafikerar Östersjön vara 356 ton kväve och 119 ton fosfor med antagandet att alla fartyg släppte ut sitt toalettavfall i havet. Trots att mängderna är små jämfört med näringsbelastningen i sin helhet är miljökonsekvenserna betydande, eftersom fartygstrafiken koncentreras till samma farleder och i synnerhet kryssningsfartygstrafiken koncentreras till sommarmånaderna då näringsämnena är till direkt nytta för alger. Östersjön är särskilt känslig för både näringsbelastning och annan belastning eftersom dess areal är ungefär fyra gånger mindre än dess avrinningsområde, den är mycket grund och vattenutbytet via de danska sunden sker långsamt.

Utländska kryssningsfartyg som trafikerar Östersjön har under de senaste åren blivit allt större och kan ta upp till 3 000–5 000 passagerare och besättningsmedlemmar. Därmed är också den lokala övergödningseffekten betydande.

I aktionsplanen för Östersjön (Baltic Sea Action Plan) av Skyddskommissionen för Östersjön (HELCOM) har Finland förbundit sig att minska kväve- och fosforbelastningen och återställa en god miljöstatus i Östersjön senast 2021 och i genomförandet av EU:s ramdirektiv om en marin strategi (2008/56/EG) förbundit sig att uppnå god miljöstatus i Östersjön före 2020. Den föreslagna ändringen stöder också förverkligandet av dessa mål.

4.3 Den övergripande reformen av bilaga V till MARPOL 73/78

Resolution MEPC.201(62)

Till följd av den övergripande reformen av bilaga V till MARPOL 73/78 kommer utsläpp av fast avfall i havet i regel att förbjudas. Det är dock under vissa villkor tillåtet att släppa ut matavfall, lastrester, rengöringsämnen och tillsatsämnen.

Efter den övergripande reformen är det fortfarande möjligt att släppa ut matavfall i havet inom de specialområden som avses i bilagan V, men ett nytt krav är att matavfallet ska matas genom en kross eller finfördelare. Behandlat matavfall ska släppas ut i havet genom en sil med hål som är högst 25 mm stora. Matavfall får släppas ut från fartyget när fartyget är minst 12 nautiska mil från närmaste land. I praktiken lämnar passagerarfartyg i regelbunden trafik sitt matavfall i hamnarna.

Den mest betydande ändringen gäller regleringen av lastrester från fartyg som transporterar sådana fasta bulklaster som har klassificerats som skadliga. Utsläpp av sådana fasta bulklastrester som klassificeras som skadliga för den marina miljön ska förbjudas i alla havsområden. I regel får sådant tvättvatten från lastrum som innehåller lastrester av sådana ämnen i bulk som inte är skadliga för den marina miljön inte släppas ut i havet. Utsläpp är dock tillåtet i specialfall, om det i avgångshamnen och den följande destinationshamnen inte finns tillräckliga mottagningsanordningar för tvättvatten och tvättvattnet släpps ut så långt som möjligt, men minst 12 nautiska mil, från närmaste land.

Bilaga V till MARPOL 73/78 trädde i kraft internationellt vid ingången av 2013, så aktörerna har varit tvungna att tillämpa reglerna redan i några år i internationell trafik. Det har således inga betydande konsekvenser för dem att bilagan träder i kraft nationellt. Industrihamnar har ofta egna arrangemang och i fråga om dessa bedöms de nya reglerna inte orsaka några problem.

Allmänt

I och med reformen av bilaga V till MARPOL 73/78 kommer begränsningarna i fråga om utsläpp av fasta bulklastrester i havet i stort sett att bestämmas på basis av om lastresterna är skadliga för den marina miljön eller inte. Avlastaren klassificerar den fasta bulklasten på basis av dess skadlighet i enlighet med kriterier som har godkänts i IMO. Bedömningskriterierna baserar sig på det internationella klassificeringssystem för kemikalier som FN har fastställt (GHS-systemet). Enligt en färsk undersökning är en klar majoritet av den fasta bulklast som transporteras till sjöss inte skadlig för den marina miljön. I undersökningen identifierades 23 ämnen av alla de 168 ämnen som räknas upp i IMSBC-koden som möjligen skadliga för den marina miljön. Sådana är bl.a. många kopparkoncentrat, blynitrat och blymalm, manganmalm, nickelmalm, koncentrat som innehåller metallsulfider och över lag mineraler, malmer och koncentrat som innehåller arsenik, fluor, koppar, bly och zink.

Den halt skadliga ämnen som lasten innehåller kan variera från last till last. Det kan dock konstateras att de internationellt vanligaste typerna av torrlast, alltså järnmalmer, kol, bauxit, aluminiumoxid och fosfatsten, inte i regel är skadliga för den marina miljön.

I anknytning till reformen av bilaga V till MARPOL 73/78 har det förts diskussioner om vem som ska stå för de kostnader som orsakas av att lastrummen tvättas. Parterna kommer överens om sådana frågor i sina befraktningsavtal. Därför är det viktigt när de standardklausuler som gäller olika befraktningsformer ses över att de frågor som gäller tvätten av lastrum har beaktats och att betalningsskyldigheterna är så entydiga som möjligt.

Enligt en utredning av Trafiksäkerhetsverket var mängden bulktransporter i finska hamnar 2015 cirka 23,9 miljoner ton, dvs. 21 procent av den totala mängden sjötransporter.

Granskat enligt produktgrupp utgör malmer och koncentrat största delen av importtransporten av bulkprodukter. År 2015 importerades det sammanlagt 4,9 miljoner ton av dessa till Finland. Nästan 90 procent av den järnmalm som importeras till Finland kommer från Sverige och resten huvudsakligen från Ryssland. Viktiga importländer för metallkoncentrat är Irland, Peru och Sydafrika.

Råmineraler och cement utgör den näststörsta produktgruppen i importtransport av bulkprodukter. År 2015 importerades det 4,3 miljoner ton av dessa till Finland. Bland de viktigaste importländerna för dessa produkter kan nämnas Sverige, Norge och Tyskland. Kol och koks, som under tidigare år har varit den största produktgruppen i importtransport av bulkprodukter, var den tredje största produktgruppen i den jämförelse som gjordes 2015. Det importerades 4,1 miljoner ton av dessa till Finland. De viktigaste importländerna för kol är Ryssland, Australien, Sydafrika, Indonesien och Förenta staterna.

De mest betydande bulktransporterna i Finlands export 2015 var sjötransporter av malmer och koncentrat. Det exporterades 3,4 miljoner ton av dessa från Finland. Bland de viktigaste exportländerna för malm och koncentrat kan nämnas Kina, Storbritannien och Italien.

Gödselmedel utgjorde den näststörsta produktgruppen i exporttransport av bulkprodukter. År 2015 exporterades det 2,3 miljoner ton av dessa från Finland. De viktigaste exportländerna har traditionellt varit Kina, Sverige och Nederländerna. Råmineraler och cement var den tredje största produktgruppen i exporttransport av bulkprodukter. År 2015 exporterades det 1,5 miljoner ton av dessa från Finland. Bland de viktigaste exportländerna kan nämnas Estland, Nederländerna och Tyskland.

År 2015 fanns det i Finland sammanlagt 42 hamnar som skötte om bulktransporter. Mätt enligt lastens kvantitet är Brahestads hamn den största av dessa. Den totala mängden import- och exporttransport av bulkprodukter i hamnen var 4,4 miljoner ton. Brahestads hamn har koncentrerat sin verksamhet på importtransporter, och dessa utgjorde 98 procent av alla bulktransporter i hamnen. Den viktigaste produktgruppen som behandlades i hamnen var malmer och koncentrat.

Karleby hamn, som under tidigare år har varit den största bulkhamnen i Finland, placerar sig på andra plats i jämförelsen. År 2015 var mängden bulktransporter i hamnen 4,3 miljoner ton. Karleby hamn är framför allt en exporthamn, eftersom exporten utgjorde 73 procent av dess bulktransporter. Den viktigaste produktgruppen som behandlades i hamnen var malmer och koncentrat. Karleby hamn tjänar utöver den finska industrin även Rysslands behov.

Fredrikshamn-Kotka hamn var 2015 den tredje största bulkhamnen i Finland. Den totala mängden import- och exporttransport av bulkprodukter i hamnen var 2,4 miljoner ton. Exporten utgjorde en andel på 53 procent av bulktransporterna i hamnen och importen utgjorde en andel på 47 procent. Den viktigaste produktgruppen som behandlades i hamnen var råmineraler. Också Fredrikshamn-Kotka hamn tjänar utöver den finska industrin även Rysslands behov.

År 2014 statistikfördes i finska hamnar sammanlagt 520 besök av bulkfartyg. Antalet olika fartyg som besökte hamnarna var 114, vilket är ett stort antal i jämförelse med antalet besök i hamnarna. Det tyder på att en stor del av bulkfartygen var i trampsjöfart som är en typisk verksamhetsform inom bulktransport. Största delen, alltså 30 procent, av de fartyg som besökte Finland förde finsk flagg. Näst mest, alltså 19 procent, av fartygen förde panamansk flagg. Följande var Liberia, Malta och Sverige, alla med en andel på 7 procent.

Fartygets storleksklass har en inverkan på arrangemangen i hamnen i fråga om mottagningen av det tvättvatten som använts för lastrester. Fördelningen mellan antalet besök i finska hamnar enligt de olika klasserna för bulkfartyg var följande: handysize 47 procent, panamax 39 procent, handy-

max 9 procent och capesize 5 procent. Fartyg av handysize-klass har en dödvikt på cirka 10 000–35 000 ton, fartyg av panamax-klass cirka 60 000–80 000 ton, fartyg av handymax-klass cirka 35 000–59 000 ton och fartyg av capesize-klass cirka 80 000 ton eller mer. När transportsträckorna för bulklasterna är långa sker transporter i regel med stora fartyg av capesize- eller panamax-klass, och när sträckorna är korta sker transporter med mindre fartyg av handysize-klass. Ett undantag utgörs dock av panamax-klassen som i dag i allt högre grad också används i korta transporter på grund av dessa fartygs förmånliga spotpriser. Brahestads hamn, Karleby hamn och Fredrikshamn-Kotka hamn har under de senaste åren alltmer besökts av stora bulkfartyg.

År 2014 var Karleby hamn den största bulkhamnen i Finland, när antalet besök i hamnarna används som jämförelsegrund. Största delen, alltså 74 procent, av de bulkfartyg som besökte Karleby hamn var av panamax-klass. Antalet stora fartyg av capesize-klass som besökte hamnen var tio, vilket motsvarar en andel på 14 procent av alla besök.

Fredrikshamn-Kotka hamn, som besöktes av bulkfartyg 33 gånger, placerar sig på andra plats i denna jämförelse. Sammanlagt 94 procent av alla bulkfartyg som besökte hamnen var antingen av handysize-klass eller av handymax-klass. Resten av besöken gjordes med fartyg av panamax-klass. Mussalo hamn, som är en del av Fredrikshamn-Kotka hamn, har ett seglationsdjup på 15,3 meter, vilket gör det möjligt att lasta och lossa även stora bulkfartyg.

Björneborgs hamn placerar sig på tredje plats i jämförelsen i fråga om antalet besök i hamn. År 2014 var antalet bulkfartyg som besökte hamnen 32. Av dessa fartyg var 50 procent av panamax-klass, 34 procent av handysize-klass och 13 procent av handymax-klass. Också ett fartyg av capesize-klass besökte hamnen en gång. Den farled som leder till Björneborgs hamn har ett seglationsdjup på 15,3 meter.

Ekonomiska konsekvenser

a. Konsekvenser för rederierna

Med tanke på rederier har reformen av bilaga V till MARPOL 73/78 direkta konsekvenser. Tidigare har fartyg efter slutförd lossning av fasta bulklaster tvättat lastrummen i hamnarna eller för det mesta till sjöss på vägen till följande hamn. Det tvättvatten som har uppstått i samband med detta har kunnat släppas ut i havet när fartyget har varit på ett avstånd av mer än 12 nautiska mil från närmaste land. I och med reformen får tvättvatten från lastrum som innehåller ämnen som är skadliga för den marina miljön inte längre släppas ut i havet, utan vattnet ska avlämnas i hamn.

Reglerna har varit i kraft internationellt sedan den 1 januari 2013, så finska fartyg i internationell trafik har redan tidigare varit tvungna att följa dem.

I dag strävar man efter att lastrummen i de fartyg som är avsedda för bulktransport ska ha raka väggar, vilket underlättar lossning av lasten och tvätten av lastrummet före följande last. Enligt uppgifter från myndigheter har de fartyg som har registrerats i Finland raka väggar. I trafiken finns dock fortfarande utländska fartyg där skrovets förstävningar ingår i lastrummet. Det är ofta svårt och tidskrävande att rengöra sådana fartyg från lastrester. Också vattenförbrukningen är större än i fartyg som har raka skrov. Förutom skrovets form har också bl.a. väder- och isförhållandena, fartygets storlek och antalet lastrum en inverkan på den mängd tvättvatten som används.

Om man inte kan utföra tvätten eller avlämningen av tvättvatten i hamn effektivare, kan fartygens liggetider i hamn till följd av ikraftträdandet av de nya reglerna bli längre i och med att lastrummen då inte lika ofta tvättas till sjöss. Tvätten av lastrum och den förlängda liggetid i hamn som tvätten eventuellt leder till ökar rederiernas kostnader, vilket kan påverka fraktpriserna. En eventuell förlängning av liggetiderna i hamn innebär också att transporttiderna blir längre, varvid det i

vissa fall kan vara nödvändigt att på nytt se över de logistiska transportkedjorna. Också servicenivån i hamnarna har en inverkan på längden av fartygens liggetider i hamn. Användbarheten av mottagningsanordningar i hamn underlättar lossningen av lastrester och bidrar eventuellt till att förkorta fartygens liggetider i hamn.

Den vattenmängd som används för att tvätta fartygens lastrum är mycket varierande. Vid tvätt av lastrummen används i regel havsvatten. Eftersom mottagning av tvättvatten som innehåller lastrester i framtiden kommer att orsaka kostnader, bidrar de extra kostnaderna för mottagningen till att göra tillvaratagandet av lastrester och optimeringen av mängden tvättvatten effektivare. Det finns flera lösningar till detta, t.ex. lastrum med raka väggar och användning av högtryckstvätt med sötvatten. I finska hamnar som tjänar en viss lokal industri tar man redan för närvarande emot lastrummens skadliga tvättvatten, men fartyg som transporterar enstaka laster till Finland har hittills bara sällan lämnat sådana tvättvatten i finska hamnar. Det är svårt att uppskatta något pris på att tvättvatten avlämnas i hamn, eftersom det enbart lokalt har uppstått en klar praxis. Tills vidare varierar priserna från cirka 10 000 euro till 40 000 euro beroende på bl.a. fartygets storlek, lastresternas art samt tvättens längd och tidpunkt. Enligt en utredning av Trafiksäkerhetsverket varierar kostnaderna för mottagning av tvättvatten rätt mycket när man jämför avgifterna mellan olika europeiska hamnar.

Vissa typer av lastrester behöver inte tvättas bort, utan de kan avlägsnas från lastrummet torra, exempelvis genom torrborstning eller med en sug. Det kan kosta upp till 1 000 euro per ton att lämna lastrester som med stöd av avfallslagen (646/2011) kan klassificeras som farligt avfall.

Rederiernas konkurrens på fraktmarknaden kan i framtiden utgöra ett incitament för utveckling av filtersystem som installeras på fartygen. Särskilt i nybyggen är det redan i samband med planeringen möjligt att beakta bl.a. de filter, tankar för lastrummens tvättvatten och konstruktioner av pumpar och rörnät som systemet förutsätter, liksom också rengöringen av dessa. Däremot kan det beroende på fartygstypen vara rätt utmanande att göra ändringar i gamla fartyg.

Enligt Trafikverkets statistik över kanaltrafik transporterar nästan alla fartyg i Saimen bulklast. I Saimen är det i praktiken inte möjligt att exempelvis släppa ut tvättvatten som inte är skadligt för den marina miljön, eftersom kravet på ett avstånd av 12 nautiska mil från land inte uppfylls. Detta innebär att fartygen ska tvätta eller tömma sina lastrum utanför Saimen, tvätta lastrummen i hamn eller med hänsyn till fartygets strukturella möjligheter lagra det tvättvatten som uppstår under tvätt som utförs i Saimen på fartyget.

I hamnarna i Saimen finns inte tillräckligt med fast mottagningskapacitet, så det tvättvatten som eventuellt uppstår töms i en sugbil. Fartygen kan undvika de kostnader som orsakas av tvätten och tömningen om lastrummet inte behöver tvättas. Detta är fallet exempelvis när den last som tas emot i hamnen är liknande som den importerade lasten.

Behandlingen av tvättvatten orsakar trafiken tilläggskostnader. I samband med vintertrafiken ska rengöringen nästan alltid utföras i form av torrborstning.

b. Konsekvenser för hamnarna

Enligt bilaga V till MARPOL 73/78 ska en konventionsstat säkerställa att det i hamnarna finns tillräckliga anordningar för mottagande av fast avfall och lastrester. Till denna del innehåller miljöskyddslagen för sjöfarten den skyldighet som gäller hamnar. I och med reformen av bilagan ska fartygen alltid lämna lastrester som är skadliga för den marina miljön och tvättvatten som innehåller skadliga bulklastrester i hamn. Därmed ska hamnarna bedöma fartygens behov att lämna lastrester och tvättvatten i hamn utifrån hur skadliga lastresterna är. Bedömningen görs på basis av

genomförda frakter. Osäkerhetsfaktorer kan vara bl.a. befraktarnas meddelandepaxis och svårigheten att förutse utvecklingen.

Enligt en utredning av Trafiksäkerhetsverket tvättas lastrummen i praktiken alltid när lasten byts ut. Dock transporterar fartygen i många hamnar varje gång liknande ämnen, och då behöver lastrummen inte tvättas mellan transporter av olika laster. I Finland finns för närvarande ingen enhetlig praxis i fråga om lastrummens tvättvatten. En del av fartygen lämnar lastresterna i hamn, medan en del huvudsakligen pumpar resterna i havet.

Hamnarna strävar efter att minimera fartygens liggetider i hamn så att kajplatserna blir lediga för följande kunder så snart som möjligt. Om tvätten av lastrum förlänger fartygens besök i hamn, måste hamnarna eventuellt investera i kajer med större kapacitet. Ur hamnarnas synvinkel är denna fråga en av de mest centrala tekniska och ekonomiska utmaningar som hänför sig till reformen av bilaga V. Utöver hamnens läge är dess prisnivå och de tjänster som medför mervärde viktiga faktorer med tanke på dess konkurrenskraft.

Största delen av de finska hamnarna och rederierna överför behandlingen av lastrummens tvättvatten till utomstående aktörer, såsom avfallshanteringsbolag. Det bedöms att mottagningen och behandlingen av tvättvatten även i fortsättningen sköts av en utomstående tjänsteleverantör i hamnen. Tvättvattnet kan avlägsnas exempelvis i en sedimenteringsbassäng eller i tjänsteleverantörens tankbil. I synnerhet i fråga om utländska fartyg spelar skeppsklarerare (agenter) en betydande roll när det gäller att avlägsna tvättvatten och lastrester från fartyget.

Om man vill avlägsna avfallsvatten via mottagningsanordningar i hamn ska hamnen få uppgifter om hurdana ämnen och föroreningar mottagningsanordningen måste klara av att behandla. De ämnen som transporteras via de olika hamnarna kan vara mycket varierande. Det är lönsamt att investera i fasta mottagningsanordningar främst i sådana hamnar som regelbundet tar emot samma eller tillräckligt liknande laster. Sådana är i huvudsak de hamnar som tjänar stora industrianläggningars behov. Tömningen av lastrummens tvättvatten kan i övriga hamnar skötas exempelvis av en utomstående tjänsteleverantör.

c. Konsekvenser för industrin

Reformen av bilaga V till MARPOL 73/78 kan öka transportkostnaderna för de industriföretag som använder som råvara ett ämne som klassificeras som skadligt och transporteras som fast bulklast. Det är dock svårt att bedöma hur mycket kostnaderna ökar i euro, eftersom kostnaderna har en koppling till flera olika faktorer, såsom till investeringskostnaderna för mottagningsanordningarna i hamn, användningen av anordningarna, de aktörer i hamnen som producerar tvättjänster och klassificeringen av den last som transporteras. I många industrihamnar finns dock redan nu arrangemang för mottagning av tvättvatten.

I och med reformen av bilaga V till konventionen ska avlastaren klassificera den fasta bulklast som erbjuds för transport på basis av om den är skadlig för den marina miljön eller inte. Klassificeringskriterierna ingår i de anvisningar som har utarbetats i IMO (MEPC.219(63)). Enligt en utredning av Trafiksäkerhetsverket anser rederierna att de klassificeringsuppgifter som avlastare har gett i allmänhet har varit tillräckliga. Det har gjorts preciseringar i avlastarens klassificerings- och rapporteringsskyldighet genom de av MEPC-kommittén antagna ändringarna i bilaga V och ändringar i den internationella koden för transport av fasta bulklaster ombord på fartyg (IMSBC-koden). Ändringarna träder i kraft internationellt den 1 januari 2019.

d. Cleantech och ren teknik

Reformen av bilaga V kan öppna nya marknader för de teknologiföretag som utvecklar mottagningsanordningar och filtreringsmetoder för tvättvatten. I och med den skärpta regleringen kan det uppstå efterfrågan på produktutveckling inom företag som är verksamma med s.k. ren teknik och cleantech. Eftersom den skärpta regleringen till följd av reformen av bilaga V tillämpas förutom i Östersjön också i andra specialområden och i andra havsområden, finns det breda marknader för denna teknik. Finska företag har således en möjlighet att skapa en konkurrensfaktor av denna nya teknik även på den internationella marknaden.

Reformen av bilaga V kan också utvidga marknaden för dem som utvecklar tekniska behandlingslösningar och dem som erbjuder tvättjänster, eftersom det torde uppstå efterfrågan på effektiva och förmånliga tvättmetoder och tvättjänster. Den allt större världsmarknaden kan ses som en möjlighet, och regleringen uppmuntrar att utveckla produkterna. Effektivare tvättmetoder kan också minska de kostnader som tvätten orsakar.

Miljökonsekvenser

Den reviderade bilagan V till MARPOL 73/78 minskar sjöfartens skadliga miljökonsekvenser. Genom de begränsningar som gäller utsläpp i vattnet av det fasta avfall som uppkommer på fartyg strävar man efter att dämpa de skadliga konsekvenserna för den marina miljön, förbättra vattenkvaliteten och förebygga de miljöolägenheter som avfall som uppkommer på fartyg orsakar.

Utsläpp av fasta lastrester i havet kan beroende på ämnets art och mängd ha olika skadliga konsekvenser för den marina miljön. Ämnena kan vara frätande eller de kan kortvarigt och lokalt ändra havsvattnets surhetsgrad. Fasta lastrester kan också vara giftiga på olika sätt. De kan ha skadliga akuta och kroniska effekter. Till exempel tungmetaller ansamlas i näringskedjan. Bestämmelserna i den reviderade bilagan V till MARPOL 73/78 om utsläpp av fasta bulklastrester har positiva konsekvenser för skyddet av den marina miljön.

Det bedöms att ändringen kommer att medföra att i synnerhet plastavfall i allt mindre utsträckning kommer att hamna i den marina miljön, eftersom många plaster klassificeras som skadliga för den marina miljön och det därför utan undantag är förbjudet att släppa ut dem i havet inom specialområden enligt bilagan, exempelvis i Östersjön. Miljögifter kan absorberas även i litet plastskräp. Mikroplast som har slipats i havet kan spridas i näringskedjan vidare från djurplankton och botten djur och medföra skadliga konsekvenser. Således har minskat utsläpp av plastavfall positiva konsekvenser för den marina miljön.

Det krav som innebär att matavfall ska finfördelas tillräckligt med hjälp av en finfördelare eller kross och som utgör ett villkor för att matavfall får släppas ut i havet underlättar också matavfallens nedbrytning i den marina miljön. Kravet på silning torde också minska mängden plastavfall som hamnar i havet, eftersom plastavfall som förekommer tillsammans med matavfall troligen oftast är så stort att det silas ur det avfall som släpps ut i havet. Förbudet mot utsläpp av matolja är å sin sida nödvändigt på grund av den skadliga effekt oljan har på den marina miljön.

Konsekvenser för myndigheterna och kommunerna

Hamnstaten är skyldig att försäkra sig om att fartygen följer den lagstiftning som tillämpas vid respektive tidpunkt. Bestämmelser om myndigheters och kommuners ansvar finns redan för närvarande i miljöskyddslagen för sjöfarten, och de lagändringar som nu föreslås förutsätter inga lagstiftningsmässiga ändringar i fråga om myndigheters eller kommuners ansvar eller verksamhet.

Trafiksäkerhetsverket ansvarar för tillsynen över fartygen och i fråga om den föreslagna lagstiftningen för tillsynen över fartygs skyldighet att lämna fartygsavfall i hamn. Tillsyn över finska far-

tyg utövas inom ramen för flaggstatsbesiktningar och tillsyn över utländska fartyg som besöker finska hamnar utövas i form av hamnstatskontrollinspektioner.

Finlands miljöcentral är ledande tillsynsmyndighet när det gäller tillsynen över utsläpp till vatten från fartyg i Finlands territorialvatten och ekonomiska zon.

Regionförvaltningsverket godkänner de eventuella miljötillstånd som gäller mottagningsanordningar i hamnar. Inget tillstånd behövs om hamnen tar emot tvättvatten, men att behandla vattnet och avleda det i havet kan kräva tillstånd. Kravet på tillstånd beror också på bl.a. arten av lasten och tvättvattnet.

Närings-, trafik- och miljöcentralerna ska godkänna och utöva tillsyn över hamnarnas planering av avfallshanteringen, anordningar för mottagning av fartygsgenererat avfall i hamn och hamnarnas avgifter för avfallshanteringen.

Den kommunala miljövårdsmyndigheten ska godkänna avfallshanteringsplanerna för småbåts- hamnar med över 50 båtplatser och utöva tillsyn över småbåtshamnarnas avfallshantering och mottagningen av avfall från fritidsbåtar.

4.4 Ändringar i bilaga VI till MARPOL 73/78

Resolution MEPC.251(66)

Ekonomiska konsekvenser

Genom resolution MEPC.251(66) börjar LNG-tankfartyg, ro-ro-biltransportfartyg, ro-ro-lastfartyg, ro-ro-passagerarfartyg och kryssningsfartyg med icke sedvanligt (dieselelektriskt) framdrivningsmaskineri omfattas av EEDI-reglerna (Energy Efficiency Design Index) i bilaga VI till MARPOL 73/78. Reglerna har en inverkan på planeringen av nya fartyg, och eftersom man vill att energieffektiviteten hos fartyg som byggs i framtiden ständigt ska bli bättre, skärps kraven på energieffektiviteten gradvis från och med 2015 och fram till 2025. För att nya fartyg ska uppfylla kraven i EEDI-reglerna kan man ofta inte installera i dem lika mycket maskineffekt som existerande fartyg har. Fartygens energieffektivitet kan också förbättras genom tekniska lösningar som gäller fartygets struktur och anordningar. EEDI-reglerna bedöms ha konsekvenser å ena sidan för nya fartygs isgångsförmåga och därigenom för ett eventuellt ökat behov av isbrytningskapacitet i framtiden, å andra sidan för nya fartygs byggkostnader och för fartygens driftskostnader.

EEDI-reglernas konsekvenser för fartygens isgångsförmåga grundar sig på att man i nya fartyg inte nödvändigtvis kan installera lika mycket maskineffekt som för närvarande. Fartygens isgångsförmåga påverkas av deras maskineffekt och struktur, i synnerhet skrovets form. Om man blir tvungen att minska ett fartygs maskineffekt, kan det påverka fartygets isgångsförmåga. Finland och Sverige har utvecklat så kallade finsk-svenska isklassregler. I Finland föreskrivs om fartygens isklasser i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005). Med stöd av lagen har det dessutom utfärdats föreskrifter på lägre nivå om fartygs isklasser. I isklassreglerna fastställs vilken minsta maskineffekt, skrovstyrka, maskineri- och roderstyrka fartyg som går i is ska ha. Med tanke på EEDI-reglerna är i synnerhet kravet på fartygens minsta maskineffekt av betydelse.

Utifrån utredningar verkar det som att fartyg även i fortsättningen kan byggas så att de både uppfyller de krav i EEDI-reglerna som gäller energieffektivitet och kravet på minsta maskineffekt i de finsk-svenska isklassreglerna. EEDI-reglerna verkar också uppmuntra till att förbättra även de andra egenskaper hos fartyg som påverkar isgångsförmågan, inte bara maskineffekten, vilket kan ses som en positiv sak. Det bör dock observeras att uppfyllandet av kraven enligt det striktaste skedet av EEDI-reglerna som inleds 2025 i vissa situationer kan förutsätta att flytande naturgas el-

ler något annat alternativt drivmedel eller någon annan alternativ drivkraft används i fartyg som byggs under det skedet. Användningen av flytande naturgas orsakar cirka 20 procent mindre koldioxidutsläpp än användningen av vanlig brännolja.

Därtill bör det beaktas att de fartyg som nu börjar omfattas av bestämmelserna om energieffektivitet hos fartyg nästan alltid har mer maskineffekt än isklassreglerna förutsätter. Detta beror på att dessa fartygstyper är så kallade snabbgående fartyg vars hastighet i öppet vatten vanligtvis är 20 knop eller till och med mer. I fråga om dessa snabbgående fartyg kan kraven i EEDI-reglerna sannolikt uppfyllas utan att man måste minska nivåerna på maskineffekt under de minsta nivåerna enligt isklassreglerna.

I fråga om byggkostnaderna för nya fartyg kan man dra slutsatsen att trots att en minskning av fartygens maskineffekt bedöms minska kostnaderna i någon mån, kan totalkostnaderna bli högre än för närvarande på grund av lösningar som förbättrar energieffektiviteten. Sådana lösningar som förbättrar energieffektiviteten är exempelvis installation av en isförstärkt stäv, konstruktion av längre och smalare fartyg, installation av en större propeller eller dysa samt installation av ett maskineri som är lämpat för användning av flytande naturgas. I fråga om den förväntade ökningen av byggkostnaderna för nya fartyg bör man beakta att tekniska lösningar som ökar energieffektiviteten också minskar fartygets driftskostnader, eftersom fartyget då förbrukar mindre bränsle. Om EEDI-reglernas konsekvenser för fartygens driftskostnader kan det allmänt konstateras att förbättrad energieffektivitet hos fartyg minskar fartygens driftskostnader i och med att bränslekostnaderna minskar. De ekonomiska konsekvenserna av reglerna om energieffektivitet i kapitel 4 i bilaga VI till MARPOL 73/78 har utretts närmare i Trafiksäkerhetsverkets publikation 24/2013, Henrik Bachér och Peter Albrecht, Merenkulun uusien ympäristömääräysten aiheuttamien kustannusten kartoittaminen, Elomatic Marine Engineering Oy, www.trafi.fi. De bestämmelser som gäller energibesparing kan till och med minska de kostnader som rederierna orsakas, eftersom en effektivare energiförbrukning minskar bränsleförbrukningen.

De ändringar som har gjorts i den tekniska koden för kväveoxider från 2008 gör det möjligt att i enlighet med koden godkänna sådana dieselmotorer som använder två drivmedel, t.ex. LNG och dieselolja. Ändringen främjar det tekniska godkännandet av LNG-drivna fartyg, men ändringen anses inte ha några direkta ekonomiska konsekvenser.

Konsekvenser för myndigheterna

Propositionen har inga direkta konsekvenser för organisation eller personal.

Miljö- och klimatkonsekvenser

I IMO har man 2012 låtit göra en utredning om de nya EEDI-reglernas inverkan på utvecklingen av koldioxidutsläpp i framtiden (MEPC 63/4/1, Estimated CO₂ emissions reduction from introduction of mandatory technical and operational energy efficiency measures for ships). I utredningen bedöms att koldioxidutsläppen från den internationella sjöfarten kommer att öka från 2007 års nivå, 900 miljoner koldioxidton, till 2 500 miljoner koldioxidton före 2050 om inga åtgärder vidtas. I utredningen bedöms också att man genom de nya reglerna kan bromsa ökningen av koldioxidutsläppen från sjöfarten i betydande grad, så att utsläppen till följd av de nya reglerna skulle vara cirka 1 500 miljoner ton 2050. I IMO färdigställdes 2014 en tredje utredning om utvecklingen av växthusgaser från sjöfarten, och i den preciseras tillväxtprognoserna för mängden utsläpp av växthusgaser.

När det gäller svavel- och kväveoxidutsläpp, partikelutsläpp och koldioxidutsläpp orsakar de fartyg som använder LNG som drivmedel inte lika mycket skadliga utsläpp i atmosfären som de fartyg som använder traditionella drivmedel, såsom tung och lätt brännolja.

De ändringar som har gjorts genom resolution MEPC.258(67) är tekniska till sin natur och medför inga extra kostnader. Däremot gör de användningen av dual fuel-motorer mer flexibel och främjar på så sätt användningen av LNG i sjöfart.

4.5 Polarkoden och ändringar i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL 73/78 och i SOLAS-konventionen

Resolutionerna MSC.385(94), MSC.386(94) MEPC.264(68) och MEPC.265(68)

Ekonomiska konsekvenser

De bestämmelser som gäller fartyg som trafikerar områden som tillhör i tillämpningsområdet för polarkoden medför i någon mån extra kostnader såväl för existerande fartyg som för nya fartyg. För närvarande trafikerar bara några finska rederier polarområden med sina fartyg. Bestämmelserna i polarkoden medför således inga betydande extra kostnader för näringslivet i Finland.

Konsekvenser för myndigheterna

Polarkoden berättigar hamnstaterna att utföra hamnstatskontrollinspektioner i syfte att övervaka att fartygen följer de ändringar i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL 73/78 och i SOLAS-konventionen genom vilka polarkoden görs juridiskt tvingande. Med stöd av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten är Trafiksäkerhetsverket den nationella myndighet som ansvarar för hamnstatskontrollinspektioner. Således har den föreslagna ändringen ringa konsekvenser för Trafiksäkerhetsverkets verksamhet.

Miljökonsekvenser

Polarkoden har utvecklats för att komplettera IMO:s befintliga bestämmelser om att förbättra sjöfartssäkerheten och lindra de effekter sjöfarten har på människor och miljön i polara farvatten. Därmed har den positiva konsekvenser för miljön i polarområden.

4.6 MRV-förordningen

De ändringar som föreslås i miljöskyddslagen för sjöfarten med anledning av MRV-förordningen handlar om att en behörig myndighet ska utse det nationella ackrediteringsorganet. Således berör konsekvenserna främst myndigheter. Ändringarna ökar i ringa grad uppgifterna för Trafiksäkerhetsverket, som är utsett som behörig myndighet.

I miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås också en bestämmelse om att försummelse att iaktta kraven i MRV-förordningen ska vara straffbart som miljöskyddsförseelse. Övriga miljöskyddsförseelser enligt miljöskyddslagen för sjöfarten har dock varit få, så den kriminalisering som nu föreslås bedöms inte ha betydande konsekvenser för myndigheterna.

4.7 Överföring av vissa uppgifter till klassificeringssällskap

Enligt miljöskyddslagen för sjöfarten har Trafiksäkerhetsverket i uppgift att utfärda certifikat för fartyg samt godkänna de beredskapsplaner för marina föroreningar som krävs av fartyg och effektivitetstesten av vissa anordningar. Enligt propositionen har Trafiksäkerhetsverket i likhet med bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen möjlighet att överföra dessa uppgifter till erkända klassificeringssällskap. Förslaget gör de administrativa förfarandena smidigare och minskar i någon mån Trafiksäkerhetsverkets arbete och den administrativa bördan för aktörerna inom näringsgrenen.

4.8 Ändringar i 10 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten

De ändringar som föreslås har en underlättande effekt på lagstiftningen. Efter ändringarna behöver hamnarna inte längre se till att Trafiksäkerhetsverket för kontrollen har tillgång till fartygens anmälningar om fartygsavfall. De föreslagna ändringarna kan därmed också ha en minskad effekt på de kostnader som regleringen orsakar. I och med ändringarna i lagen om fartygstrafikservice (225/2012) ska fartygen lämna anmälningarna om fartygsavfall med hjälp av det elektroniska systemet för hantering av information och via systemet har också Trafiksäkerhetsverket tillgång till anmälningarna.

5 Beredningen av propositionen

Resolutionerna har antagits vid IMO:s MEPC-kommittés möten. Innan de antogs bereddes de under flera år i IMO:s underkommittéer och olika arbetsgrupper och korrespondensarbetsgrupper. Representanter för finska myndigheter och näringsgrenens intressentgrupper har deltagit i MEPC:s kommitté- och underkommittémöten. Sjöfartens viktigaste intressentgrupper har också deltagit i den nationella beredningen av mötena.

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med miljöministeriet och Trafiksäkerhetsverket. Under beredningen har också Trafikverket, Gränsbevakningsväsendet, Finlands Miljöcentral och Tullen samt andra intressentgrupper konsulterats i fråga om behovet av nationell lagstiftning med anledning av bilagorna och i fråga om konsekvenserna av regleringen.

Utlåtanden om propositionen har begärts av utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket Trafi, gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral SYKE, Tullen, Suomen Ammattikalastajaliitto SAKL - Finlands Yrkesfiskarförbund FYFF ry, Arctia Ab, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Ekokem Abp, Finlands näringsliv rf, Gasum Oy, Lassila & Tikanoja Oyj, Sjömanspensionskassan, sjömansservicebyrån, Meriteollisuus ry, Skogsindustrin rf, Natur och Miljö rf, Navidom Oy, Neste Abp, OSM Ship Management Finland Ab, Pesupalvelu Hans Langh Oy, Hamnoperatörerna rf, Suomen Erikaisalusten työnantajaliitto ry, Suomen Konepäälystöliitto - Finlands Maskinbefälsförbund - Finnish Engineers' Association ry, Finlands Skeppsmäklareförbund rf, Suomen Laivanpäälystöliitto - Finlands Skeppsbefälsförbund ry, Finlands naturskyddsförbund rf, Suomen Matkustajalaivayhdistys - Passengerarfartygsföreningen i Finland ry, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Finlands Hamnförbund rf, Rederierna i Finland rf, Företagarna i Finland rf, Teknologiindustrin rf, WWF Finland och Öljy- ja biopolttoaineala ry.

Utlåtande lämnades in av utrikesministeriet, inrikesministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket Trafi, Gränsbevakningsväsendet, Tullen, Finlands miljöcentral, Arctia Ab, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Finlands näringsliv rf, Sjömanspensionskassan, Skogsindustrin rf, Finlands Hamnförbund, Rederierna i Finland rf, Företagarna i Finland rf, Teknologiindustrin rf, WWF Finland och Neste Abp.

Inrikesministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Tullen, Sjömanspensionskassan, Teknologiindustrin rf och Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT hade inga kommentarer om utkastet.

I utlåtandena understöddes största delen av förslagen och det konstaterades att de i huvudsak förbättrar skyddet av den marina miljön. I utlåtandena kommenterades särskilt de ändringsförslag som gäller STS-operationer, tillståndsplikten för STS-operationer, STS-planen och tillämpningsområdet. Även de ändringsförslag som gäller fast avfall och tvättvatten kommenterades. En del av utlåtandena gällde även ändringarna i fråga om klassificeringssystemet, reglerna om energieffektivitet (EEDI) och polarkoden.

Enligt utrikesministeriet är beredningen av propositionen välgjord och motsvarar de krav som enligt den gällande grundlagen ska ställas på regeringspropositioner som gäller godkännande av internationella förpliktelser. Utrikesministeriet anmärkte dessutom på formuleringen av den kläm som gällde bilaga I till MARPOL 73/78, och den korrigerades vid den fortsatta beredningen i enlighet med anmärkningen.

Ålands landskapsregering konstaterade i sitt utlåtande att motsvarande ändringar som görs i miljöskyddslagen för sjöfarten ska göras i landskapets lagstiftning vad gäller fritidsbåtar, bekämpning av oljeföroreningar och mottagande av vissa slag av fartygsavfall i hamnar. Enligt Ålands landskapsregering framgår det tillräckligt tydligt av utkastet till proposition vilka delar i propositionen som hör till landskapets lagstiftningsbehörighet.

Enligt Trafikverket har Trafikverkets roll som VTS-myndighet lyfts fram bra i utkastet till regeringsproposition.

Gränsbevakningsväsendet fäste i sitt utlåtande uppmärksamhet vid bl.a. säkerheten på fartyg som trafikerar arktiska och andra nordliga områden och konstaterade att Gränsbevakningsväsendet deltar aktivt i kustbevakningssamarbetet mellan de arktiska länderna och att Finland är ordförande-land 2017–2019 för det arktiska kustbevakningsforumet som utvecklar samarbetet.

Rederierna i Finland konstaterade att en del av de resolutioner som ska godkännas och genomföras har trätt i kraft internationellt, och därför iakttar de finländska rederierna redan bestämmelserna i fråga. När det gäller dessa delar hade Rederierna i Finland inget att kommentera.

De utlåtanden om propositionsutkastet som inkommit har man strävat efter att beakta i så stor utsträckning som möjligt vid den fortsatta beredningen. Med anledning av utlåtandena gjordes vissa ändringar i propositionen. Dessa beskrivs kortfattat under respektive tema nedan. Vid den fortsatta beredningen låg tyngdpunkten på de utlåtanden som gällde STS-operationer.

STS-operationer

Miljöförvaltningen (miljöministeriet och Finlands miljöcentral) anser att det förslag som gäller STS-operationer är otillräckligt för säkerställande av en hög nivå på miljöskyddet. Miljöministeriet önskar att den föreslagna regleringen också skulle omfatta påfyllning av fartygs bränsletankar, dvs. så kallad bunkring och att tillämpningsområdet för regleringen skulle utvidgas till att gälla även andra än mineralbaserade bränslen, såsom biobränsle, länsvatten och överföring av andra flytande lastrester. Miljöministeriet ansåg att STS-operationer ska omfattas av tillståndsplikt i stället för anmälningsplikt. Enligt ministeriet bör STS-operationer dessutom tillåtas endast i hamnar som har behövlig beredskap för bekämpning eller av särskilt grundad anledning i närheten av hamnar på ställen där en tillräcklig beredskap för bekämpning och tillräckliga stödåtgärder för en eventuell stödoperation kan garanteras. Miljöministeriet ansåg dessutom att utkastet till lagstiftning om STS-plan bör kompletteras med beaktande av en tillräcklig bekämpningsberedskap hos fartyget samt de uppgifter och kostnader som eventuellt åläggs bekämpningsmyndigheten, i synnerhet om STS-operationer får utföras även annanstans än i hamnområdet.

Enligt Finlands miljöcentral är OCIMF:s anvisning, som anges i regel 41 i kapitel 8, bristfällig, eftersom där inte bestäms om behörigheten för personer som har hand om styrning och utförande av STS-operationer, utan frågan om säkerställande av yrkesskickligheten lämnas öppen. Även Rederierna i Finland rf uppmanar att det för tydlighetens skull i den nationella lagstiftningen tas in bestämmelser om behörighetskraven för ansvariga personer, i enlighet med vad som anges i de anvisningar om bästa praxis för STS-operationer som IMO fastställt. Enligt Finland miljöcentral har det inte heller i OCIMF:s anvisning bestämts några gränsvärden när det gäller utförande av STS-operationer i sjögång, hård vind och isförhållanden på ett säkert sätt.

Finlands miljöcentral, Rederierna i Finland och Arctia Ab föreslår också att det i detaljmotiveringen förtydligas att bestämmelserna i 8 kap. inte gäller överföringar av last som sker vid olje- och kemikaliebekämpning, vilket konstateras i regel 40 i kapitel 8.

Rederierna i Finland fäster avseende vid att det när områden utses bör säkerställas att områdena är lämpliga för sjöfart.

Vid den fortsatta beredningen har propositionen preciserats i fråga om STS-operationer för att säkerställa en så säker verksamhet som möjligt. Därför föreslås t.ex. att den begränsning som gäller utförande av STS-operationer inom särskilt utsedda områden utöver finskt vattenområde också ska utvidgas till den ekonomiska zonen. Något tillståndsförfarande föreslås inte i finländsk lagstiftning eftersom detta skulle medföra ökad administrativ arbetsbörda och riskhanteringen kan skötas på andra sätt. Någon reglering om bunkring och andra än mineraloljebaserade ämnen har inte fogats till förslaget, men syftet är att det ska utredas om bestämmelser om dessa ska tas in i 2 a kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. Avsikten är att beredningen fortsätter utan dröjsmål.

Fast avfall och tvättvatten

Finlands miljöcentral understöder de ändringar i lagstiftningen som gäller toalettavfall och fast avfall. Även WWF anser att man i och med den övergripande reformen av bilaga V tar flera betydande steg framåt mot en bättre marin miljö. Förbudet mot utsläpp av sådana lastrester som innehåller ämnen i bulk och som klassificeras som skadliga för den marina miljön är enligt WWF en bra sak, liksom även förbudet mot utsläpp av fast avfall och kravet på att oavsiktligt försvinnande av fast avfall eller fiskeredskap eller avlägsnande av dessa av säkerhetsskäl ska antecknas i fartygets avfallsdagbok. WWF anser dock att reformen i fråga om matavfall inte är tillräcklig med tanke förhållandena i Östersjön.

Rederierna i Finland påpekar att ändringen i fråga om fast avfall försvårar verksamheten för bulkfartyg på Östersjön i det avseendet att det är förbjudet att pumpa ut lastrummets tvättvatten i havet även om tvättvattnet skulle vara ofarligt. Hamnarna har haft endast liten mottagningskapacitet och därför har verksamheten fortsatt i stort sett som förut. Enligt Rederierna i Finland försämras konkurrenskraften för sjötransporterna, om fartygen är tvungna att stanna vid kajen och tvätta lastrummen. Rederierna i Finland önskar också att det krävs att hamnarna har mottagningskapacitet för avfallsfraktioner i enlighet med vad som krävs enligt regelverken. Även Finlands hamnförbund rf anser att regleringen om de lastrester på bulkfartyg som klassificerats som skadliga och framför allt det tvättvatten som uppstår av det i lastrummet är den mest betydande och krävande reformen i propositionen. I de finländska hamnar som behandlar bulklast har det avlämnats endast lite tvättvatten och särskilt lite sådant tvättvatten som innehåller skadliga ämnen för den marina miljön. Således har hamninnehavarna inte kunnat samla på sig erfarenheter om tvättvattnets volymer och kvalitet. Även Arctia Ab förde fram att en otillräcklig mottagningskapacitet för tvättvatten minskar den kajkapacitet som är i aktiv användning och leder således till att också vintertrafiksystemet blir mindre flexibelt och fungerar sämre.

Rederierna i Finland och Arctia fäster avseende vid att det på motsvarande sätt borde krävas att hamnarna har mottagningskapacitet för avfallsfraktioner i överensstämmelse med regelverken och sorteringsanvisningarna för sjöfarten, utan att avfallsfraktionerna blandas i hamnens mottagningsanordningar och anser att situationen är otillfredsställande till denna del. Eftersom avsikten är att genom propositionen sätta i kraft i Finland den reglering av IMO som gäller fartyg och som har trätt i kraft internationellt, är syftet inte att i detta sammanhang att föreskriva om avfallssortering i hamnar. Denna fråga kan granskas t.ex. i samband med revideringen av EU:s fartygsavfallsdirektiv.

Polarkoden

Vid tolkningen av likvärdighet enligt polarkoden och de allmänna bestämmelserna anser Rederierna i Finland och Arctia Ab att det är absolut nödvändigt att Trafiksäkerhetsverkets roll stärks när det gäller tolkningen i fråga om alternativa genomförandesätt.

WWF anser att polarkoden är ett första steg mot en säker och ansvarsfull arktisk sjöfart. WWF understryker dock att polarkoden i sig inte är ett tillräckligt redskap för att skydda den arktiska marina miljön mot sjöfartens skadliga effekter, och att det krävs ytterligare åtgärder i arktiska områden. Det vore ytterst viktigt att få igenom ett förbud mot att använda tung brännolja.

Vid den fortsatta beredningen ansågs det möjligt att ett effektivt genomförande av polarkoden i Finland kan säkerställas genom myndighetsstyrning. Således ansågs det inte finnas behov av nationell reglering som kompletterar den internationella regleringen. De ytterligare åtgärder som skulle komplettera polarkoden kan behandlas inom IMO eller i andra behöriga internationella organisationer, såsom i Arktiska rådet.

Klassificerings- och besiktningstjänster

Rederierna i Finland är nöjd med den nya möjligheten att använda klassificeringssällskap vid sidan om Trafiksäkerhetsverket även i ärenden som grundar sig på miljöskyddslagstiftningen. Rederierna i Finland och Arctia önskar dock att det genom myndigheternas agerande ska vara möjligt att fortfarande producera klassificerings- och besiktningstjänster även för fartyg som inte hör till någon klass.

Syftet med denna proposition är inte att göra ändringar i besiktningssystemet, på basis av vilket bl.a. certifikaten enligt MARPOL 73/78 beviljas (fartygssäkerhetslagen, 6 kap.)

Enligt MARPOL 73/78 krävs det att fartyg i internationell trafik med en bruttodräktighet som i regel är minst 400 har ett internationellt certifikat. Därför finns det mycket få sådana fartyg i internationell trafik som inte hör till någon klass.

Alla de fartyg som inte hör till någon klass tillhandahålls besiktningstjänster antingen av Trafiksäkerhetsverket eller av en av Trafiksäkerhetsverket bemyndigad besiktningsman (utsedd besiktningsman). På basis av besiktningsprotokollet och besiktningscertifikatet kan Trafiksäkerhetsverket bevilja ett långvarigt certifikat enligt MARPOL 73/78. Således ansågs det inte vid den fortsatta beredningen finnas behov att komplettera propositionen på grundval av de utlåtanden som inkommit.

EEDI

Enligt Rederierna i Finland har referenslinjen för ro-ro-/ro-pax-fartyg inte beräknats korrekt och de anser att det kommer att vara svårt för nya fartyg att uppfylla de skärpta kraven på energieffektivitet. Arctia Ab påpekade att det inte ensamt räcker att minimikravet på maskineffekt enligt regleringen om isklass uppfylls för att fartygets funktionsduglighet ska uppnå en rimlig nivå i isförhållanden.

Inom ramen för finsk lagstiftning (lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans, 1121/2005) och bestämmelserna om isklasser är det dock inte möjligt att kräva att handelsfartyg ska ha bättre förmåga att gå i is än vad som krävs av dem enligt bestämmelserna om isklasser. Ro-ro- och ro-pax-fartygens problem när det gäller att uppfylla gällande EEDI-bestämmelser är man medveten om inom IMO, och medlemsstater och organisationer har uppmanats att till MEPC-kommittén lämna in förslag på hur dessa problem skulle kunna lösas. Av dessa orsaker ansågs det inte finnas anledning att ändra förslagen om EEDI-bestämmelserna i propositionen, utan man återkommer till saken när beslut har fattats om detta i IMO.

Bestämmelserna om insamling av uppgifter om utsläpp av växthusgaser

Rederierna i Finland konstaterar i sitt utlåtande att bestämmelserna om insamling av uppgifter om utsläpp av växthusgaser från fartyg bör vara internationella, inte regionala. Rederierna i Finland motsätter sig överlappande system. Rederierna i Finland och Arctia Ab uttrycker oro över att man nu eventuellt håller på att bygga upp ett överlappande rapporteringssystem och hänvisar till denna del till det nationella beräkningssystemet LIPASTO.

EU:s MRV-förordning är bindande EU-lagstiftning och de ändringar som följer av den måste således sättas i kraft. Finlands syfte är dock att EU:s MRV-förordning ska ändras jämsides med IMO:s system för datainsamling om fartygs bränsleförbrukning, så att enhetligheten mellan dem ska kunna säkerställas.

6 Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

Vid miljöministeriet bereds tillsammans med kommunikationsministeriet och social- och hälsovårdsministeriet en regeringsproposition som gäller genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg. Genom lagarna 327/2016 och 328/2016 har de bestämmelser som hänför sig till miljöskydd och som förutsätts för det nationella genomförandet av förordningen om återvinning av fartyg tagits in miljöskyddslagen och avfallslagen. De ändringar som nu föreslås gäller andra lagar, bl.a. miljöskyddslagen för sjöfarten. Avsikten är att regeringens proposition överlämnas till riksdagen våren 2017, och således är det möjligt att propositionerna är under behandling i riksdagen samtidigt.

DETALJMOTIVERING

1 Konventionens innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

1.1 Ändringar i bilaga I till MARPOL 73/78

Resolution MEPC.186(59)

Genom resolution MEPC.186(59) fogas ett nytt kapitel 8 till bilaga I till MARPOL 73/78, i vilket det bestäms om överföring av oljelast mellan oljetankfartyg till sjöss. Dessutom görs i bilagan till det internationella oljeskyddscertifikatet, nedan IOPP-certifikat, de ändringar som det nya kapitlet 8 förutsätter.

I den nationella lagstiftningen föreskrivs det om förhindrande av oljeutsläpp från fartyg i 2 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. Till följd av ändringarna i bilaga I till MARPOL 73/78 är det behövt att ändra miljöskyddslagen för sjöfarten på det sätt som föreslås nedan.

Kapitel 8 – Förhindrande av förorening under överföring av oljelast mellan oljetankfartyg till sjöss

Regel 40. Tillämpningsområde. Enligt regeln tillämpas kapitel 8 på oljetankfartyg med en bruttodräktighet på minst 150 som används för överföring av oljelast mellan oljetankfartyg till sjöss. Reglerna i kapitlet gäller inte fasta eller flytande plattformar, flytande enheter för produktion, lagring och avlastning och inte bunkring. Reglerna i kapitlet gäller inte heller överföringar som görs för att säkerställa fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss, eller när de används för att avvärja vissa föroreningshändelser i syfte att minska den skada som föroreningen orsakar.

Regel 41. Allmänna regler gällande säkerhet och miljöskydd. Enligt regeln ska varje oljefartyg som används för STS-operationer ombord medföra en STS-plan, som fartyget ska iakttä. En STS-plan ska utarbetas med beaktande av den information som ingår i anvisningar om bästa praxis för STS-operationer som IMO fastställt (IMO:s handbok om förorening orsakad av olja, "Manual on Oil Pollution", Del I, "Prevention", sådan som den är i ändrad form samt Oil Companies International Marine Forums (OCIMF) guide "Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gases" (1:a upplagan, 2013). Fartyget ska ha en person som innehar det övergripande tillsynsansvaret för STS-operationer och som har behörighet att utföra alla de uppgifter som hänförs till STS-operationer. Vid bedömningen av behörigheten ska de behörighetskrav som beskrivs i de anvisningar om bästa praxis för STS-operationer som IMO fastställt beaktas. Redogörelser över STS-operationer ska bevaras ombord på fartyget under tre år och de ska vara lätt tillgängliga för inspektion av parter till MARPOL 73/78.

Regel 42. Anmälan. Enligt regeln ska varje oljetankfartyg som planerar en STS-operation till den part till konventionen på vars territorialvatten eller ekonomiska zon operationen ska utföras göra en anmälan om den planerade STS-operationen minst 48 timmar på förhand. Om alla uppgifter som behövs inte kan meddelas i så god tid ska anmälan ändå göras och de uppgifter som saknas ska meddelas så snart som möjligt. I regeln anges vilka uppgifter som ska meddelas till parten till konventionen.

Dessutom ska de tekniska tillägg som det nya kapitlet 8 förutsätter fogas till redogörelsen över oljetankfartygs konstruktion och utrustning, formulär B.

Resolution MEPC.187(59)

Bilaga 1 – Ändringar i reglerna 1, 12, 13, 17 och 38 i bilaga I till MARPOL 73/78

Genom bilaga I till resolution MEPS.187(59) antogs ändringar som gäller konstruktionen hos tankar för oljerester i bilaga I till MARPOL 73/78. Genom bilaga I till resolutionen fogas vissa nya definitioner samt vissa nya krav på konstruktionen hos tankar för oljerester till bilagan till konventionen. Dessa ändringar förutsätter inga ändringar i den nationella lagstiftningen, men på det sätt som anges nedan krävs riksdagens godkännande för att de ska godkännas.

Regel 1. Definitioner. Till definitionerna fogas fyra nya stycken med definitioner av oljerester (sludge), tank för oljerester (sludge), oljehaltigt länsvatten och uppsamlingstank för oljehaltigt länsvatten.

Regel 12. Tankar för oljerester (sludge). Regel 12.1 ändras så att den mening som beskriver oljerester slopas, eftersom definitionen av oljerest har fogats till regel 1. Till regeln fogas en ny regel 12.2, som gäller bortskaffande av oljerester (sludge) ur tankar för oljerester (sludge) och krav på tankar för oljerester (sludge). I den nationella lagstiftningen finns det bestämmelser om konstruktions- och anordningskrav på fartygens maskinutrymmen för förhindrande av oljeutsläpp i 2 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Regel 12, 13, 17 och 38. I reglerna ersätts ordet ”sludge” med ”oil residue (sludge)”. I regel 17.2.3 stryks orden ”and other oil residues”.

Bilaga 2 – Ändringar i det bihang som innehåller formulären A och B för internationellt oljeskyddscertifikat.

Bilaga 2 till resolutionen innehåller tekniska ändringar i det bihang som innehåller formuläret för det internationella oljeskyddscertifikatet. Enligt 2 kap. 7 § i miljöskyddslagen för sjöfarten ska Trafiksäkerhetsverket på skriftlig ansökan utfärda IOPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga I till MARPOL 73/78, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i bilaga I till MARPOL 73/78. Ändringarna i bihanget med formulären A och B för IOPP-certifikat är tekniska och innehåller inga nya skyldigheter för sjöfarare. Dessutom omfattar ovannämnda 2 kap. 7 § i miljöskyddslagen för sjöfarten ändringen. Således kräver de ändringar i bilaga I till konventionen som gjort genom bilaga 2 till resolutionen inte riksdagens samtycke.

Bilaga 3 – tekniska ändringar i delarna I och II i den oljedagbok som ska föras på fartyg

Bilaga 3 till resolutionen innehåller tekniska ändringar i delarna I och II i den oljedagbok som ska föras på fartyg. Enligt 2 kap. 6 § i miljöskyddslagen för sjöfarten ska det på oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 föras oljedagbok för vilken Trafiksäkerhetsverket fastställer formuläret i enlighet med bilaga I till MARPOL 73/78. Hänvisning till bilaga I till MARPOL 73/78 omfattar de ändringar i delarna I och II i oljedagboken som gjorts genom resolution MEPC.187(59). Eftersom ändringarna är tekniska kräver de inte riksdagens samtycke.

1.2 Ändringar i bilaga IV till MARPOL 73/78

Resolution MEPC.200(62)

Genom resolution MEPC.200(62) ändras MARPOL 73/78-konventionens bilaga IV, som gäller utsläpp av toalettavfall. Genom resolutionen ändras bestämmelserna om specialområden i fråga om utsläpp av toalettavfall och utses Östersjön till specialområde.

I den nationella lagstiftningen finns bestämmelser om utsläpp av toalettavfall från fartyg i 5 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. Till följd av ändringarna i bilaga IV till MARPOL 73/78 är det behövligt att ändra miljöskyddslagen för sjöfarten på det sätt som föreslås nedan.

Regel 1. Definitioner. Genom resolutionen ändras regel 1 i bilaga IV, som innehåller definitioner av de centrala begrepp som används i bilagan. Till regeln fogas definitioner av specialområde, passagerare och passagerarfartyg. I regeln utses Östersjön till ett i bilagan avsett specialområde när det gäller utsläpp av toalettavfall. Inom specialområdena är det av orsaker som hänför sig till deras oceanografiska och ekologiska tillstånd samt till trafikens speciella natur nödvändigt att ta i bruk strängare utsläppsbegränsningar än i andra havsområden.

Regel 9. System för toalettavfall. Genom resolutionen fogas till regel 9, som gäller system för toalettavfall, ett nytt stycke 2, där det ingår bestämmelser om systemen för toalettavfall på passagerarfartyg när dessa befinner sig på ett specialområde som avses i bilagan. Enligt bestämmelsen ska ett sådant fartyg förses antingen med ett reningsverk för toalettavfall av en typ som godkänts av administrationen eller med en uppsamlingstank för avloppsvatten med en volym som är tillräcklig med tanke på antalet personer ombord och resans längd.

Regel 11. Utsläpp av toalettavfall. Texten i regel 11 i bilagan ersätts genom resolutionen med en helt ny text. Regeln består av tre delar. Del A i regeln innehåller bestämmelser om utsläpp av toalettavfall från andra än passagerarfartyg på alla områden och utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg utanför specialområden. Sådana fartyg får med hjälp av systemet för toalettavfall släppa ut finfördelat och desinficerat toalettavfall på ett avstånd av mer än 3 nautiska mil från närmaste land och toalettavfall som inte behandlats på ett avstånd av mer än 12 nautiska mil från närmaste land. Dessutom ska toalettavfall släppas ut med måttlig hastighet när fartyget är under gång. Om sådana fartyg har ett sådant reningsverk för toalettavfall som krävs får de släppa ut sitt toalettavfall utan begränsningar. En förutsättning är dock att utflödet inte ger upphov till synliga flytande fasta partiklar eller missfärgar det omgivande vattnet.

Del B i regeln innehåller bestämmelser om utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg på specialområden. Regeln innehåller också bestämmelser om ikraftträdandet, vilka senare har ändrats genom IMO:s resolutioner MEPC.274(69) och MEPC.275(69), som det redogörs för nedan. Om sådana fartyg har ett sådant reningsverk som krävs, får de släppa ut sitt toalettavfall utan begränsningar, om utflödet inte ger upphov till synliga flytande fasta partiklar eller missfärgar det omgivande vattnet. Ett nytt beslut om ikraftträdandet av reglerna har 2016 fattats av IMO på det sätt som redogörs för nedan.

I del C i regeln bestäms att om toalettavfall blandas med annat avfall eller spillvatten ska bestämmelserna om detta andra avfall eller spillvatten i MARPOL 73/78 tillämpas utöver bestämmelserna om toalettavfall.

Regel 12 a. Mottagningsanordningar för passagerarfartyg på specialområden. Det är fråga om en ny regel som fogas till bilagan. Regeln innehåller bestämmelser om att varje stat vars kustlinje gränsar till ett specialområde i fråga om utsläpp av toalettavfall ska säkerställa att det i hamnar och terminaler som befinner sig på specialområden och som används av passagerarfartyg finns lämpliga och tillräckliga anordningar för mottagande av toalettavfall. Anordningarna får inte heller användas på ett sådant sätt att passagerarfartyg orsakas otillbörlig försening.

Tillhandahållandet av mottagningsanordningar med tillräcklig kapacitet i de hamnar och terminaler inom specialområden som används av passagerarfartyg har också angetts som villkor för ikraftträdandet av de strängare utsläppskrav som gäller passagerarfartyg i specialområden. De stater vars kustlinje gränsar till ett specialområde ska underrätta IMO om vilka åtgärder som de vidtagit för att säkerställa att det i hamnar och terminaler finns lämpliga och tillräckliga mottagningsanordningar för toalettavfall från passagerarfartyg inom specialområdena. När IMO har fått ett tillräckligt antal underrättelser om sådana åtgärder fastställer IMO ett datum från vilket de strängare utsläppskraven för passagerarfartyg träder i kraft inom specialområdet i fråga. IMO ska informera alla parter till konventionen om datumet minst tolv månader före datumet i fråga.

I Europeiska unionens lagstiftning finns det bestämmelser om mottagningsanordningar i hamnar i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester. Direktivet har ändrats flera gånger efter att det antogs, och i Finland har det genomförts genom bestämmelserna i 9 och 10 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. Regel 12a som fogats till bilaga IV till MARPOL 73/78 omfattas således av EU:s behörighet.

Genom resolutionen görs dessutom nödvändiga tekniska ändringar i formuläret för det internationella föroreningskyddscertifikatet för avloppsvatten (ISPP-certifikat) i bihanget till bilagan. Bestämmelser om skyldigheten att skaffa certifikatet och om beviljande av och giltighetstiden för certifikatet finns i 5 kap. 5 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Resolution MEPC.274(69)

Genom resolution MEPC.274(69) som MEPC-kommittén antog den 22 april 2016 gjordes de ändringar i bilaga IV till MARPOL 73/78 som är nödvändiga för att bestämmelserna för specialområdet i Östersjön ska kunna träda i kraft.

I ändringarna i regel 1 i bilaga IV preciseras datumen i definitionen av passagerarfartyg. Med ett nytt passagerarfartyg förstås ett passagerarfartyg för vilket byggnadskontraktet tecknats eller, om byggnadskontrakt saknas, som är kölsträckt eller befinner sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 juni 2019 eller därefter, eller vilket levereras den 1 juni 2021 eller därefter.

Till stycke 3 i regel 11 där utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg inom ett specialområde förbjuds fogas en bestämmelse om att IMO har rätt att fastställa det datum då reglerna som gäller för nya passagerarfartyg och existerande passagerarfartyg träder i kraft. Utsläpp av toalettavfall i Östersjön är tillåtet om fartyget har ett fungerande och godkänt reningsverk för toalettavfall som certifierats av administrationen för att uppfylla de operativa krav som anges i regel 9.2.1 i bilaga IV, och avloppsvattnet inte ger upphov till synliga flytande fasta partiklar i eller missfärgar omgivande vatten. I praktiken betyder detta att passagerarfartygens reningsystem för toalettavfall i framtiden ska uppfylla strängare kriterier för typgodkännande, för att kväve och fosfor ska kunna avlägsnas från avfallet på det sätt som överenskommits inom IMO.

I resolution MEPC.274(69) ändras också formuläret för det internationella föroreningskyddscertifikatet för avloppsvatten (ISPP-certifikat) så att de anvisningar beaktas som MEPC-kommittén ger i resolution MEPC.227(64) när det gäller normer för avloppsvatten och provning av reningsverk inom specialområdena, dvs. anvisningar för typgodkännande.

Resolution MEPC.275(69)

Genom resolution MEPC.275(69), som MEPC-kommittén antog den 22 april 2016, fastställs de datum regel 11.3 (utsläpp av toalettavfall) i bilaga IV till MARPOL 73/78 ska träda i kraft för specialområdet i Östersjön.

För nya passagerarfartyg träder regeln i kraft den 1 juni 2019 och för existerande passagerarfartyg den 1 juni 2021. För sådana existerande passagerarfartyg på väg direkt från områden utanför Östersjön till S:t Petersburg eller på väg från S:t Petersburg direkt till områden utanför Östersjön träder regeln som gäller specialområden i kraft den 1 juni 2023.

I den nationella lagstiftningen finns bestämmelser om förhindrande av utsläpp av toalettavfall från fartyg i 5 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. Enligt 1 § i kapitlet är utsläpp till vatten av obehandlat eller behandlat toalettavfall från fartyg förbjudet på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon och från finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon

i enlighet med vad som föreskrivs i bilaga IV till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller Europeiska gemenskapens rättsakter. De ändringar av MARPOL 73/78 som nu föreslås bli godkända kräver ändringar av vissa bestämmelser i 5 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten på det sätt som framförs i avsnitt 2.6.

1.3 Övergripande reform av bilaga V till MARPOL 73/78

Genom resolution MEPC.201(62) har en övergripande reform av bilaga V till MARPOL 73/78 genomförts. Bilagan innehåller bestämmelser om förhindrande av förorening genom sådant fast avfall från fartyg som avses i konventionen. I den nationella lagstiftningen finns det bestämmelser om detta i 6 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. Med anledning av den övergripande reformen av bilagan är det behövligt att ändra lagen på det sätt som föreslås nedan.

Regel 1. Definitioner. Den ursprungliga definitionen av fast avfall har ändrats och förtydligats så att flera nya slag av avfall har omfattats av definitionen. Dessa slag av avfall (djurkroppar, lastrester, hushållsavfall, matavfall, aska från förbränningsugn, driftavfall och plast) har också definierats separat. Regeln har också kompletterats med definitioner av "under gång", "fiskeredskap" och "fasta eller flytande plattformar". Definitionen av "närmaste land" och "specialområde" har inte ändrats, visserligen har man till den senare fogat namnen på de specialområden i bilaga V som ingick i tidigare regel 5 (som gäller utsläpp av fast avfall inom specialområden). I 1 kap. 2 § 1 mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten ingår de definitioner som är behövliga i den nationella lagstiftningen. I och med reformen av bilaga V till MARPOL 73/78 finns det dock skäl att ändra definitionerna av lastrester i 1 mom. 25 punkten och av fast avfall i 36 punkten på det sätt som anges nedan.

Regel 2. Tillämpning. Reglerna i bilagan ska i regel tillämpas på alla fartyg. Regel 10 i bilagan innehåller dock vissa begränsningar av tillämpningsområdet som hänför sig till skyltar, avfallshanteringsplaner och förande av avfallsdagbok på fartyget.

Regel 3. Allmänt förbud mot utsläpp av fast avfall till havet. Utsläpp till havet av allt slags fast avfall är i regel förbjudet. I reglerna 4, 5, 6 och 7 definieras de avfallsslag som får släppas ut i havet på särskilda villkor inom specialområdena och utanför specialområdena. I regeln bestäms dessutom att med undantag av vad som bestäms i regel 7, är utsläpp i havet av matolja och alla slag av plaster, inbegripet syntetiska rep, syntetiska fiskenet, avfallspåsar av plast och aska från avfallsförbränningsugn som härstammar från plastprodukter förbjudet. Enligt 6 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten är utsläpp till vatten av fast avfall från fartyg förbjudet på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon och från finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon i enlighet med vad som föreskrivs bl.a. i bilaga V till MARPOL 73/78.

Regel 4. Utsläpp av fast avfall utanför specialområden. Regeln har skärpts betydligt. Till sådant fast avfall som det är tillåtet att släppa ut i havet utanför specialområden om särskilda villkor uppfylls hör matavfall, lastrester, djurkroppar och rengöringsmedel.

Utsläpp till havet av matavfall som matats genom kross eller finfördelare är tillåtet på ett avstånd av minst 3 nautiska mil från närmaste land. Sådant finfördelat eller krossat matavfall ska kunna passera genom en sil med hål som är högst 25 mm stora. Om matavfallet inte har behandlats på detta sätt, krävs det att avståndet är minst 12 nautiska mil.

Utsläpp till havet av lastrester av ämnen i bulk som klassificerats som skadliga för den marina miljön är förbjudet. Sådana lastrester av ämnen i bulk som klassificerats som skadliga ska avlämnas till hamnarnas mottagningsanordningar.

Lastrester som klassificerats som oskadliga får släppas ut på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land. Klassificeringen med avseende på skadligheten görs i enlighet med de anvisningar för genomförandet av reviderade bilaga V (Guidelines for the Implementation of MARPOL Annex V) som antogs genom resolution MEPC.219(63) 2012. Enligt anvisningarna ska avlastaren göra en klassificering med avseende på skadligheten med hjälp av kriterier som baserar sig på FN:s GHS-system (Globally Harmonized System for Classification and Labelling of Chemicals). Kriterierna omfattar bedömning av toxiciteten för vattenorganismer, CMR-bedömning (carcinogena, mutagena och/eller reproduktionstoxiska ämnen) och STOT-bedömning (specifik organtoxicitet). Även fast bulklast som innehåller eller består av syntetiska polymerer, gummi, plast eller råvarupellets som innehåller plast anses enligt kriterierna vara skadliga för den marina miljön.

I fråga om kroppar av djur som dött under transporten, såsom nötkreatur och får, ska utsläpp ske så långt som möjligt från närmaste land med beaktande av IMO:s ovannämnda anvisningar för genomförandet av bilaga V.

För utsläpp i havet av tvättvatten som innehåller rengöringsmedel eller tillsatsämnen och som används vid tvätt av däck och yttre ytor finns inga krav på avstånd, men dessa ämnen får inte innehålla ämnen som är skadliga för den marina miljön med beaktande av ovannämnda anvisningar av IMO. Enligt anvisningarna är de rengöringsmedel och tillsatsämnen som används vid tvätt av fartygets däck och yttre konstruktioner och lastutrymmet inte skadliga för den marina miljön, om de enligt kriterierna i bilaga III till MARPOL 73/78 inte är för den marina miljön skadliga ämnen och inte innehåller beståndsdelar med långvarig hälsopåverkan (CMR). Enligt anvisningarna ska den som producerar rengöringsmedlet eller tillsatsämnet göra en klassificering med avseende på skadligheten.

Regel 5. *Särskilda krav som gäller utsläpp av fast avfall från fasta eller flytande plattformar.* Regeln har inte ändrats, dvs. endast matavfall som har matats genom en kross eller finfördelare får släppas ut i havet från fasta eller flytande plattformar som finns på ett avstånd av över 12 nautiska mil från närmaste land samt från alla andra fartyg som finns invid plattformarna eller på ett avstånd av högst 500 meter från dem. Sådant finfördelat eller krossat matavfall ska kunna passera genom en sil med hål som är högst 25 mm stora.

Regel 6. *Utsläpp av fast avfall inom specialområden.* Regeln har preciserats och namnen på specialområdena enligt bilaga V och deras geografiska avgränsning har flyttats till regel 2 som innehåller definitioner.

I den ursprungliga regeln fanns en förteckning över avfallsslag som inte fick släppas ut i havet, och utsläpp av matavfall på ett avstånd av 12 nautiska mil från närmaste land tilläts särskilt. Nu i och med den övergripande reformen av bilaga V kommer allt utsläpp av fast avfall i princip att förbjudas, och det är tillåtet att avvika från förbudet i fråga om matavfall, lastrester, rengöringsämnen och tillsatsämnen på särskilda villkor.

I och med ändringen ska de fartyg som vill släppa ut matavfall inom specialområden bearbeta sitt matavfall med hjälp av en finfördelare eller kross och släppa ut det genom en sil med hål som är högst 25 mm stora. Utsläpp i havet ska ske på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land.

Även regleringen av lastrester, rengöringsmedel och tillsatsämnen har klart ändrats. Anvisningarna för lastrester har tidigare baserat sig på IMO:s anvisningar för genomförandet av bilaga V, vilka har karaktären av rekommendationer. I och med ändringen är utsläpp av lastrester som ingår i lasttrummet tvättvatten på bulkfartyg i regel förbjudet inom specialområdena. Fartygen ska lämna lasttrummet tvättvatten till mottagningsanordningar i hamn.

Hamnarnas mottagningskapacitet varierar inom specialområdena, och därför har man till regeln lagt till möjlighet att i särskilda fall och på vissa villkor släppa ut lastrester som innehåller tvättvatten och som klassificerats som oskadligt för miljön i enlighet med IMO:s anvisningar. Fartygets avgångshamn och den följande destinationshamnen ska befinna sig inom ett specialområde som saknar mottagningsanordningar för lastrummets tvättvatten, varvid fartyget under gång får släppa ut tvättvattnet på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land eller närmaste shelfis (ice shelf). Om fartyget vid tvätt av lastrummet använder rengöringsämnen och tillsatsämnen, ska dessa ha klassificerats som oskadliga för den marina miljön i enlighet med IMO:s anvisningar.

Rengöringsmedel och tillsatsämnen som blandats i tvättvatten och som finns på fartygets däck och yttre ytor får släppas ut i havet när fartyget är i hamn, om rengöringsmedlen och tillsatsämnena inte innehåller skadliga ämnen för den marina miljön med beaktande av IMO:s anvisningar. Till denna del har det alltså inte fogats något krav på avstånd från land eller krav på att fartyget ska vara under gång.

När fast avfall har blandats med andra ämnen eller när det fasta avfallet har förorenats av andra ämnen vars utsläpp till havet är förbjudet eller där andra krav ska tillämpas, ska de strängare kraven tillämpas.

Regel 7. Undantag. Den grundläggande utgångspunkten för regeln är densamma som tidigare, dvs. utsläpp av fast avfall är tillåtet om det är nödvändigt för säkerställande av säkerheten hos fartyget eller personer som finns ombord på fartyget eller för att rädda människoliv till sjöss. Regeln har preciserats så att undantaget tillämpas vid skada hos fartyget eller dess utrustning, om det är fråga om oavsiktligt försvinnande av fast avfall, under förutsättning att alla skäligen försiktighetsåtgärder har vidtagits för att förhindra ett sådant försvinnande. Samma krav gäller också försvinnande av fiskeredskap.

Undantaget gäller i och med reformen av bilaga V även avlägsnande av fiskeredskap från fartyget för att skydda den marina miljön eller av skäl som hänför sig till fartygets eller dess besättnings säkerhet.

Regeln har dessutom ändrats så att kraven enligt regel 4 och 6 i bilaga V om att fartyg ska vara under gång inte tillämpas på avlägsnande av matavfall, om det är klart att förvaring av detta matavfall ombord på fartyget utgör en omedelbar hälsorisk för människor som är ombord på fartyget. I 6 kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten finns det bestämmelser om utsläpp av fast avfall i undantagsfall. Dessa bestämmelser behöver ändras på det sätt som anges nedan så att de motsvarar innehållet i regel 7.

Regel 8. Mottagningsanordningar. Enligt den ursprungliga regeln åtar sig varje part att säkerställa att det i hamnar och terminaler finns anordningar för mottagande av fast avfall utan att förorsaka fartygen otillbörligt dröjsmål och med beaktande av behoven hos de fartyg som trafikerar hamnen. I samband med ändringen har endast kravet på "tillräckliga" mottagningsanordningar lagts till. Dessutom har den bestämmelse som ingick i tidigare regel 5 och som gällde skyldigheter i fråga om mottagningsanordningar inom specialområden flyttats till nya regeln 8. Enligt 9 kap. 1 § 1 mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten ska hamninnehavaren se till att det i hamn finns anordningar som är tillräckliga för att bl.a. av de fartyg som anlöper hamnen ta emot fast avfall och lastrester.

Regel 9. Tillsynen över operativa krav av hamnstaterna. I regeln har det gjorts en mindre ändring som bemyndigar hamnstatens myndigheter att granska fartyget i en offshore-terminal. Enligt 12 kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten ska Trafiksäkerhetsverket utöva tillsyn över bl.a. an-

vändningen av fartyg och skyldigheten att lämna fartygsavfall i hamn. Bestämmelser om tillsynen finns i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995).

Regel 10. Skyltar, avfallshanteringsplaner och avfallsdagbok. I regeln har det gjorts en mindre precisering enligt vilken fartyg som utöver andra konventionsparter hamnar även trafikerar uthamnar ska ha en skylt som avfattats förutom på arbetsspråket för fartygets besättning också på engelska, franska eller spanska.

Ändringen i fråga om avfallshanteringsplanen gäller skyldighet för fartyg med en bruttodräktighet på minst 100, i stället för 400 som tidigare, att ha en plan. Även fasta eller flytande plattformar ska ha en avfallshanteringsplan. De förfaranden som gäller insamling, förvaring, behandling och avlägsnande av fast avfall samt användning av utrustning ombord ska anges skriftligen i avfallshanteringsplanen. Ett nytt krav är att de förfaranden som gäller minskning av fast avfall ska anges.

När det gäller förande av avfallsdagbok kommer ett nytt krav, enligt vilket utöver varje tömning i havet och varje genomförd förbränning av avfall även varje tömning i en hamns mottagningsanordning ska antecknas i avfallsdagboken. Den medlem av befälet som ansvar för åtgärden ska bekräfta åtgärden med sin underteckning.

I fall av ett utsläpp eller oavsiktligt försvinnande som avses i regel 7 ska i fråga om fartyg med en bruttodräktighet på mindre än 400 en anteckning om det göras i fartygets officiella dagbok. Anteckningen ska innehålla positionen och omständigheterna för och orsakerna till utsläppet eller försvinnandet, detaljerade uppgifter om vad som släppts ut eller försvunnit och de skäliga försiktighetsåtgärder som vidtagits för att förhindra eller minimera sådant utsläpp eller oavsiktligt försvinnande.

När fartyget ligger i utländsk hamn har den behöriga myndigheten hos en part i konventionen rätt att inspektera fartygets avfallsdagbok. Genom ändringen utvidgas rätten till att omfatta också fartygets officiella dagbok.

Om ett oavsiktligt försvinnande eller avlägsnande av fiskeredskap orsakar betydande fara för den marina miljön eller för navigering ska den stat vars flagg fartyget har rätt att föra underrättas, och när försvinnandet eller avlägsnandet sker på vatten som hör till en kuststats jurisdiktion, ska också kuststaten i fråga underrättas.

I den nationella lagstiftningen finns bestämmelser om skyltar, avfallshanteringsplan och avfallsdagbok i 6 kap. 3–5 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Dessa bestämmelser behöver ändras så att de motsvarar innehållet i den reviderade regeln 10 på det sätt som anges nedan.

Till slutet av bilaga V har det fogats ett bihang med ett formulär för avfallsdagboken.

1.4 Ändringar i bilaga VI till MARPOL 73/78

Resolution MEPC.251(66)

Genom resolutionen kompletteras definitionerna i bilaga VI, ändras kraven i fråga om kontroll av utsläpp från fartyg, kompletteras reglerna om fartygs energieffektivitet, bestäms när utsläppskontrollområdena för kväveoxider (NECA) träder i kraft och ändras den tekniska koden för kväveoxider från 2008.

I den nationella lagstiftningen finns bestämmelser om fartygs energieffektivitet i 7 a kap. (998/2014) i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Kapitel 1 Allmänt

Regel 2. Definitioner. I ändringarna av regeln bryts LNG-fartyg ut till en egen fartygstyp och därför ändras stycke 26 så att med gastankfartyg enligt den nya definitionen avses fartyg som används för transport av flytande gaser som bulklast, med undantag av LNG-tankfartyg.

Till regel 2 fogas dessutom de definitioner som förutsätts i det nya kapitlet 4 i bilaga VI till MARPOL 73/78, dvs. definitionerna av LNG-tankfartyg, kryssningsfartyg, sedvanligt framdrivningsmaskineri, icke sedvanligt framdrivningsmaskineri och lastfartyg med isbrytningskapacitet. I regel 2 ingår också en definition av fartyg som överläts och enligt vilken bestämmelserna om fartygs energieffektivitet tillämpas på ovannämnda fartygstyper.

Kapitel 2. Besiktningar, certifikat och kontroll

Regel 5. Besiktningar. I första meningen i stycke 4.2 ersätts ordet ”fartyg” med orden ”ett nytt fartyg”. Denna korrigering har gjorts därför att EEDI-reglerna endast gäller nya fartyg.

Kapitel 3. Bestämmelser angående kontroll av utsläpp från fartyg

Regel 13. Kväveoxider (NOx) Stycke 2.2 ändras så att om en väsentlig ombyggnad innebär att en marin dieselmotor ersätts med en icke identisk marin dieselmotor eller ytterligare en dieselmotor installeras, ska de bestämmelser i denna regel som gäller vid den tidpunkt då motorn ersätts eller ytterligare en motor blir installerad tillämpas. Endast i fråga om ersättande motorer bestäms att om den ersättande motorn inte kan uppfylla kraven i stycke 5.1 underpunkt 1 i denna regel (Nivå III), ska den ersättande motorn uppfylla kraven i stycke 4 i denna regel (Nivå II). Samtidigt bör de riktlinjer som organisationen har tagit fram beaktas.

Stycke 5.1 har ändrats så att utsläppsbestämmelserna i fråga om kväveoxider ingår i stycket i fråga. I stycke 1 bestäms också att bestämmelserna gäller nya fartyg som är byggda den 1 januari 2016 eller senare och framförs inom det nordamerikanska NOx-utsläppskontrollområdet eller Föränta Staternas NOx-utsläppskontrollområde i Karibiska havet. Det nordamerikanska NECA-området, vilket omfattar USA:s och Kanadas havsområden, som sträcker sig 200 nautiska mil ut från kusten, har således trätt i kraft den 1 januari 2016.

Stycke 5.2 har ändrats så att ikraftträdandet av Nivå III-bestämmelserna om kväveoxider flyttades fram med fem år till den 1 januari 2021 för fritidsbåtar med en längd över 24 m och en bruttodräktighet under 500, när fartyget är särskilt konstruerat, och uteslutande används, för rekreatiönsändamål.

Stycke 10 stryks, eftersom de i punkten avsedda granskningarna av situationen i fråga om den tekniska utveckling som krävs för att de krav som gäller nivå III i punkt 5.1 i regeln ska uppfyllas redan tidigare har gjorts av IMO.

Kapitel 4. Regler om fartygs energieffektivitet

Regel 19. Tillämpning. En ny underpunkt 2 fogas till stycket. Enligt den ska kapitel 4 inte tillämpas på fartyg som inte har mekanisk framdrivning och plattformar som innehåller flytande produktions-, lagrings- och återvinningsenheter och flytande lagringsenheter samt borrhullar, oberoende av framdrivningsmaskineri.

Stycke 3 ändras så att det uppnådda designindexet för energieffektivitet (uppnått EEDI-index) och reglerna 20 och 21 om erforderat EEDI-index inte ska tillämpas på fartyg med icke sedvanligt framdrivningsmaskineri, med undantag av kryssningsfartyg och LNG-tankfartyg som levererats

den 1 september 2019 eller senare. Reglerna 20 och 21 tillämpas inte heller på lastfartyg med isbrytningskapacitet. Det här beror på att fartyg som tar sig fram på egen hand och som har en isbrytningskapacitet på 1,0 m eller mer inte kan byggas så att de uppfyller kraven i bestämmelserna om energieffektivitet i reglerna 20 och 21.

Regel 20. *Uppnått designindex för energieffektivitet (Uppnått EEDI-index).* I ändringarna av stycke 1 i denna regel tas hänvisningar till de definitioner av LNG-fartyg och kryssningsfartyg som togs in i regel 2 i kapitel 1 (styckena 2.38 och 2.39) in i detta stycke.

Regel 21. *Erfordrat EEDI-index.* I ändringarna av stycke 1 i denna regel tas hänvisningar till de definitioner av LNG-fartyg och kryssningsfartyg som togs in i regel 2 i kapitel 1 (styckena 2.38 och 2.39) in i detta stycke.

Till tabell 1 i stycke 2 fogas nya rader för ro-ro-lastfartyg (fordonstransportfartyg), LNG-tankfartyg, kryssningsfartyg med icke sedvanligt framdrivningsmaskineri, ro-ro-lastfartyg och ro-ro-passagerarfartyg samt uppgift om när EEDI-indexets korrigeringskoefficienter för respektive fas träder i kraft.

Till tabell 2 i stycke 3 fogas nya rader för ro-ro-lastfartyg (fordonstransportfartyg), LNG-tankfartyg, kryssningsfartyg med icke sedvanligt framdrivningsmaskineri, ro-ro-lastfartyg och ro-ro-passagerarfartyg, genom vilka parametrarna a, b och c för beräkning av baslinjen fastställs för fartygstyperna i fråga.

Bihang I. *Formulär för internationellt luftskyddscertifikat (IAPP-certifikat) (Regel 8).* Till fotnoten i supplementet till internationella luftskyddscertifikatet (IAPP-certifikat) fogas en hänvisning till regel 13.5.2.3.

Ändringar i den tekniska koden för kväveoxider från 2008

I den tekniska koden för kväveoxider från 2008 har det gjorts ändringar som möjliggör godkännande av dieselmotorer som använder kombinerade bränslen (t.ex. LNG och brännolja) i enlighet med koden.

Resolution MEPC.258(67)

Genom resolutionen ändras i bilaga VI till MARPOL 73/78 reglerna 2 och 13 samt bihanget som innehåller formuläret för internationellt luftskyddscertifikat.

Regel 2. *Definitioner.* Ändringarna i regel 2 gäller definitionerna av brännolja och marin dieselmotor. Användning av gas som bränsle har lagts till i definitionen av brännolja i stycke 9. I tekniskt avseende är gas inte brännolja, men IMO har gått in för en sådan juridisk lösning för att dieselmotorer som använder gas som bränsle på ett så enkelt sätt som möjligt ska komma att omfattas av den tekniska koden för kväveoxider från 2008.

I definitionen av marin dieselmotor i stycke 14 har dieselmotorer som endast använder gas som bränsle lagts till. Avsikten med ändringarna är att dieselmotorer som endast använder gas ska komma att omfattas av den tekniska koden för kväveoxider (NOx Technical Code). Ändringen i definitionen gäller gasdrivna motorer som installerats i ett fartyg som byggts den 1 mars 2016 eller senare.

Regel 13. *Kväveoxider (NOx).* Ändringarna i stycke 7.3 i regel 13 förtydligar det som ska anges i bilagan till IAPP-certifikatet i enlighet med de tekniska lösningarna i fråga om de retroaktiva ut-

släppsföreskrifter som gäller dieselmotorer som installerats i fartyg den 1 januari 1990 eller senare, men före den 1 januari 2000.

Bihang I. *Formulär för internationellt luftskyddscertifikat (LAPP-certifikat) (Regel 8).* Bilagan som gäller förlagan till IAPP-certifikatet har ändrats i syfte att förtydliga anteckningarna enligt de bestämmelser om NO_x-utsläpp som ska tillämpas på dieselmotorer och anteckningarna om godkännande av fartygens avfallsförbränningsanläggningar.

1.5 Polarkoden och ändringar i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL 73/78 och i SOLAS-konventionen

Resolutionerna MSC.385(94) och MEPC.264(68)

Genom resolution MSC.385(94) har delarna I-A och I-B om säkerhetsbestämmelserna i koden för fartyg som trafikerar polara farvatten (Arktis och Antarktis) samt kodens inledning, till den del den gäller fartygssäkerhet, antagits. I den nationella lagstiftningen finns det allmänna bestämmelser om fartygssäkerhet i fartygssäkerhetslagen.

Genom resolution MEPC.264(68) har polarkodens delar II-A och II-B, som innehåller åtgärder för förhindrande av förorening från fartyg samt kodens inledning till den del den gäller miljö antagits. I den nationella lagstiftningen finns allmänna bestämmelser om förhindrande av havsförorening i miljöskyddslagen för sjöfarten och i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten som utfärdats med stöd av den lagen.

Polarkoden träder i kraft internationellt den 1 januari 2017. Polarkoden tillämpas på alla fartyg som omfattas av bestämmelserna i kapitel I i SOLAS-konventionen och som trafikerar polara farvatten. Bestämmelserna i polarkoden ska tillämpas på existerande fartyg senast den 1 januari 2018.

De av polarkodens delar som gäller säkerhet och miljö är tätt förknippade med varandra, varför polarkoden nedan granskas som en helhet, trots att bestämmelserna som hör till området för lagstiftningen endast omfattar ändringarna i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL 73/78, genom vilka vissa miljöbestämmelser i polarkoden görs tvingande.

Polarkoden består av en inledning samt delarna I och II. Inledningen innehåller förpliktande bestämmelser som tillämpas i de båda delarna. Del I har ytterligare delats in i del I-A, som innehåller förpliktande bestämmelser om fartygssäkerhet, och del I-B, som innehåller rekommendationer om tillämpning av säkerhetsdelen. Del II har ytterligare delats in i del II-A, som innehåller förpliktande bestämmelser om förhindrande av förorening, och del II-B, som innehåller rekommendationer om förhindrande av förorening.

I koden ingår också figur 1, som visar den geografiska definitionen av det område kring Antarktis som omfattas av polarkoden, och figur 2, som visar den geografiska definitionen av det arktiska polarområdet.

Del I-A i polarkoden innehåller bl.a. definitioner som gäller delen i fråga och bestämmelser om inspektion, beviljande av polarfartygscertifikat, driftshandboken för polara farvatten (Polar Water Operational Manual, PWOM), fartygets konstruktioner, stabilitet och läckstabilitet, vatten- och vädertäthet, maskineri, brandsäkerhet, räddningsutrustning, navigeringsutrustning, radioanläggningar, ruttplanering och besättningens utbildning.

I del I-B i polarkoden ges vägledning om tillämpningen av bestämmelserna i del I-A.

I del II-A i polarkoden innehåller miljörelaterade bestämmelser i fråga om bilagorna I, II, IV och V till MARPOL 73/78 för fartyg som trafikerar polara farvatten.

I del II-B i polarkoden ges vägledning om tillämpningen av bestämmelserna i del II-A.

Bihang 1 till polarkoden innehåller ett formulär för polarfartygscertifikatet och bihang 2 en modell för driftshandboken för polara farvatten.

De säkerhetsrelaterade bestämmelserna i del I-A i polarkoden innehåller bestämmelser om bemanning och utbildning. Bestämmelser om sjöfolks utbildning, behörighet och andra förutsättningar för att vara verksam i yrket finns i 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984, nedan STCW-konventionen). Med anledning av polarkoden är det behövligt att ändra STCW-konventionen och STCW-koden i anknytning till den. IMO:s sjösäkerhetskommittéfastställde i november 2016 ändringarna i STCW-konventionen och STCW-koden genom resolutionerna MSC.416(97) och MSC.417(97) där utbildnings- och behörighetskraven för besättning på fartyg som trafikerar polara farvatten görs tvingande. Ändringarna i konventionen träder i kraft internationellt den 1 juli 2018. Utbildnings- och behörighetskraven för besättning på fartyg som trafikerar polara farvatten sätts i kraft genom nationell lagstiftning efter det att de godkänts som en del av STCW-konventionen och STCW-koden. I finsk lagstiftning finns allmänna bestämmelser om fartygspersonal och fartygspersonalens behörighet i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009, nedan lagen om fartygspersonal) och i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (166/2013, nedan bemanningsförordningen), som utfärdats med stöd av den lagen. Utbildnings- och behörighetskraven för besättning på fartyg som trafikerar polara farvatten kommer efter att de godkänts att till behövliga delar tas in i bemanningsförordningen.

I inledningen till polarkoden ingår definitioner som används i de båda delarna i polarkoden och där räknas de riskfaktorer upp som gäller polara farvatten och på basis av vilka vissa bestämmelser för fartyg som trafikerar dess farvatten har föreskrivits.

Inledning

1 Mål

Polarkoden har som målsättning att förbättra säkerheten för fartyg som trafikerar polara farvatten och minska deras negativa miljökonsekvenser med beaktande av sådana risker som är förknippade med sjöfart i polara farvatten och som inte har beaktats i tillräcklig grad i andra IMO-regelverk. Sjöfarten i Arktis och Antarktis är förknippad med många risker, bl.a. för att kartläggningen av dessa havsområden är bristfällig och klimatet hårt (bl.a. låga temperaturer och isförhållanden). Vidare medför kommunikations- och navigationssystemens funktion utmaningar och fartygens besättningar har ofta ringa erfarenhet av sjöfart i polara farvatten o.s.v. Havsmiljön i polara farvatten är särskilt känslig för utsläpp av skadliga ämnen, och i dessa områden tar det längre tid för havsmiljön att återhämta sig t.ex. efter en oljeolycka än det tar i andra havsområden. Räddnings- och oljebekämpningsinsatserna är också krävande på grund av de långa avstånden.

2 Definitioner

De termer som används i polarkoden definieras i detta stycke. När det gäller definitionerna används också de definitioner som ingår i SOLAS-konventionen och MARPOL 73/78.

I definitionerna har fartyg som trafikerar polara farvatten delats in i de tre kategorierna A, B och C. Med fartyg av den högsta kategorin, dvs. kategori A, avses ett fartyg som utformats för drift i

polara farvatten i åtminstone medeltjock förstaårsis, som kan omfatta inneslutningar av gammal is. Med fartyg av kategori B avses ett fartyg som inte ingår i kategori A och som utformats för drift i polara farvatten i åtminstone tunn förstaårsis, vilken kan omfatta inneslutningar av gammal is. Med fartyg av kategori C avses ett fartyg som utformats för drift i öppet vatten eller isförhållanden som är mindre stränga än de som ingår i kategori A och B. Vilken kategori ett fartyg hör till baserar sig på de regler som ingår i de olika kapitlen i delarna I-A och II-A. Med tanke på fartygets egenskaper när det gäller drift i is kan indelningen av fartyg i tre kategorier tolkas så att fartyg av kategori A är fartyg som klarar av att ta sig fram på egen hand under de isförhållanden som avses i definitionen, medan fartyg som hör till kategorierna B och C behöver isbrytarassistans för att ta sig fram under de isförhållanden som avses i definitionerna. I polarkoden definieras dock inte kraven i fråga om förmåga att gå i is eller minimimaskinstyrkan hos fartyg av olika kategorier.

I stycke två finns definitioner som gäller isförhållanden i havsområdena. Här definieras förstaårsis, isfria vatten, is som bildats på land, medeltjock is, gammal is, öppet vatten, havsis och tunn förstaårsis. Definitionerna i fråga följer de definitioner som används i fråga om isförhållanden i havsområden i Meteorologiska världsorganisationens (WMO) publikation Merijään terminologia.

I stycke 2 definieras också MARPOL 73/78, SOLAS-konventionen och STCW-konventionen.

3 Farokällor

Polarkoden beaktar faror som kan leda till förhöjda risknivåer på grund av ökad sannolikhet för förekomst av faror, allvarliga konsekvenser, eller båda. I punkt 3.1 anges följande tio riskfaktorer: 1) is, eftersom den kan innebära en belastning på fartygets skrovstruktur och framdrivningsmaskineri, 2) förekomst av nedisning på fartygets däckkonstruktioner, vilket bl.a. kan leda till att fartygets tyngdpunkt flyttas högre upp och på så sätt minskar fartygets stabilitet 3) låga temperaturer, vilket kan påverka människans prestationer och materialens hållbarhet, 4) långa perioder av mörker och ljus, vilket bl.a. kan påverka människans prestationer, 5) höga breddgrader, vilket kan påverka bl.a. navigations- och kommunikationssystemens funktion, 6) avlägset belägna områden och brist på exakta och fullständiga sjökartläggningsuppgifter samt begränsad tillgång till säkerhetsanordningar för sjöfarten och sjömärken med ökad risk för grundstötning förvärrad av stora avstånd, 7) eventuell brist på erfarenhet bland besättningen av drift i polara förhållanden med risk för mänskliga misstag, 8) eventuell brist på lämplig räddningsutrustning, med risk för nedsatt effektivitet av begränsningsåtgärder, 9) snabbt varierande och hårda väderförhållanden, med risk för farliga situationer, 10) miljön i fråga om känslighet för skadliga ämnen, eftersom havsmiljön i polarområdena t.ex. efter en oljeolycka återhämtar sig långsammare än vad den gör i andra havsområden.

I punkt 3.2 konstateras det att risknivån i polara farvatten kan variera bl.a. beroende på det geografiska läget, årstiden och därigenom även dagsljuset och istäcket. Således kan de begränsningsåtgärder som hänför sig till ovannämnda faror variera inom de polara farvattnen och de kan vara olika i vattnen i Arktis och Antarktis.

DEL I-A Säkerhetsåtgärder

Kapitel 1 – Allmänt

1.1 Delens struktur

Polarkoden har utarbetats i enlighet med IMO:s målbaserade princip så att varje kapitel i denna del innehåller kapitlets övergripande målsättning, funktionella krav för att uppnå målsättningen och regler. Ett fartyg anses uppfylla de funktionella kraven enligt denna del när fartygets utformning och arrangemang uppfyller alla regler i anslutning till de funktionella kraven, eller en eller flera

delar eller hela fartygets utformning och arrangemang har granskats och godkänts i enlighet med SOLAS-konventionen, och fartygets utformning och arrangemang till återstående delar uppfyller kraven i de relevanta reglerna.

1.2 Definitioner

Utöver de definitioner som ingår i de relevanta kapitlen i SOLAS-konventionen och i inledningen till denna kod, innehåller del I-A följande definitioner: öppet vatten med glaciäris, eskort, eskort-insats, beboelig miljö, isbrytare, isklass, maximal förväntad räddningstid, maskininstallationer, genomsnittlig daglig lägsta temperatur, polarklass, polar driftstemperatur, fartyg avsett för drift i låga lufttemperaturer, tankfartyg och övre isvattenlinje.

1.3 Certifikat och besiktning

Varje fartyg som denna kod tillämpas på ska medföra ett giltigt polarfartygscertifikat. Med undantag av vad som bestäms i punkt 1.3.3 ska polarfartygscertifikatet utfärdas efter en första eller förnyad besiktning för fartyg som uppfyller de relevanta kraven i denna kod. Om resultatet av utvärderingen enligt punkt 1.5 i fråga om ett fartyg av kategori C är att ingen ytterligare utrustning eller inga ytterligare strukturella modifikationer krävs för att fartyget ska uppfylla polarkoden, kan polarfartygscertifikatet utfärdas utifrån dokumenterad verifikation av att fartyget uppfyller alla relevanta krav i polarkoden. I sådana fall bör en besiktning utföras ombord vid den följande planerade besiktningen för att certifikatet fortsättningsvis ska vara giltigt. Polarfartygscertifikatet får utfärdas antingen av administrationen eller av en person eller organisation som den erkänner i enlighet med regel XI-1/1 i SOLAS-konventionen. Administrationen tar fullt ansvar för certifikatet i alla situationer. En modell för polarfartygscertifikatet finns i bihang 1 till denna kod. Polarfartygscertifikatets giltighetstid, besiktningsdatum och påteckningar ska harmoniseras med de relevanta SOLAS-certifikaten i enlighet med bestämmelserna i regel I/14 i SOLAS-konventionen. Certifikaten ska omfatta ett supplement som anger den utrustning som koden kräver. I tillämpliga fall ska certifikatet ange en metodologi för utvärderingen av driftskapacitet och begränsningar i is i enlighet med administrationens krav, med beaktande av de riktlinjer som tagits fram av organisationen.

Bestämmelser om sjösäkerhetsbesiktning av fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen finns i den nationella lagstiftningen i 46 § i fartygssäkerhetslagen. Enligt den paragrafen ska ett fartyg som omfattas av SOLAS-konventionen genomgå första besiktning så som bestäms i SOLAS-konventionen innan det sätts i trafik som finskt fartyg. För genomförande av SOLAS-konventionen meddelar Trafiksäkerhetsverket närmare tekniska föreskrifter om utförande av första besiktning och övriga besiktningar enligt SOLAS-konventionen i enlighet med IMO:s anvisningar.

Enligt 57 § i fartygssäkerhetslagen beviljar Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap certifikat och säkerhetscertifikat på basis av besiktningarna. Trafiksäkerhetsverket har i 36 § i fartygssäkerhetslagen getts möjlighet att bemyndiga ett erkänt klassificeringssällskap att utföra en besiktning partiellt eller helt. För genomförande av bl.a. SOLAS-konventionen och MARPOL 73/78 och andra internationella förpliktelser meddelar Trafiksäkerhetsverket med stöd av 57 § 2 mom. i fartygssäkerhetslagen närmare föreskrifter om de besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat som utfärdas på basis av besiktningarna samt om hur länge de är giltiga och hur deras giltighet kan förlängas. Bestämmelserna om certifikat och besiktning i SOLAS-konventionen har i Finland satts i kraft med stöd av fartygssäkerhetslagen. Polarkodens bestämmelser, som nu satts i kraft, omfattar tekniska tillägg till redan gällande förpliktelser i SOLAS-konventionen. Således innehåller denna kod inga bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och kan sättas i kraft genom statsrådets förordning och genom ändring av Trafiksäkerhetsverkets föreskrift om besiktning av fartyg.

1.4 Prestandanormer

Om inte något annat uttryckligen anges, ska fartygssystem och fartygsutrustning som tas upp i denna kod åtminstone uppfylla samma prestandanormer som anges i SOLAS-konventionen.

För fartyg som används i låga lufttemperaturer ska det fastställas en polar driftstemperatur (PST) som åtminstone ska vara 10°C under lägsta dygnsmedeltemperatur (MDLT) i det planerade området och den planerade årstiden för drift i polara farvatten. System och utrustning som krävs enligt denna kod ska vara fullt funktionsdugliga vid den polara driftstemperaturen.

För fartyg som används i låga lufttemperaturer ska överlevnadssystem och överlevnadsutrustning vara fullt funktionsdugliga vid den polara driftstemperaturen under den maximala förväntade räddningstiden.

1.5 Operativ utvärdering

För att etablera förfaranden eller driftsmässiga begränsningar ska fartyget och dess utrustning utvärderas med beaktande av den förväntade utsträckningen av drifts- och miljöförhållandena, såsom drift i låga temperaturer, drift i is, drift på höga breddgrader, möjlighet för att fartyget överges på is eller i land, faror enligt punkt 3 i inledningen i tillämpliga fall och eventuella ytterligare faror. Utvärderingen utförs i allmänhet när fartyget befinner sig på byggnadsstadiet, och utvärderingen kan utföras t.ex. av ett klassificeringssällskap, ett varv eller en konsult. Utvärderingen av verksamheten beskrivs mer ingående i polarkodens kapitel 2, där det anges vilka uppgifter som ska ingå i driftshandboken.

Kapitel 2 – Driftshandbok för polara farvatten (Polar Water Operational Manual, PWOM)

Enligt punkt 2.1 har kapitel 2 som mål att ge ägaren, operatören, befälhavaren och besättningen tillräckligt med information om fartygets driftsegenskaper och begränsningar för att stödja deras beslutsfattande.

I punkt 2.2 anges funktionella krav för handboken, som ska innehålla en utvärdering av fartygs-specifika driftsegenskaper och begränsningar samt en hänvisning till specifika förfaranden som ska iakttas i normal drift, för att undvika att stöta på förhållanden som går utöver fartygets egenskaper. Driftshandboken ska också hänvisa till specifika förfaranden som ska iakttas i händelse av incidenter i polara farvatten och den ska innehålla eller hänvisa till specifika förfaranden som ska iakttas i den händelse att fartyget stöter på förhållanden som går utöver fartygets specifika egenskaper och begränsningar. Handboken ska innehålla eller hänvisa till förfaranden som ska iakttas när isbrytarassistans används, i tillämpliga fall.

Punkt 2.3 innehåller regler i syfte att uppfylla de ovan avsedda funktionella kraven. Driftshandboken ska medföras ombord på fartyget.

För att de funktionella kraven i punkt 2.2.3 ska uppfyllas ska driftshandboken innehålla följande riskbaserade förfaranden: Rutten ska planeras så att is och/eller temperaturer som överskrider fartygets konstruktionsmässiga egenskaper och begränsningar undviks. Det ska finnas arrangemang för mottagande av prognoser om miljömässiga förhållanden. Det ska finnas medel för att åtgärda eventuella begränsningar av tillgänglig hydrografisk, meteorologisk och navigationsrelaterad information. Fartyget ska ha förfaranden för att använda utrustning som krävs enligt andra kapitel i denna kod. Fartyget ska ha förfaranden för att genomföra särskilda åtgärder för att bevara funktionsdugligheten för utrustning och system under låga temperaturer, nedisning av skrovet ovanför vattenlinjen och förekomst av havsis.

Driftshandboken ska också innehålla följande riskbaserade förfaranden. Fartyget ska ha förfaranden för att kontakta leverantörer av räddningstjänster för bärgning, efterspaning, räddning och oljebekämpning samt förfaranden för upprätthållande av överlevnadsutrustning och fartygsintegritet om fartyget fastnar i isen en längre tid.

Handboken ska dessutom innehålla riskbaserade förfaranden som ska iakttas vid åtgärder som vidtas när fartyget påträffar is och/eller temperaturer som överskrider fartygets konstruktionsmässiga egenskaper eller begränsningar.

Driftshandboken ska också innehålla riskbaserade förfaranden för övervakning och upprätthållande av säkerheten under drift i is, i tillämpliga fall, inbegripet krav för eskortinsatser och isbrytarassistans. Olika driftsbegränsningar kan gälla beroende på om fartyget tar sig fram på egen hand eller med isbrytareskort. När så är lämpligt ska driftshandboken specificera båda alternativen.

Kapitel 3 – Fartygskonstruktion

Enligt punkt 3.1 har kapitel 3 som mål att sörja för att konstruktionens material och dimensioner bevarar sin konstruktionsintegritet lokalt och avseende hela fartyget med beaktande av den miljömässiga belastningen och miljöförhållandena.

Punkt 3.2 innehåller följande funktionella krav: i fråga om fartyg som är avsedda för drift i låga lufttemperaturer finns krav gällande de material som används och i fråga om isförstärkta fartyg krävs det att fartygskonstruktionen är planerad för att både lokalt och avseende hela fartyget motstå strukturell belastning som kan förväntas under de förutsedda isförhållandena.

Punkt 3.3 innehåller regler om fartygs konstruktioner. Materialen i utsatta konstruktioner i fartyg ska godkännas av administrationen eller av en organisation som administrationen erkänt. I detta sammanhang ska standarder som är acceptabla för organisationen eller andra standarder som ger en likvärdig säkerhetsnivå på basis av den polara driftstemperaturen beaktas.

Reglerna som gäller uppfyllande av de funktionella kraven varierar beroende på vilken kategori fartyget hör till. Dimensionerna för fartyg av kategori A ska godkännas av administrationen eller av en organisation som administrationen erkänt. I detta sammanhang ska standarder som är acceptabla för organisationen (IACS:s, International Association of Classification Societies, polarklass 1–5) eller andra standarder som erbjuder en likvärdig säkerhetsnivå beaktas. Även dimensionerna för fartyg av kategori B ska godkännas av administrationen eller av en organisation som administrationen erkänt. I detta sammanhang ska standarder som är acceptabla för organisationen (IACS:s polarklass 7–5) eller andra standarder som erbjuder en likvärdig säkerhetsnivå beaktas. Dimensionerna för isförstärkta fartyg av kategori C ska godkännas av administrationen eller av en organisation som administrationen erkänt. I detta sammanhang ska acceptabla standarder som är lämpliga för de istyper och iskoncentrationer som påträffas i driftsområdet beaktas. Dimensioneringen i fråga om isförstärkta fartyg av kategori C kan göras t.ex. i enlighet med de finsk-svenska isklassreglerna, varvid fartyget kan trafikera polara farvatten under de isförhållanden som motsvarar fartygets isklass. Ett fartyg av kategori C behöver inte vara isförstärkt om administrationen anser att fartygets konstruktion är lämplig för den planerade trafiken.

Kapitel 4 – Indelning och stabilitet

Enligt punkt 4.1 är målet för kapitel 4 att säkerställa tillräcklig indelning och stabilitet både i oskadade och skadade förhållanden.

Punkt 4.2 innehåller funktionella krav på fartygets stabilitet. Till exempel fartyg av kategori A och B som byggts den 1 januari 2017 eller senare ska ha tillräcklig reststabilitet för att tåla isrelaterade skador.

Punkt 4.3 innehåller särskilda regler för stabiliteten i intakt tillstånd och i skadat tillstånd.

Punkten innehåller också närmare bestämmelser om omständigheter som ska beaktas i stabilitetsberäkningarna. Fartyget ska också ha beredskap för att minimera ackumuleringen av is.

Kapitlet innehåller också bestämmelser om förmåga hos fartyg av kategori A och B som byggts den 1 januari 2017 eller senare att motstå vattenintag som uppstår vid skrovpenetrering till följd av sammanstötning med is.

Kapitel 5 – Vatten- och vädertäthet

Enligt punkt 5.1 är målet för kapitel 5 att fastställa åtgärder för att upprätthålla vatten- och vädertäthet.

Alla förslutningsanordningar och dörrar som är relevanta för fartygets vatten- och vädertäthet ska vara funktionsdugliga.

Punkten innehåller regler om fartygens vatten- och vädertäthet. Fartyg ska ha medel för att avlägsna och förhindra ackumulation av is och snö runt luckor och dörrar. Därutöver ska fartyg som är avsedda för drift i låga lufttemperaturer ha beredskap för frysning eller för stor viskositet för hydraulvätskor, om luckor och dörrar är hydrauliskt drivna. Vatten- och vädertäta dörrar, luckor och förslutningsanordningar som inte är belägna inom en beboelig miljö och som måste kunna nås medan fartyget är till sjöss ska utformas så att de kan användas av personal som har tung vinterklädsel på sig, inbegripet handskar.

Kapitel 6 – Maskininstallationer

Enligt punkt 6.1 är målet för kapitel 6 att säkerställa att maskininstallationer har den funktionalitet som krävs för säker drift av fartyg.

I fråga om maskininstallationernas funktionsduglighet ska miljöförhållandena beaktas, såsom nedisning och/eller snöanhopning, intag av is från havsvatten, frysning och ökad viskositet för vätskor, temperaturer vid intag av havsvatten och insugning av snö. När det gäller fartyg som är avsedda för drift i låga lufttemperaturer ska dessutom i fråga om maskininstallationernas funktionsduglighet miljöförhållanden såsom kall och tät intagsluft, förlust av funktionsduglighet för batteri eller annan anordning för lagrad energi beaktas. Dessutom ska de material som används i fartyg som är avsedda för låga temperaturer vara lämpliga för användning vid polara driftstemperaturer. I fråga om fartyg som isförstärkts i enlighet med kapitel 3 ska maskininstallationerna dessutom vara funktionsdugliga under de förutsedda miljöförhållandena, med beaktande av den belastning som följer av samverkan med is.

Punkt 6.3 innehåller regler om fartygs maskininstallationer. Maskininstallationer och anknyttande utrustning ska, med beaktande av de förutsedda miljöförhållandena, vara skyddade mot nedisning och/eller snöanhopning, isintag från havsvatten, frysning av och ökad viskositet för vätskor, temperaturen vid intag av havsvatten och insugning av snö. Dessutom ska arbetsvätskor hållas inom viskositetsgränser som säkerställer maskineriets funktionsduglighet och tillförseln av havsvatten för maskineriets system ska vara utformad så att isintag förhindras, eller annars ordnas så att funktionsdugligheten säkerställs.

Punkten innehåller dessutom närmare bestämmelser för fartyg som är avsedda för drift i låga lufttemperaturer. Utsatta maskin- och elinstallationer ska vara funktionsdugliga vid den polara driftstemperaturen. Det ska också säkerställas att förbränningsluften för förbränningsmotorer som driver nödvändiga maskinsystem hålls på en temperatur som motsvarar de kriterier som motortillverkaren gett. Material i utsatt maskineri och utsatta fundament ska dessutom godkännas av administrationen eller av en organisation som erkänts av den. I detta sammanhang ska standarder som är acceptabla för organisationen eller andra standarder som ger en likvärdig säkerhetsnivå på basis av den polara driftstemperaturen beaktas.

Punkten innehåller dessutom bestämmelser för fartyg av olika kategori när det gäller förstärkning av maskineriets förmåga att motstå isbelastning. Dimensionerna av propellerblad, drivlina, styranordning och andra tillbehör i fartyg av kategori A, B och C ska godkännas av administrationen eller av en organisation som erkänts av den. I fråga om kategori A ska standarder som är acceptabla för organisationen (IACS:s polarklass 1–5) eller andra standarder som erbjuder en likvärdig säkerhetsnivå beaktas. I fråga om fartyg av kategori B ska standarder som är acceptabla för organisationen (IACS:s polarklass 6 och 7) eller andra standarder som erbjuder en likvärdig säkerhetsnivå beaktas. I fråga om isförstärkta fartyg av kategori C ska acceptabla standarder som är lämpliga för de istyper och iskoncentrationer som påträffas i driftsområdet beaktas. Dimensioneringen av drivlina i fartyg av kategori C kan göras t.ex. i enlighet med de finsk-svenska isklassreglerna, varvid fartyget kan trafikera polara farvatten under de isförhållanden som motsvarar fartygets isklass.

Kapitel 7 – Brandsäkerhet och brandskydd

Enligt punkt 7.1 har kapitel 7 som mål att säkerställa att brandsäkerhetssystemen och brandsäkerhetsredskapen är effektiva och funktionsdugliga, och att utrymningsvägarna förblir tillgängliga så att personerna ombord säkert och snabbt kan ta sig till embarkeringsdäcket för livbåtar och räddningsflottar i de förväntade miljöförhållandena.

Kapitlet innehåller bestämmelser enligt vilka brandsäkerhetssystem och brandsäkerhetsredskap, om de installerats i utsatta positioner, ska vara skyddade mot nedisning och snöanhopning. Lokal utrustning och maskineriets styranordningar ska skyddas mot frysning, snöanhopning och nedisning och de ska kunna användas vid alla tidpunkter. Brandsäkerhetssystem och brandsäkerhetsredskap ska vara utformade med beaktande av att personer ombord ofta behöver ha på sig tjocka och otympliga vinterkläder. Det ska finnas medel för att avlägsna och förhindra is- och snöanhopningar vid ingångar. Dessutom ska släckmedlen vara lämpliga för den avsedda verksamheten.

När det gäller fartyg som är avsedda för drift i låg lufttemperatur ska dessutom alla komponenter i brandsäkerhetssystem och brandsäkerhetsredskap vara utformade så att de är tillgängliga och effektiva vid den polara drifttemperaturen och de material som används i utsatta brandsäkerhetssystem ska vara lämpliga för användning vid den polara drifttemperaturen.

Punkt 7.3 innehåller regler om brandsäkerhet och brandskydd för fartyg. Avstängningsventiler och tryck/vakuumentiler på utsatta ställen ska skyddas mot nedisning och vara tillgängliga vid alla tidpunkter och all tvåvägs bärbara radioutrustning ska kunna användas vid den polara drifttemperaturen.

Brandpumpar, inbegripet nödbrandpumpar och pumpar för vattendimma och vattenspray och sprinkleranordningar ska vara placerade i utrymmen där temperaturen hålls ovanför fryspunkten. Huvudbrandledning ska arrangeras så att utsatta delar kan isoleras och de ska finnas medel för dränering av de isolerade delarna. Brandslangar och munstycken behöver inte vara tillkopplade till huvudbrandledningen hela tiden, och får förvaras i skyddade lägen nära brandposterna. Brandmansutrustningen ska förvaras på varma ställen ombord på fartyget och i situationer där fasta vat-

tenbaserade brandsläckningssystem finns i ett utrymme som är separat från huvudbrandpumparna och använder sina egna havsintag, ska också dessa intag kunna skyddas mot isbildning.

För fartyg som är avsedda för drift i låg lufttemperatur gäller dessutom att bärbara och delvis bärbara brandsläckare så långt det är praktiskt möjligt ska vara placerade på ställen som är skyddade från temperaturer under fryspunkten. Ställen som är utsatta för temperaturer under fryspunkten ska förses med brandsläckare som är funktionsdugliga i den polara driftstemperaturen och material i utsatta brandsäkerhetssystem ska godkännas av administrationen eller av en organisation som erkänts av den. I detta sammanhang ska standarder som är acceptabla för organisationen eller andra standarder som ger en likvärdig säkerhetsnivå på basis av den polara driftstemperaturen beaktas.

Kapitel 8 – Livräddningsutrustning och livräddningsarrangemang

Enligt punkt 8.1 har kapitel 8 som mål att införa bestämmelser om säker utrymning, evakuering och överlevnad.

Enligt punkt 8.2.1.1 ska utsatta utrymningsvägarna förbli tillgängliga och säkra med hänsyn till möjligheten för nedisning av konstruktioner och snöanhopning. Räddningsfarkoster och arrangemangen för samling och embarkering ska säkerställa att fartyget kan överges på ett säkert sätt, med hänsyn till möjligheten för eventuella ogynnsamma miljöförhållanden i en nödsituation.

Alla livräddningsredskap och tillhörande utrustning ska ge säker evakuering och vara funktionsdugliga under de eventuella ogynnsamma miljöförhållandena under loppet av den maximala förväntade räddningstiden.

Det ska finnas lämpligt termiskt skydd för alla personer ombord. Så långt det är möjligt ska hänsyn tas till den planerade resan, de förväntade väderförhållandena (kyla och vind) och risken för att hamna i polart vatten. I fråga om livräddningsredskap och tillhörande utrustning ska hänsyn tas till eventuell drift under långa perioder av mörker. Detta ska beaktas redan när resan planeras. Med beaktande av förekomsten av de faror som fastställs i kapitel 1 ska det ges resurser för att stödja överlevnad också efter att fartyget övergetts, vare sig detta sker i vatten, på is eller i land, för den maximala förväntade räddningstiden. Dessa resurser omfattar: en beboelig miljö, skydd av personer från effekterna av kyla, vind och sol, utrymme för att inhysa personer som är försedda med termiskt skydd lämpligt för omgivningen, medel för att sörja för livsuppehållet, trygga punkter för ingång och utgång och medel för kommunikation med räddningsmanskap.

Punkt 8.3 innehåller regler om livräddningsutrustning och livräddningsarrangemang för fartyg. För fartyg som är utsatta för nedisning ska det finnas medel för att avlägsna och förhindra is- och snöanhopningar vid utrymningsvägar, på mönstringsstationer, i embarkeringsområden, i räddningsfarkoster, på deras sjösättningsanordningar och i ingångar till räddningsfarkoster. Dessutom ska utrymningsvägarna i fråga om fartyg som byggts den 1 januari 2017 eller senare vara ordnade så att personer som har på sig lämplig polar klädsel utan hinder kan passera. I fråga om fartyg som är avsedda för drift i låga lufttemperaturer ska det dessutom utvärderas att embarkeringsarrangemangen är tillräckliga med hänsyn till konsekvenserna av att personer har på sig polar klädsel.

Fartyg ska ha medel för att säkerställa en säker evakuering av personer, inbegripet säker utplacering av överlevnadsutrustning, under drift i isbelagda farvatten eller direkt på isen, i tillämpliga fall. När reglerna i detta kapitel uppfylls genom att foga anordningar som kräver en kraftkälla, ska denna källa kunna drivas självständigt i förhållande till fartygets huvudkraftkälla.

Passagerarfartyg ska ha en räddningsdräkt eller termiskt skydd av lämplig storlek för varje person ombord, och där räddningsdräkter krävs ska de vara av isolerad typ.

På fartyg som är avsedda för drift under långa mörkerperioder ska livbåtarna ha strålkastarljus som är lämpade för kontinuerligt bruk för att underlätta identifiering av is.

Alla livbåtar ska vara av antingen delvis överbyggd eller helt överbyggd typ. Med beaktande av den utvärdering av faror som avses i kapitel 1, ska det finnas lämplig överlevnadsutrustning som beaktar både individuella och gemensamma behov. Dessa omfattar livräddningsanordningar och gruppöverlevnadsutrustning som ger effektivt skydd mot kyla från direkt vind för alla personer ombord, personlig överlevnadsutrustning i kombination med livräddningsanordningar eller gruppöverlevnadsutrustning som ger tillräcklig termisk isolation för att upprätthålla en persons kroppstemperatur, och personlig överlevnadsutrustning som ger tillräckligt skydd för att förhindra förfrysning av extremiteter. När det är nödvändigt ska fartyget ha personlig överlevnadsutrustning och gruppöverlevnadsutrustning för 110 procent av personerna ombord, och den ska stuvas in på lättillgängliga ställen, så nära mönstrings- eller embarkeringsstationerna som möjligt. Behållarna för gruppöverlevnadsutrustningen ska vara utformade så att de är lätta att flytta över isen och de ska kunna flyta. När utvärderingen fastställer ett behov av att använda personlig överlevnadsutrustning och gruppöverlevnadsutrustning ska medel fastställas för att säkerställa att denna utrustning är tillgänglig också efter att fartyget överges. När det utöver personer finns överlevnadsutrustning i räddningsfarkosterna, ska räddningsfarkosterna och sjösättningsarrangemangen ha tillräcklig kapacitet för att ha plats för den extra utrustningen. Passagerarna ska instrueras i användningen av den personliga överlevnadsutrustningen och hur de ska handla i en nödsituation och besättningen ska ges utbildning i användningen av den personliga överlevnadsutrustningen och gruppöverlevnadsutrustningen.

Det ska finnas tillräckligt med nödproviant för den maximala förväntade räddningstiden.

Kapitel 9 – Navigationssäkerhet

Enligt punkt 9.1 har kapitel 9 som mål att införa bestämmelser om navigationssäkerhet.

Enligt punkt 9.2 ska fartyg kunna ta emot uppdaterad nautisk information om t.ex. isförhållandena för säker navigering. Navigationsutrustningen och navigationssystemen ska utformas, konstrueras och installeras så att de bibehåller sin funktionsduglighet vid de förväntade miljöförhållandena i driftsområdet. Systemen för tillhandahållande av referenskurser och positionsbestämning ska vara lämpliga för de avsedda områdena. Fartyg ska visuellt kunna upptäcka is när de trafikerar i mörker. Fartyg som är involverade i insatser med isbrytareskort ska ha lämpliga medel för att ange att fartyget har stannat.

Punkt 9.3 innehåller regler om säker navigering. Fartyg ska ha metoder för att ta emot och visa rådande information om isförhållanden i driftsområdet.

Isförstärkta fartyg som är byggda den 1 januari 2017 eller senare ska ha antingen två självständiga ekolod eller ett ekolod med två separata självständiga omvandlare. Fartyget ska uppfylla kraven som gäller fönster i kapitel V i SOLAS-konventionen oberoende av byggnadsdatumet och storleken och beroende på bryggans utformning ha klar sikt akterut. Fartyg som trafikerar områden och under perioder med sannolikhet för nedisning ska vara försedda med medel för att förhindra nedisning av antenner som är nödvändiga för navigering och kommunikation. Dessutom krävs det att när den utrustning som krävs enligt kapitel V i SOLAS-konventionen eller detta kapitel har sensorer som sticker ut från skrovet, ska dessa sensorer skyddas mot is och i fartyg av kategori A och B som byggts den 1 januari 2017 eller senare ska bryggvingarna vara inbyggda eller utformade så att de skyddar navigationsutrustningen och driftspersonalen.

Fartyg ska också ha två icke-magnetiska medel för att fastställa och visa kurs. Båda medlen ska vara självständiga och kopplade till fartygets huvud- och nödkraftkraftkälla. Fartyg som trafikerar

norr om 80:e breddgraden ska vara försedda med åtminstone en GNSS-kompass eller motsvarande, som ska vara kopplad till fartygets huvud- och nödkraftkälla.

Fartyg, med undantag för fartyg som endast trafikerar områden med 24 timmars dagsljus, ska vara utrustade med två fjärrroterbara strålkastare med smal stråle som kan styras från bryggan för att ge belysning horisonten runt, eller andra medel för att upptäcka is visuellt.

Fartyg som är involverade i insatser med isbrytareskort ska vara försedda med ett blinkande rött ljus som startas manuellt och är synligt akterut för att ange när fartyget har stannat. Detta ljus ska vara synligt från ett avstånd på minst två nautiska mil, och de horisontala och vertikala lysvinklarna ska stämma överens med de specifikationer för akterljus som krävs i de internationella reglerna för förhindrande av sammanstötning.

Kapitel 10 – Kommunikation

Enligt punkt 10.1 har kapitel 10 som mål att införa bestämmelser om effektiv kommunikation för fartyg och räddningsfarkoster under normal drift och i nödsituationer.

Enligt punkt 10.2 ska tvåvägs röst- och/eller datakommunikation mellan fartyg och mellan fartyg och land vara tillgänglig på alla punkter längs de planerade trafikruterna. Det ska finnas lämpliga kommunikationsmedel i situationer där eskort- och konvojinsatser förväntas. Det ska finnas medel för tvåvägs kommunikation på olycksplatsen och för eftersöknings- och räddningskoordinerande kommunikation, inbegripet aeronautiska frekvenser. Det ska finnas lämplig kommunikationsutrustning för att möjliggöra telemedicinsk assistans i polara områden.

I fråga om kommunikationen på räddningsfarkoster och beredskapsbåtar ska på fartyg som är avsedda för drift i låga lufttemperaturer alla beredskapsbåtar och livbåtar när de sjösätts för evakuering bevara förmågan till nödanrops- och lokaliseringskommunikation och kommunikation på olycksplatsen. På fartyg som är avsedda för drift i låga lufttemperaturer ska alla räddningsfarkoster när de sjösätts bevara förmågan att sända signaler för lokalisering och för kommunikation. Obligatorisk kommunikationsutrustning för användning i räddningsfarkoster och beredskapsbåtar ska kunna fungera under hela den maximala förväntade räddningstiden.

Punkt 10.3 innehåller regler om kommunikation. Kommunikationsutrustningen ombord ska kunna användas för kommunikation mellan fartyg och mellan fartyg och land, med beaktande av begränsningarna i kommunikationssystemen på höga breddgrader och den förväntade låga temperaturen. Fartyg som är avsedda för att tillhandahålla isbrytareskort ska vara utrustade med ett ljudsignalsystem som är monterat så att det är riktat akterut, för att ange eskort- och nödmanövrer till fartyg som följer, i enlighet med vad som anges i Internationella signalboken. Möjligheterna för tvåvägskommunikation på olycksplatsen och efterspanings- och räddningskoordinerande kommunikation ska innefatta röst- och/eller datakommunikation med relevanta huvudräddningscentraler och utrustning för röstkommunikation med luftfartyg på 121,5 och 123,1 MHz. Kommunikationsutrustningen ska möjliggöra tvåvägs röst- och datakommunikation och telemedicinsk rådgivning (Telemedical Assistance Service, TMAS).

När det gäller kommunikationen på räddningsfarkoster och beredskapsbåtar ska på fartyg som är avsedda för drift i låga lufttemperaturer alla beredskapsbåtar och livbåtar när de sjösätts för evakuering för nödanrop ha ombord en anordning för sändning av anrop från fartyg till land, för att kunna lokaliseras ha ombord en anordning för att sända signaler för lokalisering och för kommunikation på olycksplatsen ha ombord en anordning för att sända och ta emot kommunikation på olycksplatsen. I fråga om fartyg som är avsedda för drift i låga lufttemperaturer ska alla andra räddningsfarkoster för att kunna lokaliseras ha ombord en anordning för att sända signaler för lokalisering, och för kommunikation på olycksplatsen ha ombord en anordning för att sända och ta

emot kommunikation på olycksplatsen. På fartyg ska också de begränsningar som följer av batteriernas livslängd beaktas och det ska tas fram och genomföras förfaranden som säkerställer att obligatorisk kommunikationsutrustning för användning i räddningsfarkoster och beredskapsbåtar är tillgängliga under hela den maximala förväntade räddningstiden.

I enlighet med vad som angetts ovan innehåller kapitlen 1–10 i del I-A i polarkoden flera bestämmelser om tekniska säkerhetskrav för fartyg. I den nationella lagstiftningen finns det bestämmelser om allmänna tekniska säkerhetskrav för fartyg i 6 § i fartygssäkerhetslagen. Enligt 1 mom. i den paragrafen ska ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen uppfylla de krav på konstruktioner och utrustning samt arrangemang för dessa som i konventionen uppställs för fartyget. Vid fartygets drift ska de funktionella krav som uppställs i SOLAS-konventionen iakttas i syfte att säkerställa fartygssäkerheten. Ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen ska uppfylla de förpliktande bestämmelser enligt koderna i anslutning till SOLAS-konventionen som gäller fartygs konstruktioner, utrustning och arrangemang för dessa. Enligt paragrafens 4 mom. kan Trafiksäkerhetsverket för säkerställande av en tillräcklig nivå på fartygssäkerheten meddela närmare tekniska föreskrifter om de tekniska och funktionella kraven enligt SOLAS-konventionen, i första hand med tillämpning av IMO:s anvisningar och rekommendationer, samt godkända säkerhetskonstruktioner, säkerhetssystem och säkerhetsutrustning enligt SOLAS-konventionen. Kapitlen 1–10 i del I-A i polarkoden innehåller tekniska tillägg till redan gällande krav i SOLAS-konventionen och innehåller inga bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. De kan således sättas i kraft genom förordning av statsrådet.

Kapitel 11 – Ruttplanering

Enligt punkt 11.1 har kapitel 11 som mål att säkerställa att redaren, befälhavaren och besättningen ges tillräckligt med information för att trafiken kan genomföras med hänsyn till säkerheten för fartyget och personerna ombord och när det är aktuellt också miljöskyddet.

För att uppnå detta mål ska ruttplanen beakta de eventuella faror som den planerade resan medför.

Punkt 11.3 innehåller regler om ruttplanering. Befälhavaren ska beakta följande vid planering av en rutt genom polara farvatten: de förfaranden som krävs enligt driftshandboken för polara farvatten, varje begränsning i de tillgängliga hydrografiska uppgifterna och säkerhetsanordningarna för sjöfarten, gällande information om omfattningen och typen av is och isberg som finns i närheten av den planerade rutten, statistisk information om is och temperaturer från tidigare år, nödhamnar, aktuell information om åtgärder som ska vidtas när fartyget stöter på marina däggdjur som hänför sig till kända områden med större koncentrationer av marina däggdjur inklusive säsongsmässiga migrationsområden, aktuell information om relevanta trafiksepareringssystem, hastighetsrekommendationer och fartygstrafikservice som hänför sig till kända områden med större koncentrationer av marina däggdjur inklusive säsongsmässiga migrationsområden, nationella och internationella utsedda skyddsområden längs rutten och drift i områden som ligger långt från efterspanings- och räddningstjänster.

Bestämmelser om ruttplanering finns i STCW-koden i anknytning till STCW-konventionen. I 23 § 3 mom. i lagen om fartygspersonal finns ett bemyndigande enligt vilket Trafiksäkerhetsverket för genomförande av STCW-konventionen meddelar närmare föreskrifter om vakthållning och ruttplanering. Polarkodens bestämmelser om ruttplanering är mindre preciseringar av redan gällande förpliktelser, så bestämmelserna i detta kapitel kan sättas i kraft genom förordning av statsrådet.

Kapitel 12 – Bemanning och utbildning

Enligt punkt 12.1 har kapitel 12 som mål att säkerställa att fartyg som trafikerar polara farvatten är ändamålsenligt bemannade med tillräckligt behörig, utbildad och erfaren personal.

Redare ska säkerställa att befälhavare, överstyrmän och vakthavande befäl på bryggan på fartyg som trafikerar polara farvatten har fullgjort utbildning för att uppnå de färdigheter som är relevanta för den befattning som ska fyllas och de uppgifter och ansvarsområden som de ska ha, med beaktande av kraven i STCW-konventionen och STCW-koden, sådana de lyder i ändrad form.

Punkt 12.3 innehåller regler om bemanning och utbildning. För att uppnå det mål som anges i punkt 12.1 ska befälhavare, överstyrmän och vakthavande befäl på bryggan vid drift i polara farvatten ha den behörighet som krävs i kapitel V i STCW-konventionen och STCW-koden, sådana de lyder i ändrad form, i enlighet med vad som anges i tabellen i punkt 12.3.1 i polarkoden. Administrationen kan tillåta att en annan person (andra personer) än befälhavaren, en överstyrmän eller ett vakthavande befäl på bryggan används för att uppfylla utbildningskraven enligt punkt 12.3.1, förutsatt att denna person eller dessa personer är behöriga och certifierade i enlighet med regel II/2 i STCW-konventionen och punkt A-II/2 i STCW-koden. Dessutom krävs det att de uppfyller de utbildningskrav för polara farvatten som anges i nämnda tabell. Fartyget ska medan det trafikerar polara farvatten även ha ett tillräckligt antal personer som uppfyller de relevanta utbildningskraven för polara farvatten så att det täcker alla vakter. Denna person eller dessa personer omfattas alltid av administrationens krav avseende minsta vilotid. När fartyget trafikerar andra farvatten än öppna farvatten eller öppet vatten med glaciäris, ska befälhavaren, överstyrmännen och vakthavande befäl på bryggan på passagerarfartyg och tankfartyg uppfylla de tillämpliga kraven på grundläggande utbildning som anges i nämnda tabell, och när fartyg trafikerar farvatten med en iskoncentration på mer än 2/10, ska befälhavaren, överstyrmän och vakthavande befäl på bryggan på andra lastfartyg än tankfartyg uppfylla de lämpliga kraven på grundläggande utbildning för polara farvatten som anges i nämnda tabell.

Användning av en annan person än ett vakthavande befäl på bryggan för att uppfylla utbildningskraven befriar inte befälhavaren eller ett vakthavande befäl på bryggan från deras skyldigheter för fartygets säkerhet.

Varje besättningsmedlem ska göras förtrogen med de förfaranden och den utrustning som ingår i eller som det hänvisas till i driftshandboken för polara farvatten och som är relevanta för deras uppgifter.

I den finska lagstiftningen finns det allmänna bestämmelser om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet i lagen om fartygspersonal och bemanningsförordningen. I 9 § i lagen om fartygspersonal finns bestämmelser om redarens och befälhavarens skyldigheter i fråga om fartygsbemanningen. Enligt den ska redaren se till att fartygspersonalen har en utbildning och behörighet i enlighet med fartygets egenskaper och sina arbetsuppgifter. Enligt paragrafens 3 mom. utfärdas närmare bestämmelser om redarens skyldigheter när det gäller omständigheter i anslutning till bemanningen genom förordning av statsrådet. Enligt 4 § i bemanningsförordningen ska redaren innan en sjöman tar emot en befattning ombord försäkra sig om att sjömannen har den behörighet som krävs för att sköta befattningen och att sjömannen har genomgått nödvändiga repetitionskurser och uppdaterat sin utbildning enligt kraven i STCW-konventionen.

I 15 § i lagen om fartygspersonal finns en allmän bestämmelse om att de som arbetar ombord på ett fartyg ska ha den behörighet som anges i lagen och i de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Över bevisad behörighet utfärdas ett behörighetsbrev eller ett certifikat över specialbehörighet. I 17 § i lagen om fartygspersonal finns bestämmelser om utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet. För genomförande av STCW-konventionen och SOLAS-konventionen utfärdas enligt paragrafens 3 mom. närmare bestämmelser om behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och deras giltighet samt om behörighets- och specialbehörighetsvillkor genom förordning av statsrådet.

Bestämmelserna i punkt 12.3.2 i polarkoden gör det möjligt att helt eller delvis använda andra personer än de som hör till fartygets egen personal för att uppfylla specialbehörighetsvillkoren. Även dessa villkor utfärdas med stöd av 17 § 3 mom. genom förordning av statsrådet.

Bestämmelser om redarens skyldigheter enligt detta kapitel när det gäller omständigheter i anslutning till bemanningen samt om behörighets- och specialbehörighetsvillkoren för besättningen utfärdas med stöd av gällande lagstiftning genom förordning av statsrådet. Dessa bestämmelser hör således inte till området för lagstiftningen. De utbildnings- och behörighetskrav som finns i polarkoden kommer till behövliga delar att tas in i bemanningsförordningen efter det att kraven godkänts som en del av STCW-konventionen och STCW-koden.

DEL I-B

Ytterligare vägledning om bestämmelserna i inledningen och del I-A

I del I-B i polarkoden ges ytterligare vägledning till definitionerna i punkt 2 i inledningen och till kapitlen 2–11. Denna ytterligare vägledning är inte rättsligt bindande, utan har karaktären av rekommendation. Således förpliktar den inte rättsligt, utan den används som hjälp vid tillämpningen av reglerna i del I-A.

Del II-A Åtgärder för förhindrande av förorening

Kapitel 1 – Förhindrande av förorening genom olja

1.1 Operativa krav

1.1.1. Punkten innehåller förbud mot utsläpp av olja eller oljehaltiga blandningar i arktiska farvatten. I den finska lagstiftningen finns ett allmänt förbud mot utsläpp av olja och utsläpps begränsningar i 2 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Utsläpps begränsningarna preciseras i 2 kap. 1 och 2 § i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten.

1.1.2. Enligt punkt 1.1.2 tillämpas inte utsläpps förbudet i punkt 1.1.1 på utsläpp av ren eller segregerad barlast.

1.1.3. Punkten innehåller en tidsmässig lättnad i fråga om utsläppskraven enligt punkt 1.1.1. Administrationen kan godkänna att fartyg av kategori A som byggts före den 1 januari 2017 och som inte kan uppfylla kraven i punkt 1.1.1 i fråga om olja och oljehaltiga utsläpp från maskinutrymmen och som kontinuerligt trafikerar arktiska farvatten i över 30 dagar ska uppfylla punkt 1.1.1 senast vid den första mellanliggande eller förnyade besiktning, av dessa den som kommer först, ett år efter den 1 januari 2017. Fram till detta datum ska dessa fartyg uppfylla utsläppskraven enligt regel 15.3 i bilaga I till Marpol 73/78.

1.1.4. Enligt punkten ska drift i polara farvatten beaktas, i tillämpliga fall, i oljedagboken, handböckerna och fartygets beredskapsplan för oljeförorening eller fartygets beredskapsplan för havsförorening enligt vad som krävs enligt bilaga I till MARPOL 73/78. Bestämmelser om beredskapsplaner för oljeförorening finns i 2 kap. 5 § i miljöskyddslagen för sjöfarten och bestämmelser om oljedagboken i 6 § i samma kapitel.

1.2 Konstruktionskrav

1.2.1. Enligt punkten ska i fartyg av kategori A och B som byggts den 1 januari 2017 eller senare och som har en sammanlagd brännoljekapacitet på mindre än 600 m³, alla brännoljetankar vara

separerade från bordläggningen genom ett avstånd på minst 0,76 meter. Detta krav tillämpas inte på små brännoljetankar med en maximal individuell kapacitet som högst uppgår till 30 m³.

1.2.2. Enligt punkten ska i fartyg av kategori A och B som inte är oljetankfartyg och som byggts den 1 januari 2017 eller senare alla lasttankar som byggts och som används för transport av olja vara separerade från bordläggningen genom ett avstånd på minst 0,76 meter.

1.2.3. Enligt punkten ska i oljetankfartyg av kategori A och B på mindre än 5 000 dödviktston, som byggts den 1 januari 2017 eller senare hela lasttanklängden vara skyddad med dubbelbottentankar eller utrymmen som stämmer överens med bestämmelserna i bilaga I till MARPOL 73/78. Hela lasttanklängden ska dessutom vara skyddad med vingtankar eller utrymmen i enlighet med bilaga I till MARPOL 73/78 som uppfyller det tillämpliga avståndskravet i bilaga I till MARPOL 73/78. I 2 kap. 4 § i miljöskyddslagen för sjöfarten ingår bestämmelser om konstruktions- och anordningskrav på lastutrymmena i oljetankfartyg.

1.2.4. Enligt punkten ska i fartyg av kategori A och B som byggts den 1 januari 2017 eller senare alla tankar för oljerester (sludge) och tankar för oljehaltigt slagvatten vara separerade från bordläggningen genom ett avstånd på minst 0,76 meter. Detta krav tillämpas inte på små tankar med en maximal individuell kapacitet på högst 30 m³.

Kapitel 2 – Förhindrande av förorening genom skadliga flytande ämnen i bulk

2.1 Operativa krav

2.1.1. Punkten innehåller förbud mot att i arktiska farvatten släppa ut i havet skadliga flytande ämnen (noxious liquid substance, NLS) eller blandningar som innehåller sådana ämnen. I 4 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten finns en allmän bestämmelse om klassificeringen av skadliga flytande ämnen och i samma kapitel 2 § förbud mot utsläpp av skadliga flytande ämnen och utsläppsbegränsningar.

2.1.2. Enligt punkten ska drift i polara farvatten beaktas, i tillämpliga fall, i lastdagboken, lasthanteringsmanualen och fartygets beredskapsplan för havsförorening genom skadliga flytande ämnen eller fartygets beredskapsplan för havsförorening som krävs enligt bilaga II till MARPOL 73/78. Bestämmelser om beredskapsplaner för marina föroreningar finns i 4 kap. 5 § i miljöskyddslagen för sjöfarten, om lasthanteringsmanualen i kapitlets 6 § och om lastdagboken i kapitlets 7 §.

2.1.3. Enligt punkten ska, för fartyg av kategori A och B som byggts den 1 januari eller senare, sådan transport av skadliga flytande ämnen som i kapitel 17 i internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar farliga kemikalier anges som en viss fartygstyp eller i kapitel 18 i samma kod anges som en viss typ av lasttank godkännas av administrationen. Godkännandet ska återges i det internationella föroreningsskyddscertifikatet för transport av skadliga flytande ämnen i bulk eller i driftscertifikatet, och ska ange driften i polara farvatten.

Kapitel 3 – Förhindrande av förorening genom skadliga ämnen som transporteras till sjöss i förpackad form

Detta kapitel har med avsikt lämnats tomt med tanke på eventuella tillägg i framtiden. Avsikten är att kapitelnumreringen i polarkoden motsvarar numreringen av bilagorna till MARPOL 73/78.

Kapitel 4 – Förhindrande av förorening genom toalettavfall från fartyg

4.1 Definitioner

4.1.1 Enligt punkten avses med byggt ett fartyg för vilket kölsträckningen ägt rum eller som befinner sig på motsvarande byggnadsstadium.

4.1.2 I punkten definieras shelfis, med vilket avses en i vattnet flytande isplatta av betydande tjockled som höjer sig 2–50 m eller mer över havsytan och som är fast vid kusten.

4.1.3 I punkten definieras fastis, med vilket avses havsis som bildas och blir liggande fast längs kusten, där den är fast vid land, en isvägg, en isfront, mellan grund eller isberg som stött på grund.

4.2 Operativa krav

4.2.1 Enligt punkten är det förbjudet att släppa ut toalettavfall inom polara farvatten, med undantag för när det görs i enlighet med bilaga IV till MARPOL 73/78 och de särskilda kraven i denna punkt 4.2.1. Det särskilda kravet enligt den första underpunkten är att fartyget släpper ut finfördelat och desinficerat toalettavfall i enlighet med bestämmelserna i bilaga IV till MARPOL 73/78 på ett avstånd av mer än 3 nautiska mil från en shelfis eller fastis, och att fartyget är så långt det är praktiskt möjligt från områden med en iskoncentration som överstiger 1/10. Det särskilda kravet enligt den andra underpunkten är att fartyget släpper ut toalettavfall som inte finfördelats och desinficerats i enlighet med bilaga IV till MARPOL 73/78 på ett avstånd av mer än 12 nautiska mil från en shelfis eller fastis och så långt det är praktiskt möjligt från områden med en iskoncentration som överstiger 1/10. Det särskilda kravet enligt den tredje underpunkten är att fartyget använder ett fungerande reningsverk för toalettavfall som certifierats av administrationen och som uppfyller kraven i bilaga IV till MARPOL 73/78 och släpper ut toalettavfallet i enlighet med bilaga IV till MARPOL 73/78 så långt det är praktiskt möjligt från närmaste land, shelfis, fastis eller området med en iskoncentration som överstiger 1/10.

Bestämmelser om allmänt förbud mot utsläpp av toalettavfall och utsläppsbegränsningar finns i 5 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten och bestämmelser om krav på fartyg i kapitlets 3 §.

4.2.2 Enligt punkten är utsläpp av toalettavfall i havet förbjudet från fartyg av kategori A och B som byggts den 1 januari 2017 eller senare och från alla passagerarfartyg som byggts den 1 januari 2017 eller senare. Undantag från bestämmelsen kan göras när fartyget har ett sådant reningsverk för toalettavfall som avses i punkt 4.2.1.3 och utsläppen stämmer överens med den punkten.

4.2.3 Punkten innehåller ett undantag från kraven i punkt 4.2.1 för fartyg av kategori A och B som trafikerar områden med en iskoncentration som överstiger 1/10 under längre tidsperioder. Sådana fartyg får endast släppa ut toalettavfall genom användning av ett reningsverk för toalettavfall som certifierats av administrationen för att uppfylla kraven i bilaga IV till MARPOL 73/78. Sådana utsläpp ska godkännas av administrationen.

Kapitel 5 – Förhindrande av förorening genom fast avfall från fartyg

5.1 Definitioner

5.1.1 I punkten definieras shelfis, med vilket avses en i vattnet flytande isplatta av betydande tjockled som höjer sig 2–50 m eller mer över havsytan och som är fast vid kusten.

5.1.2 I punkten definieras fastis, med vilket avses havsis som bildas och blir liggande fast längs kusten, där den är fast vid land, en isvägg, en isfront, mellan grund eller isberg som stött på grund.

5.2 Operativa krav

5.2.1 Enligt punkten är utsläpp i havet av fast avfall tillåtet i arktiska farvatten i enlighet med bilaga V till MARPOL 73/78, om de tilläggskrav som nämns i punkten uppfylls. Utsläpp av matavfall är endast tillåtet när fartyget är så långt det är praktiskt möjligt från områden med en iskoncentration på 1/10, men i varje fall inte mindre än 12 nautiska mil från närmaste land, närmaste shelfis eller närmaste fastis. Matavfall ska dessutom finfördelas eller malas och ska kunna passera genom ett nät med högst 25 mm stora öppningar. Matavfall får inte vara förorenat av andra avfallstyper, och det får inte släppas ut på isen. Utsläpp av djurkroppar är förbjudet. Allmänna bestämmelser om förbud mot utsläpp av fast avfall och utsläppsbegränsningar finns i 6 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Utsläpp av lastrester som inte kan samlas upp med hjälp av allmänt tillgängliga metoder för lossning ska endast vara tillåtna när fartyget är under gång och villkoren i punkt 5.2.1.5 uppfylls. Enligt dessa villkor får lastrester, rengöringsmedel eller tillsatsämnen som ingår i det tvättvatten som används i lastutrymmet inte innehålla några ämnen som klassificeras som skadliga för havsmiljön, med beaktande av de riktlinjer som tagits fram av IMO. Dessutom förutsätts det att avgångshamnen och följande destinationshamn finns inom arktiska farvatten och att fartyget inte kommer att förflytta sig utanför de arktiska farvattnen mellan dessa hamnar. En förutsättning är också att inga adekvata mottagningsanordningar som motsvarar de riktlinjer som IMO tagit fram finns tillgängliga i dessa hamnar. När de ovannämnda förutsättningarna är uppfyllda, får tvättvatten som använts i lastutrymmet och som innehåller rester släppas ut så långt det är praktiskt möjligt från områden där iskoncentrationen överskrider 1/10, men i alla händelser minst 12 nautiska mil från närmaste land, närmaste shelfis eller närmaste fastis.

5.2.2 Enligt punkten är utsläpp i havet av fast avfall tillåtet i Antarktisområdet i enlighet med bilaga V till MARPOL 73/78, om de tilläggskrav som nämns i punkten uppfylls. Ett tilläggskrav är att utsläpp enligt regel 6 i bilaga V till MARPOL 73/78 ska ske så långt det är praktiskt möjligt från områden med en iskoncentration som överskrider 1/10, men i alla händelser minst 12 nautiska mil från närmaste fastis. Matavfall får inte släppas ut på is.

5.2.3 Punkten innehåller en skyldighet att i tillämpliga fall ta drift i polara farvatten i beaktande i avfallsdagboken, avfallshanteringsplanen och de skyltar som krävs enligt bilaga V till MARPOL 73/78.

Del II-B i polarkoden innehåller ytterligare vägledning om bestämmelserna i inledningen och del II-A och har karaktären av rekommendation.

Resolution MSC.386(94)

Genom resolution MSC.386(94) har ett nytt kapitel XIV fogats efter kapitel XIII i SOLAS-konventionen. Bestämmelserna i fråga är tekniska, så resolutionen kan sättas i kraft genom förordning av statsrådet.

Genom resolutionen blir det med stöd av SOLAS-konventionen bindande att följa polarkoden.

Regel 1 i det nya kapitlet XIV innehåller definitioner av polarkoden, Antarktisområdet, arktiska farvatten, polara farvatten, fartyg byggt och motsvarande byggnadsstadium.

Enligt regel 2 i kapitlet ska fartyg som trafikerar polara farvatten och som byggts före den 1 januari 2017 uppfylla kraven i polarkoden före deras första mellanliggande eller förnyade besiktning, av dessa den som kommer först, efter den 1 januari 2018. Punkt 3 i regeln innehåller en uppmaning att beakta den ytterligare vägledning som ingår i del I-B i polarkoden. Detta är en icke-bindande uppmaning, och hör således inte till området för lagstiftningen. I punkt 4 konstateras det att kapitlet inte tillämpas på fartyg som ägs av staten och som används endast för icke-

kommersiell drift. Detta är en informativ bestämmelse, eftersom den överensstämmer med tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen. I punkt 5 konstateras det att kapitlet inte ska påverka statens rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt. Bestämmelsen är informativ, och hör således inte till området för lagstiftningen.

Enligt regel 3 ska fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för kapitlet uppfylla kraven i de säkerhetsrelaterade bestämmelserna i polarkoden och kraven i del I-A i polarkoden. Regeln innehåller bestämmelser om besiktning av och certifikat för fartyg. Bestämmelserna om certifikat och besiktning sådana de lyder i punkt 1.3 i del I-A i polarkoden har satts i kraft i Finland med stöd av fartygssäkerhetslagen. Dessa bestämmelser omfattar de certifikat som utfärdas med stöd SOLAS-konventionen, så regeln kan sättas i kraft genom förordning av statsrådet.

I punkt 1 och 2 i regel 4 ges möjlighet att avvika från de normativa krav som anges i kapitel 3, 6, 7 och 8 i polarkoden. Dessa krav gäller konstruktionsmässiga arrangemang, maskineri och elektriska installationer, åtgärder som gäller utformning och arrangemang i fråga om brandsäkerheten samt livsreddningsanordningar och livsreddningsarrangemang. Enligt regeln får denna utformning och dessa arrangemang avvika från vad som anges i polarkoden, förutsatt att den alternativa utformningen och de alternativa arrangemangen är lika effektiva och ger motsvarande säkerhetsnivå som bestämmelserna i polarkoden. Enligt punkt 3 i denna regel ska den alternativa utformningen och de alternativa arrangemangen analyseras, utvärderas och godkännas utifrån IMO:s riktlinjer. Enligt punkt 4 i regeln ska den alternativa utformningen och de alternativa arrangemangen antecknas i polarfartygscertifikatet och fartygets driftshandbok för polara farvatten. I den nationella lagstiftningen finns allmänna bestämmelser om likvärdigheter i fartygssäkerhetslagen. Enligt 8 § i den lagen är Trafiksäkerhetsverket behörig myndighet som kan tillåta att arrangemang som avviker från kraven i SOLAS-konventionen tillämpas på fartyget, om dessa är minst lika effektiva som de som föreskrivs i SOLAS-konventionen. Enligt 10 § i den lagen kan Trafiksäkerhetsverket godkänna att säkerhetsarrangemangen för ett enskilt fartyg genomförs på ett annat sätt än vad som anges i SOLAS-konventionen, om man på detta sätt uppnår minst samma säkerhetsnivå som när reglerna enligt SOLAS-konventionen iakttas. Således omfattar fartygssäkerhetslagen redan beviljande av likvärdighet, och det är inte behövligt att föreskriva om det på lagnivå.

Resolution MEPC.265(68)

Genom resolution MEPC.265(68) har IMO antagit de ändringar i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL 73/78 som föranleds av polarkoden.

Ändringar i MARPOL 73/78-konventionens bilaga I som gäller olja

Regel 3. Genom ändringen i regel 3, som gäller befrielser och dispenser, fogas till punkt I, som gäller befrielser i en situation där de bestämmelser som gäller konstruktion är oskäligen, ett omnämnande av tillämpning av punkt 1.2 i del II-A i polarkoden. Nationellt föreskrivs det om befrielserna i 2 kap. 3 § 1 mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten, där det hänvisas till kraven i bilaga I till MARPOL 73/78. De relevanta ändringarna till följd av polarkoden tas in i bilaga I till konventionen, så ändringen av regel 3 i bilaga I till konventionen hör till området för lagstiftningen. Genom resolutionen preciseras dessutom punkt 5.2 i regel 3 till följd av polarkoden samt omnumreras punkterna till följd av tilläggen. Punkt 5 i regel 3 i bilaga I gäller administrationens rätt att bevilja dispens från kraven i regel 31 som gäller övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp och i regel 32 som gäller gränsskiktsmätare. Enligt 2 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten får trafiksäkerhetsverket på skriftlig ansökan bevilja undantag från de krav som ställs på maskinrummets anordningar, konstruktioner och arrangemang för förhindrande av oljeutsläpp i bilaga I till MARPOL 73/78, förutsatt att anordningen, arrangemanget eller konstruktionen uppfyller kraven i bilaga I till MARPOL 73/78. Eftersom den beskrivna ändringen gäller bestämmelserna i fråga i bi-

laga I till konventionen, hör de ändringar som gjorts genom resolutionen till området för lagstiftningen.

Regel 4. I inledningen till regel 4, som gäller undantag, utvidgas regeln till att gälla förutom bestämmelser i bilaga I även förbudet mot oljeutsläpp enligt punkt 1.1.1 i miljödelen i polarkoden. I den nationella lagstiftningen finns det bestämmelser om utsläpp av olja i undantagsfall i 2 kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Ändringen i regel 4 i bilagan ändrar tillämpningsområdet för undantag, så den hör till området för lagstiftningen.

Regel 14. Punkt 5.1 i regel 14, som gäller utrustning för filtrering av olja, ändras så att administrationen kan medge undantag förutom för fartyg som uteslutande används för resor i specialområden dessutom för fartyg som används för resor i arktiska farvatten. I den nationella lagstiftningen finns det bestämmelser om dessa undantag i 2 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Eftersom den nu föreslagna ändringen gäller bestämmelserna i fråga i bilaga I till konventionen, så hör den till området för lagstiftningen. Genom resolutionen ändras också det internationella oljeskyddscertifikatet. Bestämmelsen gäller förpliktelser i anknytning till fartyg, så ändringen av den hör till området för lagstiftningen.

Regel 15. Genom tilläggen till rubrikerna för avsnitt A och C lämnas arktiska farvatten utanför tillämpningsområdet för avsnitten i fråga och förbjuds utsläpp av olja inom området i fråga. Bestämmelser om förbud mot utsläpp av olja och utsläppsbegränsningar finns i den nationella lagstiftningen i 2 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Eftersom fartygens verksamhet begränsas genom ändringarna hör ändringarna till området för lagstiftningen.

Regel 34. Genom tillägget till rubriken för avsnitt A lämnas arktiska farvatten utanför tillämpningsområdet för avsnittet i fråga och således förbjuds utsläpp av olja inom området i fråga. Bestämmelser om förbud mot utsläpp av olja och utsläppsbegränsningar finns i den nationella lagstiftningen i 2 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Eftersom fartygens verksamhet begränsas genom ändringarna hör ändringarna till området för lagstiftningen.

Regel 38. I punkterna 2.5 och 3.5 i regel 38, som gäller mottagningsanordningar utanför specialområden, föreslås det att det fogas hänvisningar till det förbud mot utsläpp av olja som anges i polarkoden. Reglerna innehåller hänvisningar till det förbud mot utsläpp av olja som anges i bilaga I till MARPOL 73/78. I den nationella lagstiftningen föreskrivs det om mottagningsanordningar i hamn i 9 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. Enligt 9 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten ska hamninnehavaren se till att det i hamn finns anordningar som är tillräckliga för att bl.a. av de fartyg som anlöper hamnen ta emot oljehaltigt avfall som lämnas till innehavaren för omhändertagande. De ändringar i bilaga I till MARPOL 73/78 som antagits genom resolution MEPC.265(68) hör därmed till området för lagstiftningen.

Regel 46. Genom resolutionen antogs ett nytt kapitel 11 till bilaga I, vilket innehåller regler om fartyg som trafikerar polara farvatten. Regel 46, som innehåller definitioner, motsvarar de definitioner som fogats till andra bilagor till MARPOL 73/78 och som beskrivs nedan. Genom regeln fogas definitioner av polarkoden, arktiska farvatten och polara farvatten till bilaga I. Definitionerna anknyter till bestämmelserna i bilagorna till MARPOL 73/78, som har ändrats genom resolution MEPC.265(68). Den huvudsakliga delen av bestämmelserna och ändringarna av dem hör till området för lagstiftningen på det sätt som har beskrivits här, varför också definitionerna hör till området för lagstiftningen.

Regel 47. Den andra regeln i kapitel 11 gäller tillämpning och krav. Enligt punkt 1 i regeln tillämpas kapitlet på alla fartyg som trafikerar polara farvatten. I den nationella lagstiftningen förbjuds utsläpp av olja eller oljehaltig blandning från finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon genom 2 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Denna bestämmelse om-

fattar också polara farvatten. Finländska myndigheter ska vid hamnstatskontrollinspektioner utöva tillsyn över att MARPOL 73/78 iakttas, inklusive regel 47 i bilaga I. Finland har dock inte befogenhet att föreskriva om utsläppsförbud för andra staters fartyg utanför sitt territorialvatten eller sin ekonomiska zon. Bestämmelser om hamnstatskontrollinspektioner finns i den nationella lagstiftningen i tillsynslagen. Enligt punkt 2 i regel 47 ska varje fartyg som omfattas av punkt 1 iakttas de miljörelaterade bestämmelserna i polarkoden. I bestämmelserna som gäller förbud mot utsläpp av olja i 2 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten hänvisas det till bilaga I till MARPOL 73/78. Därmed hör bestämmelserna i punkt 1 och 2 i regel 47 i MARPOL 73/78 som infogats genom resolution MEPC.265(68) till området för lagstiftningen. Enligt punkt 3 i regeln bör den ytterligare vägledning som ingår i del II-B i polarkoden beaktas vid tillämpningen av de miljörelaterade bestämmelserna i polarkoden. Vägledningen i fråga är teknisk och punkt 3 hör därmed inte till området för lagstiftningen.

BIHANG II

Formulär för IOPP-certifikat och supplement

Formulär A och B. Formulären innehåller tekniska hänvisningar till polarkoden. Supplementen är behövliga för att bestämmelserna i polarkoden ska beaktas vid beviljande av IOPP-certifikat. I den nationella lagstiftningen föreskrivs det enligt 2 kap. 7 § i miljöskyddslagen för sjöfarten att Trafiksäkerhetsverket och enligt propositionen även ett klassificeringssällskap på skriftlig ansökan utfärdar IOPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga I till MARPOL 73/78, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i bilaga I till MARPOL 73/78. Genom resolution MEPC.265(68) infogas i bilaga I i IOPP-certifikatet en hänvisning till polarkoden, dvs. kraven enligt bilaga I ändras. Därmed hör ändringarna i certifikatet till området för lagstiftningen.

Ändringar i MARPOL 73/78-konventionens bilaga II som gäller skadliga flytande ämnen

Regel 3. Regel 3, som gäller undantag, ändras så att undantag kan beviljas förutom från kraven i bilaga II till MARPOL 73/78 även från kraven i de miljörelaterade bestämmelserna i polarkoden. I den nationella lagstiftningen finns det bestämmelser om utsläpp av skadliga flytande ämnen i undantagsfall i 4 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Den ändring som genom resolution MEPC.265(68) gjorts i regel 3 i bilagan ändrar tillämpningsområdet när det gäller undantag, så den hör till området för lagstiftningen.

Regel 16. I punkt 3 i regel 16, som gäller kontrollåtgärder, fogas till kraven att fartygets befälhavare ska iakttas de regler som gäller flytande ämnen en hänvisning till de miljörelaterade bestämmelserna i polarkoden. Bestämmelser om lossning av last och övervakning av rengöring av tankar finns i den nationella lagstiftningen i 4 kap. 9 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Genom ändringen utökas de krav som ställs på fartygens befälhavare, så den hör till området för lagstiftningen.

Reglerna 21 och 22. Genom resolution MEPC.265(68) antogs ett nytt kapitel 10 till bilaga II till MARPOL 73/78, vilket innehåller regler om fartyg som trafikerar polara farvatten. Reglerna 21 och 22 motsvarar det nya 11 kapitlet som införts i bilaga I till MARPOL 73/78, dvs. de nya reglerna 46 och 47. Därmed hör reglerna 21 och 22 i bilaga II på samma sätt som det har beskrivits ovan i fråga om reglerna 46 och 47 i bilaga I till området för lagstiftningen.

BIHANG IV

Standardformat för lasthanteringsmanual

Avsnitt 1 och avsnitt 4. Genom resolutionen görs de med anledning av polarkoden behövliga ändringarna i standardformatet för lasthanteringsmanualen. Bestämmelser om lasthanteringsma-

nualen och de krav som hänför sig till den finns i den nationella lagstiftningen i 4 kap. 6 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Enligt bestämmelsen godkänner Trafiksäkerhetsverket manualen på skriftlig ansökan, förutsatt att den uppfyller kraven i bilaga II till MARPOL 73/78. Genom resolution MEPC.265(68) ändras kraven i enlighet med lasthanteringsmanualen i bilaga II, så ändringarna i lasthanteringsmanualen hör till området för lagstiftningen.

Ändringar i MARPOL 73/78-konventionens bilaga IV som gäller förhindrande av förorening genom toalettavfall från fartyg

Regel 3. Genom den ändring som gjorts i inledningen till regel 3, som gäller undantag, utvidgas de undantag som nämns i regeln till att gälla också det förbud mot utsläpp av toalettavfall som anges i polarkoden. I den nationella lagstiftningen finns det bestämmelser om förbud mot utsläpp av toalettavfall i 5 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Den ändring i regel 3 som gjorts genom resolution MEPC.265(68) ändrar tillämpningsområdet för undantag, så ändringen hör till tillämpningsområdet för lagstiftningen.

Reglerna 17 och 18. Genom resolution MEPC.265(68) antogs ett nytt kapitel 7 till bilaga IV till MARPOL 73/78, vilket innehåller regler om fartyg som trafikerar polara farvatten. Reglerna 17 och 18 motsvarar det nya 11 kapitlet som införts i bilaga I till MARPOL 73/78, dvs. de nya reglerna 46 och 47. Därmed hör reglerna 17 och 18 i bilaga IV på samma sätt som det har beskrivits ovan i fråga om reglerna 46 och 47 i bilaga I till området för lagstiftningen.

Ändringar i MARPOL 73/78-konventionens bilaga V, som gäller förhindrande av förorening genom fast avfall från fartyg

Regel 3. Till det allmänna förbudet mot utsläpp av fast avfall i havet fogas genom resolution MEPC.265(68) en hänvisning till regeln om förbud mot utsläpp av fast avfall i polarkoden. I den nationella lagstiftningen finns det bestämmelser om förbud mot utsläpp av fast avfall i 6 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Tillägget utvidgar förbudet enligt regel 3 och hör därmed till området för lagstiftningen.

Regel 7. Genom den godkända ändringen i inledningen till regel 7, som gäller undantag, tillåts undantag förutom i fråga om reglerna i bilaga V även i fråga om utsläppsförbudet enligt polarkoden. Till punkt 2.1, som gäller undantag i fråga om utsläpp av matavfall som utgör en hälsorisk för människor ombord på fartyget, fogas en hänvisning till de krav i polarkoden som gäller när fartyget är under gång. I den nationella lagstiftningen finns det bestämmelser om utsläpp av fast avfall i undantagsfall i 6 kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Den genom resolution MEPC.265(68) gjorda ändringen i regel 7 i bilagan ändrar tillämpningsområdet för undantag, så den hör till området för lagstiftningen.

Regel 10. Till punkt 1.1 i regel 10, som gäller skyltar, avfallshanteringsplaner och förande av avfallsdagbok fogas en hänvisning till det utsläppsförbud som anges i polarkoden. I den nationella lagstiftningen finns det bestämmelser om skyltning som anger förbud och begränsningar som gäller utsläpp av fast avfall i 6 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Genom ändringen ökar fartygens skyldigheter, så ändringen hör till området för lagstiftningen.

Regel 13 och 14. Genom resolution MEPC.265(68) antogs ett nytt kapitel 3 till bilaga V till MARPOL 73/78, vilket innehåller regler om fartyg som trafikerar polara farvatten. Reglerna 13 och 14 motsvarar den nya 11 kapitlet som införts i bilaga I till MARPOL 73/78, dvs. de nya reglerna 46 och 47. Därmed hör reglerna 13 och 14 i bilaga V på samma sätt som det har beskrivits ovan i fråga om reglerna 46 och 47 i bilaga I till området för lagstiftningen.

BIHANG

Formuläret för avfallsdagboken

Genom resolutionen infogas de behövliga hänvisningarna till polarkoden i formuläret för avfallsdagboken. I den nationella lagstiftningen finns bestämmelser om fartygets avfallsdagbok och kraven på den i 5 kap. 6 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Enligt bestämmelsen ska Trafiksäkerhetsverket fastställa formuläret för avfallsdagboken i enlighet med bilaga V till MARPOL 73/78. Därmed hör de ändringar i formuläret för avfallsdagboken i bilaga V som gjorts genom resolution MEPC.265(68) till området för lagstiftningen.

1.6 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG

Förordningen innehåller bestämmelser om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från fartyg med en bruttodräktighet över 5 000. I förordningen föreskrivs det att företaget för vart och ett av sina fartyg ska övervaka och rapportera parametrar under en rapporteringsperiod. Kontrollörer som är ackrediterade av ett nationellt ackrediteringsorgan bedömer övervakningsplanerna och utsläppsrapporterna samt utfärdar verifieringsrapporter och dokument om överensstämmelse. Nedan beskrivs innehållet i de artiklar i förordningen som förutsätter ändring av den nationella lagstiftningen och artiklarnas förhållande till lagstiftningen i Finland. Bestämmelser om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från fartyg ingår inte i den nationella lagstiftningen.

Artikel 11. Utsläppsrapporternas innehåll. Enligt artikel 11.1 ska medlemsstaterna till kommissionen och myndigheterna i de berörda flaggstaterna lämna in en utsläppsrapport för varje fartyg under deras ansvar. Utsläppsrapporterna ska från och med 2019 lämnas in senast den 30 april varje år. På det sätt som föreskrivs nedan föreslås det att miljöskyddslagen för sjöfarten ändras så att den myndighet som avses i artikeln är Trafiksäkerhetsverket.

Artikel 16. Ackreditering av kontrollörer. Enligt artikel 16.1 ackrediteras kontrollörer av ett nationellt ackrediteringsorgan. I Finland avses med det nationella ackrediteringsorganet Säkerhets- och kemikalieverkets ackrediteringsenhet (Ackrediteringstjänsten FINAS). Artikeln förutsätter att miljöskyddslagen för sjöfarten ändras så att Ackrediteringstjänsten FINAS utses till ackrediteringsorgan, som i enlighet med förordningen ackrediterar de kontrollörer som bedömer övervakningsplanerna och utsläppsrapporterna och utfärdar verifieringsrapporter och dokument om överensstämmelse.

Artikel 17. Dokument om överensstämmelse. Enligt artikel 17.4 ska kontrollören informera flaggstatens myndighet om utfärdandet av dokument om överensstämmelse. Det är behövligt att till miljöskyddslagen för sjöfarten foga en bestämmelse enligt vilken myndigheten i fråga är Trafiksäkerhetsverket.

Artikel 20. Sanktioner, informationsutbyte och avvísingsbeslut. Enligt artikel 20.1 ska medlemsstaterna föreskriva om sanktioner vid underlåtelse att uppfylla övervaknings- och rapporterings-skyldigheterna enligt artiklarna 8–12. I syfte att uppfylla kriminaliseringskravet föreslås det att det till bestämmelserna om påföljder i 13 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten på det sätt som föreskrivs nedan fogas en ny punkt genom vilken kriminaliseringen genomförs.

Enligt artikel 20.2 ska medlemsstaterna upprätta informationsutbyte och samarbete mellan de nationella myndigheterna och anmäla de nationella sanktionsförfarandena mot ett visst fartyg från en medlemsstats sida till kommissionen, Europeiska sjösäkerhetsbyrån och övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten. Skyldigheten i förordningen gäller som sådan direkt finska myndigheter och punkten behöver inte ingå i den nationella lagstiftningen.

Enligt artikel 20.3 kan den berörda myndigheten i medlemsstaten utfärda ett avvisningsbeslut för ett fartyg som har underlåtit att uppfylla kraven i förordningen. I den finska lagstiftningen finns det bestämmelser om utvisning av fartyg i 14 g § i tillsynslagen. MRV-förordningen är som sådan tillämplig, så den nationella lagstiftningen behöver ändå inte ändras.

Enligt artikel 20.4 ska fartygsägaren eller operatören ha rätt till ett effektivt rättsmedel och ska på lämpligt sätt informeras om det av den behöriga myndigheten i medlemsstaten. Den behöriga myndigheten i medlemsstaten ska definieras i den nationella lagstiftningen. Det föreslås att detta görs genom en ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten där Trafiksäkerhetsverket utses till behörig myndighet enligt MRV-förordningen.

2 Lagförslag

2.1 **Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i bilaga I till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg**

1 §. Paragrafen innehåller en sedvanlig blankettlagsbestämmelse genom vilken de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar i bilaga I till MARPOL 73/78 som gjorts genom resolutionerna MEPC.186(59) och MEPC.187(59) sätts i kraft. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen specificeras nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Enligt paragrafen ska bestämmelser om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i ändringarna i bilaga I till MARPOL 73/78 och om lagens ikraftträdande utfärdas genom förordning av statsrådet.

2.2 **Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i bilaga IV till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg**

1 §. Paragrafen innehåller en sedvanlig blankettlagsbestämmelse genom vilken de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar i bilaga IV till MARPOL 73/78 som gjorts genom resolutionerna MEPC.200(62), MEPC.274(69) och MEPC.275(69) sätts i kraft. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen specificeras nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Enligt paragrafen ska bestämmelser om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i ändringarna i bilaga IV till MARPOL 73/78 och om lagens ikraftträdande utfärdas genom förordning av statsrådet.

2.3 **Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilagan V till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg**

1 §. Paragrafen innehåller en sedvanlig blankettlagsbestämmelse genom vilken de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den genom resolution MEPC.201(62) reviderade bilagan V till MARPOL 73/78 sätts i kraft. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen specificeras nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Enligt paragrafen ska bestämmelser om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i den reviderade bilagan V till MARPOL 73/78 och om lagens ikraftträdande utfärdas genom förordning av statsrådet.

2.4 **Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i bilaga VI till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg**

1 §. Paragrafen innehåller en sedvanlig blankettlagsbestämmelse genom vilken de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar i bilaga VI till MARPOL 73/78 som gjorts genom resolutionerna MEPC.251(66) och MEPC.258(67) sätts i kraft. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen specificeras nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Enligt paragrafen ska bestämmelser om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i bilaga VI till MARPOL 73/78 och om lagens ikraftträdande utfärdas genom förordning av statsrådet.

2.5 Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i bilagor I, II, IV och V till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg

1 §. Paragrafen innehåller en sedvanlig blankettlagsbestämmelse genom vilken de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL 73/78 som gjorts genom resolutionen MEPC.265(68) sätts i kraft. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen specificeras nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Enligt paragrafen ska bestämmelser om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL 73/78 och om lagens ikraftträdande utfärdas genom förordning av statsrådet.

2.6 Lagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten

1 kap.

2 §. Definitioner. Definitionen av lastrester i 25 punkten och definitionen av fast avfall i 36 punkten ändras så att de motsvarar bestämmelserna i den reviderade bilagan V till MARPOL 73/78.

2 kap. Förhindrande av oljeutsläpp från fartyg.

5 §. Fartygs beredskapsplaner för oljeförorening. Enligt förslaget ska paragrafen delas in i två moment, så att det i 1 mom. föreskrivs att skyldigheten i fråga om beredskapsplaner gäller alla de fartyg oavsett flagg som avses i momentet.

Till 2 mom. fogas den gällande bestämmelsen om Trafiksäkerhetsverkets befogenheter att godkänna en beredskapsplan. Till 2 mom. ska också fogas en bestämmelse om att även ett erkänt klassificeringssällskap får godkänna ett finskt fartygs beredskapsplan för oljeförorening. Genom att utvidga fullmakten att godkänna så att den också gäller klassificeringssällskap strävar man efter att effektivisera Trafiksäkerhetsverkets verksamhet och minska rederiernas administrativa börda. En motsvarande ändring gjordes 2014 i fartygssäkerhetslagen och lagen om fartygspersonal, och i fråga om miljöskyddslagen för sjöfarten i samband med det nationella ikraftsättandet av IMO:s barlastvattenkonvention 2016.

Det är fråga om att anförtro andra än myndigheter offentliga förvaltningsuppgifter. Erkänt klassificeringssällskap definieras i 2 § 42 punkten i fartygssäkerhetslagen, och det hänvisas till lagen i den nya 2 § 1 mom. 47 a-punkten (473/2016) i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Enligt 2 § 42 punkten i fartygssäkerhetslagen avses med erkänt klassificeringssällskap ett klassificeringssällskap som erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (nedan klassificeringssällskapsförordningen) och med vilket Trafiksäkerhetsverket har slutit avtal om besiktningsbemyndigande. Trafiksäkerhetsverket får med stöd av denna förordning bemyndiga ett erkänt klassificeringssällskap att utföra besiktningen helt eller delvis och bevilja certifikat på basis av besiktningen. Trafiksäkerhetsverket har för närvarande avtal med sju erkända klassificeringssällskap: Lloyd's Register, American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, DNV GL AS, Nippon Kaiji Kyokai, Rina Services och Russian Maritime Register of Shipping.

I och med den ovannämnda ändringen av miljöskyddslagen för sjöfarten fogades till lagen bestämmelser med anknytning till klassificeringssällskapens nya befogenheter. Dessa gäller straffrättsligt tjänsteansvar, skadeståndsansvar och ändringssökande. I den nya 13 kap. 2 a § föreskrivs

om det straffrättsliga tjänsteansvar och det skadeståndsansvar som gäller utförandet av förvaltningsuppgifter. Enligt det lagförslag som är under behandling i riksdagen kan Trafiksäkerhetsverket bemyndiga ett klassificeringssällskap att utfärda certifikat och godkänna beredskapsplaner på det sätt som beskrivs i detta förslag. Uppgifterna är offentliga förvaltningsuppgifter. Om en offentlig förvaltningsuppgift anförtros andra än en myndighet, ska ansvaret hos dem som ska sköta uppgiften i allmänhet bestämmas på samma sätt som för myndigheten. Enligt grundlagsutskottets praxis är det till följd av 124 § i grundlagen inte längre nödvändigt att i lagen hänvisa till allmänna förvaltningslagar (GrUU 37/2010 rd, GrUU 13/2010 rd och GrUU 42/2005 rd). I 13 kap. finns de bestämmelser som behövs till denna del.

I 13 kap. 7 § föreskrivs om rättelse. Genom den ovannämnda ändringen av miljöskyddslagen för sjöfarten fogades till 7 § 1 mom. ett omnämnande av erkänt klassificeringssällskap i vars beslut en part får söka rättelse hos Trafiksäkerhetsverket. Om befogenhet att fatta förvaltningsbeslut har anförtrots andra än en myndighet, begärs omprövning i allmänhet hos den egentliga myndigheten. Bestämmelsen tryggar rättsskyddet och är ändamålsenlig med tanke på den tillsyn som Trafiksäkerhetsverket utövar.

7 §. IOPP-certifikat. I 2 mom. föreslås ett tillägg om att även ett erkänt klassificeringssällskap får utfärda IOPP-certifikat för finska fartyg. Ovan i detaljmotiveringen till 5 § redogörs närmare för bestämmelser, förfaranden och praxis i fråga om bemyndigande av klassificeringssällskap.

2 a kap. Överföring av oljelast från ett fartyg till ett annat

Det föreslås dessutom att det fogas till lagen ett nytt 2 a kap., som behövs till följd av bestämmelserna i det nya kapitel 8 som fogats till bilaga I till MARPOL 73/78 genom resolution MEPC.186(59) och till följd av begränsningarna i fråga om STS-operationer.

1 §. Områden som anvisats för STS-operationer. Enligt paragrafen får överföring av oljelast mellan oljetankfartyg (STS-operation) utföras endast i hamnområden samt dessutom på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon endast på ställen som Trafiksäkerhetsverket utser efter att ha förhandlat med Gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral, Tullen och den i lagen om fartygsservice avsedda VTS-myndigheten. Vid utseendet av områden ska en god nivå på miljöskyddet säkerställas.

Det har ansetts behövligt att utse områden både inom finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon bl.a. för att det ska säkerställas att överföring av oljelast sker på områden där risken för oljeolyckor är så liten som möjligt. Detta är ytterst viktigt på livligt trafikerade Finska viken, som är mycket smal och där även den ekonomiska zonen är väldigt smal. Genom bestämmelserna har man för avsikt att säkerställa att överföring av oljelast mellan oljetankfartyg sker på ett säkert sätt även i de situationer där olja inte transporteras till eller från Finland.

Den allmänna säkerhetsmyndigheten inom sjöfarten i Finland är Trafiksäkerhetsverket, som bl.a. ansvarar för regleringen och övervakningen av trafiksystemet och främjar trafiksäkerheten. Trafiksäkerhetsverket ska föra en offentlig tillgänglig förteckning över de utsedda områdena.

Berörda intressentgrupper, såsom kommuner, landskap, de aktörer som överför olja och andra berörda parter, ska höras vid utseendet. I samband med utseendet ska också den befintliga oljebekämpningsberedskapen och planen för mottagande av fartyg i behov av assistans enligt lagen om fartygstrafikservice beaktas.

På STS-operationer som utförs på territorialhav ska också de föreskrifter om transportrutter på Finlands territorialhav som har utfärdats av Tullen med stöd av tullagen tillämpas. Enligt Tullens föreskrift om transportrutter är tullvägar till sjöss de allmänfarleder som avses i vattenlagen

(587/2011) och som används i utrikestrafik eller i trafiken mellan Fastlandsfinland och Åland. Tullens elektroniska servicecentral kan i fråga om fartyg som ankommer och avgår i sjötrafik av särskilda skäl och på de villkor den ställer i enstaka fall bevilja rätt till undantag från den skyldighet enligt Tullens föreskrift som gäller transport av varor längs en tullväg till berörda tullkontor eller till en annan plats som godkänts av Tullen. I sjötrafiken är sådana andra platser hamnanläggningar som godkänts av Trafiksäkerhetsverket, alltså i praktiken hamnar för utrikestrafik. När det gäller STS-operationer som utförs till sjöss är det uttryckligen fråga om enstaka fall, varvid Tullens elektroniska servicecentral fattar beslut om fartygets ankomst.

Under de senaste åren har i praktiken inga laster överförts mellan oljetankfartyg på Finlands territorialhav.

Enligt det föreslagna 3 mom. kan Trafiksäkerhetsverket av särskilda skäl bevilja undantag från bestämmelserna i 1 mom. Då ska de myndigheter som nämns i 2 mom. också höras. Bestämmelsen behövs t.ex. om en STS-operation inte kan utföras inom det utsedda området på grund av isförhållandena och det i övrigt finns grundad anledning för STS-operationen. En grund farled kan t.ex. leda till att ett stort oljetankfartyg inte kan komma ända in i hamn och att lasten måste överföras till mindre oljetankfartyg. Behandlingstiden för beviljande av undantag är inte bunden till den tidsfrist på 48 timmar som föreskrivs för förhandsanmälan. En rimlig behandlingstid för beviljande av undantag är under normala förhållanden två veckor, eftersom beslutet kräver att andra myndigheter hörs.

Enligt 4 mom. kan Trafiksäkerhetsverket förbjuda en enskild STS-operation, om särskilda skäl som hänför sig till skyddet av den marina miljön förutsätter det. Särskilda skäl kan t.ex. ha med is- och väderförhållanden att göra. I synnerhet den livliga fartygstrafiken på Finska viken kan till följd av isförhållandena eller annars på grund av svåra väderförhållanden medföra att en planerad STS-operation inte kan utföras planenligt. I praktiken kan ett förbud orsakas t.ex. av en plötsligt förhöjd risk för oljeolyckor. I sådana fall informerar Gränsbevakningsväsendet eller VTS-myndigheten Trafiksäkerhetsverket om de risker som de har observerat i sin egen verksamhet eller i samarbetet med andra aktörer till havs. Trafiksäkerhetsverket har ett beredskapssystem som är verksamt dygnet runt. Regleringen gäller STS-operationer inom utsedda områden och STS-operationer som görs med ett undantag beviljat av Trafiksäkerhetsverket som grund.

I 5 mom. tas det för tydlighetens skull in en bestämmelse i enlighet med punkt 4 i regel 40 i bilaga I om de undantagssituationer där bestämmelserna i kapitlet inte tillämpas.

2 §. STS-plan. I paragrafen föreslås en bestämmelse om att ett oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 och som används för överföring av oljelast mellan oljetankfartyg till sjöss ska ha en av Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänd plan för överföring av oljelast. Fartygen ska följa denna plan vid utförandet av STS-operationer. Redan för närvarande utarbetar företag som överför olja en plan för dessa operationer. Denna praxis baserar sig på branschens egen reglering.

3 §. Skyldighet att meddela på förhand om STS-operationer. I 1 mom. ska det föreskrivas om skyldigheten att meddela på förhand om STS-operationer när det gäller finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon. Eftersom STS-operationer som utförs på territorialhav omfattas av tullagstiftningen, ska det i 2 § nämnda fartygets trafikidkare, ägare, agent eller befälhavare enligt förslaget använda det elektroniska systemet för hantering av information inom sjöfarten enligt 20 a § i lagen om fartygstrafikservice för att meddela till Tullen om sin plan att utföra en STS-operation på finskt vattenområde. I fråga om den ekonomiska zonen ska anmälan göras till VTS-myndigheten genom att använda det ovannämnda elektroniska systemet för hantering av information inom sjöfarten. Det är fråga om det elektroniska Portnet-systemet som upprätthålls av Trafiksverket. Med hjälp av Portnet kan aktörer inom sjöfarten göra en anmälan till myndigheterna via ett

enda system. Syftet med anmälan är att säkerställa att de myndigheter som ansvarar för fartygstrafikservice, oljebekämpning och sjöräddning har kännedom om de läktringar som utförs och kontakt till det fartyg som utför läktringen.

Enligt 2 mom. ska anmälan göras 48 timmar före den planerade läktringen i enlighet med bilaga I till MARPOL 73/78 och anmälan ska innehålla de uppgifter som anges i den bilagan.

Paragrafens 3 mom. innehåller i enlighet med bilaga I till MARPOL 73/78 en bestämmelse om förfarandet i det fall att en anmälan inte kan göras 48 timmar på förhand.

Enligt det föreslagna 4 mom. ska Tullen och VTS-myndigheten förmedla informationen om anmälan om en STS-operation till Trafiksäkerhetsverket och de andra myndigheter som nämns i 1 § 2 mom., dvs. Gränsbevakningsväsendet och Finlands miljöcentral. Tullen får utfärda närmare föreskrifter om registreringen av de anmälningar i systemet för hantering av information inom sjöfarten som krävs enligt 1 mom. 1 punkten, och VTS-myndigheten får utfärda närmare föreskrifter om registreringen av de anmälningar i systemet som krävs enligt 1 mom. 2 punkten.

4 §. Behörighetskrav för personer med det övergripande tillsynsansvaret för STS-operationer. Enligt den föreslagna paragrafen ska ett oljetankfartyg som avses i 2 § 1 mom. ha en person som innehar det övergripande tillsynsansvaret för STS-operationer och som är behörig att utföra alla de uppgifter som hänför sig till STS-operationer i enlighet med vad som föreskrivs i punkt 4 i regel 41 i bilaga I. I fråga om behörigheten ska de av IMO fastställda behörighetskraven som beskrivs i anvisningarna om bästa praxis för STS-operationer beaktas. Företag som utför STS-operationer kräver redan nu utifrån branschens egna regler att operationen har en person som innehar det övergripande tillsynsansvaret och som har sådan behörighet som operationen förutsätter.

5 §. Ansvar för kostnaderna för beredskapsåtgärder. I paragrafen föreslås bestämmelser om att trafikidkaren på eller ägaren av det fartyg som tar emot olja svarar för de kostnader som bekämpningsmyndigheternas beredskapsåtgärder i samband med STS-operationer kan medföra. I samband med STS-operationer ska oljebranschens anvisningar för säkra STS-operationer iakttas, i vilka även ingår beredskapsåtgärder. Om det utöver detta är behövligt att finländska oljebekämpningsmyndigheter vidtar beredskapsåtgärder, är det nödvändigt att införa bestämmelser om att STS-operationens aktörer har kostnadsansvar, för att inte kostnadsansvaret ska läggas på myndigheterna. Avsikten är att närmare bestämmelser om hur kostnaderna bestäms utfärdas genom förordning av statsrådet.

6 §. Närmare bestämmelser och föreskrifter. I paragrafen iakttas bestämmelserna om utfärdande av förordning på det i miljöskyddslagen för sjöfarten sedvanliga sättet. Enligt paragrafen får det utfärdas närmare bestämmelser endast i fråga om finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa i syfte att verkställa bilaga I till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska unionens rättsakter. De internationella förpliktelser som är bindande för Finland och som det får utfärdas närmare bestämmelser och föreskrifter i syfte att verkställa dem omfattar för närvarande bilaga I till MARPOL 73/78. För närvarande pågår det inom ramen för HELCOM ett arbete med att uppdatera HELCOM:s rekommendation, med avsikten att i så stor utsträckning som möjligt harmonisera praxisen för STS-operationer och bränslepåfyllning på Östersjön.

I 1 mom. föreslås bestämmelser om bemyndigande att genom förordning utfärda närmare bestämmelser om arrangemang och begränsningar i samband med utförandet STS-operationer, inklusive beredskapsåtgärder och kostnaderna för dessa. Bestämmelserna i förordningen ska grunda sig på bestämmelserna om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och om myndigheternas befogenheter. Förutsättningarna för bestämmelserna baserar sig i praktiken till stora delar

på bestämmelserna i kapitel 8 i bilaga I till MARPOL 73/78. I de allmänna reglerna om säkerhet och miljöskydd i regel 40 i bilagan bestäms bl.a. att en STS-plan ska utarbetas med beaktande av den information som ingår i IMO:s anvisningar om bästa praxis för STS-operationer. Bemyndigande att utfärda förordning gör det möjligt att till behövliga delar ta in IMO:s anvisningar i den finska lagstiftningen och även att framtida ändringar i anvisningarna kan tas in i den finska lagstiftningen på ett smidigt sätt. I enlighet med motiveringen för 5 § är avsikten också att genom förordning utfärda bestämmelser om grunderna för de kostnader som beredskapsåtgärder orsakar oljebekämpningsmyndigheter.

Trafiksäkerhetsverket får enligt 2 mom. utfärda närmare tekniska föreskrifter som anknyter till utförande av STS-operationer i fråga om finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför dessa. I momentet specificeras vad det får utfärdas tekniska föreskrifter om. Trafiksäkerhetsverket får enligt 1 mom. utfärda tekniska föreskrifter om det praktiska utförandet av STS-operationer. Föreskrifterna ska basera sig på kapitel 8 i bilaga I. Trafiksäkerhetsverket får också utfärda närmare tekniska föreskrifter om innehållet i den STS-plan som avses i 2 § i detta kapitel. Föreskrifterna ska basera sig på kapitel 8 i bilaga I.

Enligt 3 mom. får de bestämmelser som avses i 1 mom. och de föreskrifter som avses i 2 mom. utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet och i inrikes fart. Bestämmelsen främjar miljöskyddsmålen inom sjötrafiken. Momentet motsvarar den allmänna regleringen enligt denna lag att reglering om internationell trafik utsträcks att gälla också inrikes fart.

4 kap. Förhindrande av utsläpp av skadliga flytande ämnen från fartyg.

2 §. Förbud mot utsläpp av skadliga flytande ämnen och utsläppsbegränsningar. I 2 mom. finns en bestämmelse om att det är förbjudet att i Antarktis från finska fartyg till vatten släppa ut skadliga flytande ämnen eller blandningar som innehåller sådana. Det föreslås att momentet stryks, eftersom förbudet mot utsläpp av skadliga flytande ämnen från fartyg utvidgas till att gälla alla polarområden i enlighet med det nya kapitel 10 i bilaga II till MARPOL 73/78 som antagits genom resolution MEPC.265(68). Med stöd av blankettlagen om sättande i kraft av de ändringar som gjorts i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL 73/78 genom resolution MEPC.265(68) gäller detta förbud mot utsläpp som lag. Det förbud som sätts i kraft genom blankettlagen omfattar därmed förbudet mot utsläpp enligt det nuvarande 4 kap. 2 § 2 mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten, och därför kan momentet strykas som obehövligt. Detta förenhetligar också regleringen, eftersom det i miljöskyddslagen för sjöfarten inte föreslås bestämmelser om andra utsläppsbegränsningar i polarområden i enlighet med de bilagor I, IV och V till MARPOL 73/78 som antagits genom resolution MEPC.265(68), utan dessa bestämmelser sätts enbart i kraft genom blankettlagen.

4 §. Konstruktions- och anordningskrav på kemikalietankfartyg. I 2 mom. föreslås ett tillägg om att även ett erkänt klassificeringssällskap får godkänna fartygsspecifika effektivitetstest av finska kemikalietankfartygs pump- och rörledningsanordningar. Ovan i detaljmotiveringen till 2 kap. 5 § redogörs närmare för bestämmelser, förfaranden och praxis i fråga om bemyndigande av klassificeringssällskap.

5 §. Beredskapsplaner för marina föroreningar. I 3 mom. föreslås ett tillägg om att även ett erkänt klassificeringssällskap får godkänna de beredskapsplaner för marina föroreningar som avses i paragrafen när det gäller ett finskt fartyg. Ovan i detaljmotiveringen till 2 kap. 5 § redogörs närmare för bestämmelser, förfaranden och praxis i fråga om bemyndigande av klassificeringssällskap. I paragrafen ska det preciseras att bestämmelsen gäller finska fartyg.

6 §. Lasthanteringsmanual. I 2 mom. föreslås ett tillägg om att även ett erkänt klassificeringssällskap får godkänna ett finskt fartygs lasthanteringsmanual. Ovan i detaljmotiveringen till 2 kap. 5 §

redogörs närmare för bestämmelser, förfaranden och praxis i fråga om bemyndigande av klassificeringssällskap. I paragrafen ska det preciseras att bestämmelsen gäller finska fartyg.

8 §. *Andra certifikat som gäller transport av skadliga flytande ämnen.* I 3 mom. föreslås ett tillägg om att även ett erkänt klassificeringssällskap får till ett finskt fartyg utfärda de certifikat som avses i 1 och 2 mom. Ovan i detaljmotiveringen till 2 kap. 5 § redogörs närmare för bestämmelser, förfaranden och praxis i fråga om bemyndigande av klassificeringssällskap. I paragrafen ska det preciseras att bestämmelsen gäller finska fartyg. Enligt den gällande bestämmelsen får Trafiksäkerhetsverket utfärda certifikat även till utländska fartyg på begäran av respektive fartygs flaggstat.

5 kap. Förhindrande av utsläpp av toalettavfall från fartyg.

1 §. *Förbud mot utsläpp av toalettavfall och utsläppsbegränsningar.* Till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. där det föreskrivs att Trafiksäkerhetsverket eller ett av det bemyndigat klassificeringssällskap har rätt att godkänna utsläppshastigheten för obehandlat toalettavfall som släpps ut i vattnet från ett finskt fartyg på ett avstånd av mer än 12 nautiska mil från närmaste land i enlighet med bilaga IV till MARPOL 73/78. Den föreslagna ändringen baserar sig på ändringen av regel 11 i bilaga IV till MARPOL 73/78 som antagits genom resolution MEPC.200(62). Enligt denna regel ska utsläppshastigheten, som ska grunda sig på normer som har skapats av IMO, vara godkänd av administrationen. Ovan i detaljmotiveringen till 2 kap. 5 § redogörs närmare för bestämmelser, förfaranden och praxis i fråga om bemyndigande av klassificeringssällskap.

3 §. *Krav som gäller fartygs system för toalettavfall.* Paragrafens 1 mom. ändras så att förbudet mot utsläpp av toalettavfall utvidgas till att gälla alla passagerarfartyg. För nya fartygs del träder reglerna i kraft den 1 juni 2019 och för existerande fartygs del den 1 juni 2021. I fråga om fartyg som trafikerar direkt från områden utanför Östersjön till ryska hamnar träder reglerna i kraft den 1 juni 2023. Ändringen baserar sig på de ändringar som gjorts i bilaga IV till MARPOL 73/78 genom resolutionerna MEPC.200(62), MEPC.274(69) och MEPC.275(69). Enligt definitionen i miljöskyddslagen för sjöfarten avses med passagerarfartyg ett fartyg som får ta fler än 12 passagerare. Med passagerare avses alla personer med undantag av befälhavaren, medlemmarna i besättningen eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord för fartygets behov, och barn som inte fyllt ett år. Definitionen motsvarar den definition som anges i bilaga IV till MARPOL 73/78. I paragrafen föreslås också nya 3 och 4 mom. där Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap bemyndigas att godkänna fartygs behandlingsanläggningar. Trafiksäkerhetsverket får också utfärda närmare föreskrifter om egenskaperna hos en uppsamlingstank för avloppsvatten. Det föreslagna tillägget baserar sig på reglerna 9–11 i bilaga IV till konventionen. I dessa regler krävs godkännande och noggrannare anvisningar av administrationen.

5 §. *ISPP-certifikat.* Det föreslås att 1 mom. ändras så att kraven i paragrafen utvidgas till att gälla alla passagerarfartyg. Detta baserar sig på de ändringar som gjorts i bilaga IV till MARPOL 73/78 genom resolutionerna MEPC.200(62), MEPC.274(69) och MEPC.275(69). Samtidigt förtydligas ordalydelsen i momentet. I 2 mom. föreslås ett tillägg om att även ett erkänt klassificeringssällskap får utfärda finska fartygs ISPP-certifikat, som bevisar att fartyget uppfyller de krav enligt MARPOL 73/78 som gäller förhindrande av föroreningar som orsakas av toalettavfall från fartyg. Ovan i detaljmotiveringen till 2 kap. 5 § redogörs närmare för bestämmelser, förfaranden och praxis i fråga om bemyndigande av klassificeringssällskap.

6 kap. Förhindrande av utsläpp av fast avfall från fartyg.

2 §. *Utsläpp av fast avfall i undantagsfall.* Paragrafen ändras så att den motsvarar regel 7 i bilaga V till MARPOL 73/78 som antagits genom resolution MEPC.201(62) och som gäller undantag i fråga om förbud mot utsläpp av fast avfall. Oavsiktligt försvinnande av fiskeredskap, förutsatt att alla skäliga försiktighetsåtgärder har vidtagits för att förhindra sådant försvinnande, och avlägs-

nande av fiskeredskap för att skydda den marina miljön eller av skäl som hänför sig till fartygets eller dess besättnings säkerhet lämnas genom ändringen av 1 mom. utanför tillämpningsområdet för förbudet mot utsläpp och utsläppsbegränsningen enligt 6 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. För närvarande gäller undantaget enligt 2 § enbart förlust av syntetiska fiskenet.

Det föreslås också att ett det fogas tre nya moment till paragrafen. För att skydda människors hälsa ombord på fartyget i enlighet med 2 mom. tillämpas kraven på att ett fartyg ska vara under gång inte på avlägsnande av matavfall, om förvaring av detta matavfall utgör en hälsorisk. Ändringen motsvarar regel 7.2 i den reviderade bilagan V till MARPOL 73/78. Enligt 3 mom. ska avlägsnande eller försvinnande av avfall antecknas i fartygets avfallsdagbok eller dess dagbok. Ändringen baserar sig på regel 10.3.4 i bilaga V till MARPOL 73/78. Enligt 4 mom. ska Trafiksäkerhetsverket och den berörda kuststatens myndigheter underrättas om sådant försvinnande eller avlägsnande av fiskeredskap som orsakar betydande fara för den marina miljön eller för sjöfarten. I och med förslaget ändras miljöskyddslagen för sjöfarten så att den motsvarar regel 10.6 i bilaga V till MARPOL 73/78. Det nya kravet bedöms dock inte ha några betydande konsekvenser, eftersom finska fartyg redan för närvarande ska meddela myndigheterna i Finland om försvunna fiskeredskap med stöd av rådets förordning (EG) nr 1224/2009 om införande av ett kontrollsystem i gemenskapen för att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs.

3 §. Skyltning som anger förbud och begränsningar som gäller utsläpp av fast avfall till vatten. Paragrafen ändras så att den motsvarar regel 10.1.1 i den reviderade bilagan V till MARPOL 73/78 som antagits genom resolution MEPC.201(62). Enligt regeln ska fartyget på en synlig plats ha en skylt som informerar besättningen och passagerarna om att fartyget följer kraven enligt reglerna 3–6 i bilaga V när det gäller utsläpp av fast avfall. Reglerna 3–6 gäller det allmänna förbudet mot utsläpp av fast avfall till havet, utsläpp av fast avfall till havet utanför specialområden, utsläpp av fast avfall till havet från fasta eller flytande plattformar och utsläpp av fast avfall till havet inom specialområden. För närvarande ska i skylten enbart anges att fartyget följer reglerna 3 och 5 i bilaga V.

4 §. Fartygs avfallshanteringsplan. Paragrafen ändras så att den motsvarar regel 10 i bilaga V som antagits genom resolution MEPC.201(62). Gränsen för fartygets bruttodräktighet sänks till 100, och tillämpningsområdet utvidgas till att gälla fasta och flytande plattformar. Det föreslås också att ordalydelsen i paragrafen ändras så att avfallshanteringsplanen gäller förutom hanteringen av fast avfall också minskningen av det.

5 §. Fartygs avfallsdagbok. Det föreslås att 3 mom. ändras så att en utländsk myndighet har rätt att granska ett finskt fartygs avfallsdagbok och på begäran få ett styrkt utdrag ur den förutom i en utländsk hamn också i en offshore-terminal. Ändringen baserar sig på regel 10.5 i bilaga V till MARPOL 73/78 som antagits genom resolution MEPC.201(62).

7 kap. Förhindrande av luftförorening från fartyg.

6 §. IAPP-certifikat. I 2 mom. föreslås ett tillägg om att även ett erkänt klassificeringssällskap får utfärda ett finskt fartygs IAPP-certifikat, som bevisar att fartyget uppfyller bestämmelserna i bilaga VI till MARPOL 73/78. Ovan i detaljmotiveringen till 2 kap. 5 § redogörs närmare för bestämmelser, förfaranden och praxis i fråga om bemyndigande av klassificeringssällskap.

14 a §. Behörig myndighet. Enligt paragrafen är den behöriga myndighet som avses i MRV-förordningen Trafiksäkerhetsverket. Enligt 2 § i lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) ska Trafiksäkerhetsverket begränsa miljöolägenheter som orsakas av trafiken. Trafiksäkerhetsverket är behörig myndighet enligt flera andra bestämmelser i miljöskyddslagen för sjöfarten.

14 b §. Nationellt ackrediteringsorgan. Enligt paragrafen är det nationella ackrediteringsorgan som avses i MRV-förordningen Ackrediteringstjänsten FINAS.

7 a kap. Fartygs energieffektivitet

3 §. Internationellt energieffektivitetscertifikat (IEE-certifikat). I 2 mom. föreslås ett tillägg om att även ett erkänt klassificeringssällskap får utfärda ett finskt fartygs IEE-certifikat, som bevisar att fartyget uppfyller bestämmelserna i bilaga VI till MARPOL 73/78. Ovan i detaljmotiveringen till 2 kap. 5 § redogörs närmare för bestämmelser, förfaranden och praxis i fråga om bemyndigande av klassificeringssällskap.

10 kap. Avlämning av avfall i hamn

3 §. Anmälan om fartygsavfall och lastrester. Det föreslås att 1 mom. preciseras så att en anmälan om fartygsavfall och lastrester ska ges till innehavaren av anlöpshamnen genom att använda det elektroniska system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice. Genom den föreslagna ändringen flyttas omnämmandet av användningen av en elektronisk anslutning från 3 mom. till 1 mom. Efter att paragrafen togs in i lagen har Portnet-systemet, genom vilket det är möjligt att göra fartygsanmälan elektroniskt, tagits i bruk i Finland i enlighet med direktiv 2002/6/EG som gäller rapporteringsskyldigheter.

Paragrafens 2 mom. förblir oförändrat.

Enligt förslaget ska de två sista meningarna i 3 mom. strykas. I dessa föreskrivs det att Trafiksäkerhetsverket för kontrollen har tillgång till anmälningarna om fartygsavfall och att anmälningarna kan lämnas från fartyget till hamnen och från hamnen till Trafiksäkerhetsverket med hjälp av en elektronisk anslutning. Den föreslagna ändringen baserar sig på preciseringen av 1 mom.

4 §. Undantag från den obligatoriska avlämningen och anmälningsskyldigheten. I lagens finska språkdräkt används ordet poikkeus i rubrikens paragraf och 1 mom. och det föreslås bli ersatt med ordet vapautus. Den finska språkdräkten blir därmed enhetligare med Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/69/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester. Detta inverkar inte på lagens svenska språkdräkt där ordet undantag redan används på samma sätt som i EU-direktivet i fråga.

5 §. Närmare bestämmelser och föreskrifter. Paragraftexten föreslås bli ändrad så att den rätt för Trafiksäkerhetsverket att meddela tekniska föreskrifter om sätten att anmäla avfall som avses i 3 mom. slopas. I och med ändringarna i lagen om fartygstrafikservice (225/2012) finns det inte längre behov av att meddela föreskrifter om sätten att anmäla avfall.

13 kap. Särskilda bestämmelser

3 §. Straffbestämmelser. Det föreslås att det till 2 mom. fogas en ny 3 a-punkt med en bestämmelse om straffbarheten av att handla i strid med bestämmelserna om STS-operationer i 2 a kap. I 2 mom. föreslås också en ny 8 c-punkt med en bestämmelse om straffbarheten av att handla i strid med kraven på övervakning och rapportering enligt EU:s MRV-förordning. Den föreslagna ändringen baserar sig på den i artikel 20.1 i MRV-förordningen avsedda skyldigheten att föreskriva om sanktioner vid underlåtelse att uppfylla övervaknings- och rapporteringsskyldigheterna enligt artiklarna 8–12. Paragrafens 1, 3 och 4 mom. förblir oförändrade.

Enligt ikraftträdelsebestämmelsen får åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter vidtas innan lagen träder i kraft. Bestämmelsen behövs för att man ska kunna börja bereda de ändringar

RP 3/2017 rd

som behövs i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten samt föreskrifter och anvisningar av Trafiksäkerhetsverket.

3 Ikraftträdande

De ändringar som gjorts i bilagorna I, IV, V och VI till MARPOL 73/78 har trätt i kraft internationellt på det sätt som beskrivs i avsnitt 3.2 med iakttagande av ett förfarande för tyst godkännande enligt artikel 16(2)(f)(iii) i MARPOL 73/78. Enligt förfarandet anses de ändringar som godkänts av MEPC-kommittén vara godkända om inte minst en tredjedel av de fördragsslutande parterna eller de fördragsslutande parter vars handelsflotta sammanlagt representerar minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet innan ett visst datum som anges separat för varje resolution har motsatt sig ändringarna. Ändringarna trädde i kraft internationellt enligt artikel 16(2)(g)(ii) i MARPOL 73/78 sex månader efter den dag som de ansågs ha blivit godkända i enlighet med det ovan framförda förfarandet.

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

Finland har meddelat IMO:s generalsekreterare genom noter som gäller de olika resolutionerna att ändringarna i bilagorna I, IV, V och VI samt de ändringar i MARPOL 73/78 och SOLAS-konventionen som föranleds av polarkoden för Finlands del kan träda i kraft först efter avgivandet av ett uttryckligt samtycke, när de behövliga nationella åtgärderna för godkännande och ikraftsättande har slutförts. För Finlands del träder ändringarna i de ovannämnda bilagorna i kraft först efter att Finland har meddelat IMO:s generalsekreterare om återtagande av noterna.

Det föreslås att lagarna om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i bilagorna I, IV, V och VI till konventionen och av de ändringar som föranleds av polarkoden föreläggs riksdagen för godkännande. Det föreslås också att miljöskyddslagen för sjöfarten ändras så att den motsvarar de ändrade internationella bestämmelserna. Lagarna om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i de ovannämnda bilagorna och lagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten avses träda i kraft samtidigt som ändringarna i bilagorna träder i kraft för Finlands del, vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

Enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten till rikets lagstiftningsbehörighet. Största delen av de föreslagna ändringarna i bilagorna till MARPOL 73/78 gäller fartygens konstruktion och användningen av fartygen med tanke på miljövården. Till dessa delar hör lagstiftningen till rikets behörighet.

Till den del bestämmelserna gäller arrangemang för mottagning av fartygsavfall och mottagningsanordningar för fartygsavfall i land hör lagstiftningsbehörigheten till landskapet i enlighet med 18 § 10 punkten i självstyrelselagen. Enligt den punkten har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om natur- och miljövård, friluftsliv och vattenrätt.

Bestämmelserna om fritidsbåtar hör också till landskapets lagstiftningsbehörighet enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen. I den punkten föreskrivs bland annat om båttrafik och farleder för den lokala sjötrafiken.

På Åland gäller en egen landskapslag om bekämpande av oljeskador (1977:16).

Regel 8 i bilaga V till konventionen innehåller bestämmelser om mottagningsanordningar för fartygsavfall i hamnar, och dessa bestämmelser ska anses gälla frågor med anknytning till natur- och miljövård. Av denna anledning hör de till landskapets lagstiftningsbehörighet. Därmed måste Ålands lagting i enlighet med 59 § 1 mom. i självstyrelselagen ge sitt samtycke till att ikraftträdandelagen träder i kraft.

4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

4.1 Behovet av riksdagens samtycke

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande bl.a. för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt riksdagens grundlagsutskotts tolkningspraxis täcker riksdagens befogenhet att godkänna internationella förpliktelser alla materiella bestämmelser om internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt denna tolkningspraxis ska en bestämmelse i ett statsfördrag eller någon annan internationell förpliktelse anses höra till området för lagstiftningen om 1) bestämmelsen gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, 2) bestämmelsen i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, 3) det enligt grundlagen ska föreskrivas i lag om den fråga som bestämmelsen gäller, 4) bestämmelsen gäller en fråga om vilken det finns gällande bestämmelser i lag eller 5) det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas om frågan i lag. Enligt grundlagsutskottet hör en bestämmelse i en internationell förpliktelse på dessa grunder till området för lagstiftningen oavsett om bestämmelsen strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (se GrUU 11/2000 rd, GrUU 12/2000 rd och GrUU 45/2000 rd).

En överenskommelse som innehåller bestämmelser som hör till både Finlands och Europeiska unionens behörighet, alltså ett så kallat blandat avtal, godkänner riksdagen dock endast till den del överenskommelsen hör till Finlands behörighet, eftersom de bestämmelser i en överenskommelse som hör till unionens behörighet inte hör till riksdagens behörighet och riksdagens godkännande således inte gäller dessa delar i överenskommelsen (GrUU 6/2001 rd).

De ändringar som har gjorts i bilagorna till MARPOL 73/78 innehåller flera bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Till denna del krävs riksdagens godkännande i enlighet med 94 § 1 mom. i grundlagen.

4.1.1 Ändringarna i bilaga I till MARPOL 73/78

Med tanke på Europeiska unionens rätt hör de ändringar som genom resolutionerna MEPC.186(59) och MEPC.187(59) gjorts i bilaga I till MARPOL 73/78 till området för delad behörighet, dock så att största delen av bestämmelserna hör till medlemsstaternas behörighet. De bestämmelser som hör till unionens behörighet gäller konstruktionskrav på oljetankfartyg.

Regel 40 i det nya kapitel 8 som fogats till bilaga I till MARPOL 73/78 genom *resolution MEPC.186(59)* gäller tillämpningsområdet för kapitlet, regel 41 innehåller allmänna regler om säkerhet och miljöskydd och regel 42 innehåller bestämmelser om anmälan. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis hör bestämmelser som indirekt påverkar innehållet i eller tillämpningen av de materiella bestämmelserna i en konvention till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Därmed hör de ovannämnda reglerna till området för lagstiftningen.

De ändringar som gjorts i bilaga I till konventionen genom *resolution MEPC.187(59)* gäller konstruktionen av tankar för oljerester, och dessa ändringar hör till unionens behörighet.

Genom den föreslagna lagen bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon utse de områden där STS-operationer mellan oljetankfartyg är tillåtna. Trafiksäkerhetsverket utser områdena efter förhandlingar med VTS-myndigheten, gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral samt berörda sjöräddningscentraler och intressentgrupper. Vid utseendet av områden ska en god nivå på miljöskyddet säkerställas.

Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan även andra myndigheter än de som avses i 80 § 1 mom. genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande ska vara exakt avgränsat. Grundlagsutskottet har i sin utlåtandepraxis i fråga om tillämpningen av grundlagens 80 § 2 mom. konstaterat att bemyndigandet enligt en uttrycklig bestämmelse i grundlagen ska ha ett exakt avgränsat tillämpningsområde (GrUU 46/2001 rd, s. 3/I, och GrUU 16/2002 rd, s. 2/I). Grundlagsutskottet har i sin utlåtandepraxis också behandlat de särskilda skäl som avses i 80 § 2 mom. i grundlagen (GrUU 17/2004 rd, s. 3/II). Enligt grundlagsutskottets praxis har som särskilda skäl betraktats att verksamheten har många yrkesmässiga särdrag. Grundlagsutskottet har också understrukit att tolkningen av bemyndigandebestämmelserna och innehållet i de bestämmelser som utfärdas med stöd av bemyndigandebestämmelserna inskränks direkt av 80 § 1 och 2 mom. i grundlagen (GrUU 48/2001 rd, s. 4, GrUU 1/2004 rd, s. 2, och GrUU 19/2006 rd, s. 3).

Den allmänna säkerhetsmyndigheten inom sjöfarten i Finland är Trafiksäkerhetsverket, som bl.a. ansvarar för regleringen och övervakningen av trafiksystemet och främjar trafiksäkerheten. Trafiksäkerhetsverket har bl.a. i uppgift att utfärda föreskrifter som gäller dess eget verksamhetsområde samt tillstånd, godkännanden och beslut. Trafiksäkerhetsverket bemyndigas att utse STS-områden för att säkerställa och utveckla säkerheten hos överföringen av oljelaster mellan oljetankfartyg. Överföring av oljelast mellan oljetankfartyg har många yrkesmässiga särdrag, vilket stöder förslaget att områdena utses av en myndighet som ansvarar för säkerhetsfrågor inom sjöfarten. Olika aktörer som utför STS-operationer kan ha varierande behov av dessa operationer i olika delar av territorialhavet, och därför ska man också säkerställa att förfaranden i fråga om utseendet av områden möjliggör flexibel beredskap för ändringar. Den reglering som gäller STS-operationer baserar sig på bestämmelserna i bilaga I till MARPOL 73/78.

Eftersom bilagorna till MARPOL 73/78 är av mycket teknisk karaktär och eftersom de ständigt ändras innehåller miljöskyddslagen för sjöfarten med stöd av 80 § i grundlagen bemyndiganden att utfärda förordningar och närmare tekniska föreskrifter. I enlighet med detta föreslås det att även det nya 2 a kap. i lagen ska innehålla bemyndiganden att med stöd av lagen utfärda förordning av statsrådet samt bemyndiganden för Trafiksäkerhetsverket att utfärda tekniska föreskrifter. Enligt förslaget får det utfärdas närmare bestämmelser genom förordning av statsrådet om arrangemang och begränsningar i samband med utförandet av STS-operationer, inklusive oljebekämpningsmyndigheternas beredskapsåtgärder och kostnaderna för dessa. Genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter får det utfärdas närmare tekniska bestämmelser om det praktiska utförande av STS-operationer och om innehållet i STS-planen.

Lagtekniskt är det med tanke på en väl fungerande miljöskyddslagstiftning för sjöfarten väsentligt att lagen innehåller bemyndiganden att utfärda förordningar och föreskrifter i enlighet med kraven i grundlagen, för att bestämmelserna ska kunna ändras i den snabba takt som de tekniska kraven utvecklas. Statsrådsförordning föreslås vara huvudsaklig nivå för författningar på lägre nivå än lag. Genom det tryggas det att beslutsfattandet sker på hela statsrådets nivå och med beaktande av både trafik- och miljöskyddsaspekter. Avsikten är dessutom att Trafiksäkerhetsverket med stöd av miljöskyddslagen för sjöfarten ska kunna utfärda närmare tekniska föreskrifter som anknyter uttryckligen till tillämpningen av internationella förpliktelser.

För att bemyndigandena att utfärda förordning ska uppfylla kraven i 80 § i grundlagen ska de vara tillräckligt exakta och noga avgränsade. När det gäller bemyndigandena att utfärda föreskrifter är kravet på exakthet och noggrann avgränsning och kravet på särskilda skäl för bemyndigandena ännu viktigare. Frågan om bemyndigandena att utfärda förordningar och föreskrifter har till väsentliga delar lösts utifrån grundlagsutskottets tidigare ställningstaganden. En viktig riktlinje baserar sig på grundlagsutskottets ställningstagande (GrUU 48/2004 rd) i samband med att ett nytt 3 a kap. om förhindrande av luftförorening från fartyg (238/2005) fogades till gällande fartygsavfall-

slag. I lagens 21 a § togs det in ett bemyndigande om utfärdande av förordning som baserar sig på riksdagens grundlagsutskotts ställningstagande, enligt vilket kravet på att bemyndigandet att utfärda förordning är exakt och noga avgränsat är att bemyndigandet binds vid bestämmelserna i MARPOL 73/78 och liknande i bestämmelsen specificerade internationella förpliktelser som är bindande för Finland och att bemyndigandet formuleras så att det avser utfärdande av bestämmelser som är noggrannare än lag. Andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland och som gäller skyddet av den marina miljön är Helsingforskonventionen och Europeiska unionens rättsakter.

I enlighet med det som beskrivs ovan har det i det nya 2 a kap. tagits in bemyndiganden att utfärda förordningar, där bemyndigandena baserar sig på verkställandet och tillämpningen av en bilaga till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, Europeiska unionens rättsakter och andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig. Bemyndigandet är också bundet till utfärdande av närmare bestämmelser om vissa specificerade rättigheter och skyldigheter. Även den regionala räckvidden nämns. Bemyndigandet för Trafiksäkerhetsverket att utfärda närmare tekniska föreskrifter baserar sig på tillämpningen av ovannämnda internationella förpliktelser. De närmare tekniska föreskrifterna utgör en nödvändig del av en väl fungerande lagstiftningshelhet inom miljöskyddet för sjöfarten. I enlighet med det som angetts ovan är Trafiksäkerhetsverket expertmyndighet när det gäller kunskande inom sjöfart och har sakkunskap när det gäller fartygsteknik, fartygskonstruktion och miljöskydd. Således föreligger de särskilda skäl som hänför sig till regleringsobjektet och om grundlagsutskottet i sina utlåtanden förutsätter för bemyndiganden om utfärdande av föreskrifter, liksom även avgränsningen av bemyndigandena till faktorer av teknisk natur och smärre detaljer. (RP 1/1998 rd, GrUU 48/2001 rd och GrUU 52/2001 rd, GrUU 16/2002 rd, GrUU 19/2002 rd, GrUU, 37/2005 rd, GrUU, 48/2005 rd, GrUU 14/2014 rd). Föreskrifterna innehåller inte någon användning av prövningsrätt som inte är bunden till bestämmelser av högre grad.

Till den del de ovan nämnda internationella förpliktelser inte direkt gäller för insjöområdena och i inrikes fart, föreslås det även att lagen innehåller ett bemyndigande att utsträcka tillämpningen av förordningen till fartyg som färdas på dessa områden, i enlighet med vad som föreskrivs i andra kapitel i denna lag. Grunderna för de rättigheter och skyldigheter i bestämmelserna som grundar sig på internationella bestämmelser finns i lagen. En allmän grund i lagen att iakttä i lagen nämnda normer grundar sig på 1 kap. 4 § i denna lag, enligt vilken lagen och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den även tillämpas på det finska insjöområdet och i inrikes fart, om inte något annat föreskrivs i den nämnda lagen. Vidare ska enligt 1 kap. 4 § i lagen samma bestämmelser tillämpas på det finska insjöområdet och i inrikes fart som i internationell trafik tillämpas för att verkställa MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen och andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska unionens rättsakter.

4.1.2 Ändringarna i bilaga IV till MARPOL 73/78

Enligt nuvarande tolkning hör *resolutionerna MEPC.200(62), MEPC.274(69) och MEPC.275(69)* med stöd av fartygsavfallsdirektivet till unionens exklusiva behörighet till den del bestämmelserna gäller mottagande av avfall i hamn. Utfärdandet av ISPP-certifikat hör till medlemsstaternas behörighet.

Genom *resolution MEPC.200(62)* ändras i bilaga IV till MARPOL 73/78 regel 1 om definitioner, regel 9 om system för toalettavfall och regel 11 om utsläpp av toalettavfall samt införs en ny regel 12 a om mottagningsanordningar för passagerarfartyg på specialområden. Genom *resolution MEPC.274(69)* ändras i bilaga IV regel 11 om utsläpp av toalettavfall och formuläret för ISPP-certifikatet. Genom *resolution MEPC.275(69)* fastställs datumen för när 3 punkten om utsläpp av toalettavfall i regel 11 träder i kraft för Östersjöns specialområde. I enlighet med grundlagsutskottets tolkningspraxis hör de bestämmelser som indirekt påverkar innehållet och tillämpningen av materiella avtalsbestämmelser i avtalet också till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och

GrUU 24/2001 rd). De nämnda bestämmelserna hör därmed, med undantag av formuläret för ISPP-certifikatet, till området för lagstiftningen.

4.1.3 Den reviderade bilagan V till MARPOL 73/78

Resolution MEPC.201(62)

Nedan redogörs det för vilka bestämmelser i den reviderade bilagan V till MARPOL 73/78 som hör till Europeiska unionens behörighet. Därefter lyfts bland de bestämmelser som hör till den nationella behörigheten fram de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och som kräver riksdagens godkännande i enlighet med 94 § 1 mom. i grundlagen.

Bestämmelser som hör till Europeiska unionens behörighet

Genom resolution MEPC.201(62) har en övergripande reform av MARPOL 73/78-konventionens bilaga V om fast avfall genomförts. De EU-rättsakter som hänför sig till bestämmelserna i bilagan har behandlats i avsnitt 2.2.2 i allmänna motiveringen. Med stöd av dessa rättsakter hör bilagan till Europeiska unionens behörighet till den del det är fråga om mottagningsanordningar i hamn och tillsynen över operativa krav av hamnstaterna.

Till den nationella behörigheten hör däremot de bestämmelser som gäller utsläpp av fast avfall till havet både inom och utanför specialområden, undantag i bestämmelserna om utsläpp, skyltning, avfallshanteringsplaner och avfallsdagböcker. Nedan specificeras närmare vilka bestämmelser i bilagan som hör till EU:s behörighet.

Bilagans regel 1 innehåller definitioner av de centrala begrepp som används i bilagan, och i regel 2 föreskrivs om bilagans tillämpningsområde. Dessa bestämmelser hör till Europeiska unionens behörighet till den del det är fråga om de ovannämnda frågor som hör till EU:s behörighet. Till övriga delar hör bestämmelserna till den nationella behörigheten.

Regel 8 i bilagan gäller mottagningsanordningar i hamnar, och i regel 9 finns bestämmelser om hamnstaternas tillsyn över att de operativa kraven uppfylls. Bestämmelser om mottagningsanordningar i hamnar finns i EU:s fartygsavfallsdirektiv. Bestämmelser om hamnstatskontroll finns å sin sida i PSC-direktivet. Regel 8 och 9 i bilagan hör således till Europeiska unionens behörighet.

Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen

Bilagans regel 1 innehåller definitioner av de centrala begrepp som används i bilagan. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis hör bestämmelser som indirekt påverkar innehållet i eller tillämpningen av de materiella bestämmelserna i en konvention till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Regel 1 i bilagan hör således till området för lagstiftningen.

I regel 2 i bilagan anges bilagans tillämpningsområde. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis hör de bestämmelser som indirekt påverkar tillämpningen av de materiella bestämmelserna i en konvention till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Regel 2 i bilagan hör således till området för lagstiftningen.

Bilagans regel 3 innehåller ett allmänt förbud mot utsläpp av fast avfall till havet. Regeln preciseras i reglerna 4–6 när det gäller de specialområden som avses i bilaga V, områden utanför dessa specialområden och fasta och flytande plattformar. I regel 3 i bilagan föreskrivs om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter. I den nationella lagstiftningen finns bestämmelser om

detta i 6 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Regel 3 i bilagan hör således till området för lagstiftningen.

I bilagens regel 7 finns bestämmelser om undantag i fråga om förbud mot och begränsning av utsläpp av fast avfall. I den nationella lagstiftningen finns bestämmelser om detta i 6 kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Regel 7 i bilagan hör således till området för lagstiftningen.

I bilagens regel 10 finns bestämmelser om skyltning som anger förbud och begränsningar som gäller utsläpp av fast avfall till vatten samt bestämmelser om avfallshanteringsplaner och avfallsdagböcker. Regeln innehåller bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter. I den nationella lagstiftningen finns bestämmelser om motsvarande frågor i 6 kap. 3–5 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Regel 10 i bilagan hör således till området för lagstiftningen.

I slutet av bilagan finns ett bihang med ett formulär för avfallsdagbok. Enligt 6 kap. 5 § 4 mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten ska Trafiksäkerhetsverket fastställa formuläret för avfallsdagboken i enlighet med bilaga V till MARPOL 73/78.

4.1.4 Ändringarna i bilaga VI till MARPOL 73/78

Resolutionerna MEPC.251(66) och MEPC.258(67)

Genom resolution MEPC.251(66) kompletteras definitionerna, ändras kraven i fråga om kontroll av utsläpp från fartyg, kompletteras reglerna om fartygs energieffektivitet, bestäms när utsläppskontrollområdena för kväveoxider (NECA) träder i kraft och ändras den tekniska koden för kväveoxider från 2008 i bilaga VI. Genom resolution 258(67) ändras i bilaga VI till MARPOL 73/78 reglerna 2 och 13 samt bihanget till formuläret med IAPP-certifikat.

Europeiska unionen har inte i anknytning till resolutionerna MEPC.251(66) och MEPC.258(67) antagit några lagstiftningsakter i frågor som hör till området för bestämmelserna i bilaga VI till MARPOL 73/78 och dessa hör inte annars heller till unionens behörighet.

De ändringar i bilaga VI till MARPOL 73/78 som antagits genom resolution MEPC.251(66) hör till området för lagstiftningen. Ändringarna i den tekniska koden för kväveoxider (NOx Technical Code) är däremot av teknisk art och hör inte till området för lagstiftningen. Resolution MEPC.258(67) hör i fråga om definitionen av brännolja till området för lagstiftningen.

4.1.5 Polarkoden och de ändringar som gjorts i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL 73/78 och i SOLAS-konventionen

Resolutionerna MSC.385(94) och MEPC.264(68)

Nedan redogörs det först för vilka bestämmelser i polarkoden som hör till Europeiska unionens behörighet. Därefter beskrivs bland de bestämmelser som hör till den nationella behörigheten de bestämmelser som kräver riksdagens godkännande i enlighet med 94 § 1 mom. i grundlagen.

Polarkoden

Del I-A

Genom resolution MSC.386(94) blir det obligatoriskt att tillämpa polarkoden med stöd av SOLAS-konventionen. Huruvida bestämmelserna i konventionen hör till området för lagstiftningen ska bedömas på basis av bestämmelserna i polarkoden. I del I-A i polarkoden definieras säkerhetsåtgärder. I den delen finns också bestämmelser om säkerhetskrav som gäller fartygets konstruktion

och funktionella krav. Enligt 6 § i fartygssäkerhetslagen ska ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen uppfylla de krav på konstruktioner och utrustning samt arrangemang för dessa som i konventionen uppställs för fartyget.

På det sätt som beskrivs i avsnittet ”Konventionens innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland” har det med stöd av fartygssäkerhetslagen föreskrivits för fartyg som omfattas av SOLAS-konventionens tillämpningsområde en skyldighet att följa de skyldigheter som anges i konventionen. De nya skyldigheter som anges i polarkoden är endast tekniska tillägg till de gällande skyldigheterna. Del I-A i polarkoden innehåller således inte bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, utan dess bestämmelser kan sättas i kraft genom förordning av statsrådet.

Kapitel 12 i del I-A i polarkoden innehåller bestämmelser om besättningen på fartyg som trafikerar polarområden och besättningens utbildning. I kapitlet föreskrivs att redaren ska säkerställa att ett polarfartygs befälhavare, överstyrmän och vakthavande befäl har fått en utbildning som motsvarar kraven enligt STCW-konventionen och STCW-koden. I kapitlet finns också bestämmelser om behörighets- och specialbehörighetskraven för besättningen. I den gällande lagstiftningen har bestämmelser som motsvarar dessa utfärdats genom förordning av statsrådet. Bestämmelserna hör således inte till området för lagstiftningen. Utbildnings- och behörighetskraven för besättningen på fartyg som trafikerar polarområden sätts i kraft genom de ändringar i STCW-konventionen och STCW-koden som sannolikt träder i kraft 2018. Ändringarna sätts i kraft nationellt genom ändringar som senare görs i bemanningsförordningen.

Del II-A

Genom resolution MEPC.265(68) görs tillämpningen av polarkoden obligatorisk med stöd av bilagorna till MARPOL 73/78. De förpliktelser enligt polarkoden som antagits genom resolution MEPC.264(68) motsvarar de ändringar i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL 73/78 som har antagits genom resolution MEPC.265(68). Därmed innehåller inte del II-A i polarkoden bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, utan bestämmelserna kan sättas i kraft genom en förordning av statsrådet.

Resolution MSC.386(94)

Till SOLAS-konventionen fogades genom resolution MSC.386(94) ett nytt kapitel XIV som innehåller vissa bestämmelser om tillämpningen av polarkoden. På det sätt som beskrivs i avsnittet ”Konventionens innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland” är de föreslagna tilläggen tekniska och kräver inte riksdagens samtycke.

Resolution MEPC.265(68)

Genom resolution MEPC.265(68) kompletterades bestämmelserna i bilagorna I, II, IV och V så att det med stöd av MARPOL 73/78 är förpliktande att iaktta bestämmelserna i del II-A i polarkoden. Till bilagorna fogades samtidigt nya kapitel som innehåller vissa bestämmelser om tillämpningen av polarkoden, t.ex. definitioner i anknytning till tillämpningen av polarkoden.

De ändringar i MARPOL 73/78 som gjordes genom resolution MEPC.265(68) hör inte till Europeiska unionens behörighet.

I avsnittet ”Konventionens innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland” beskrivs på vilket sätt de ändringar som gjorts genom resolution MEPC.265(68) hör till området för lagstiftningen. Riksdagens samtycke krävs för ändringarna i reglerna 3, 4, 14, 15, 34 och 38 samt bihang II i bilaga I, reglerna 3 och 16 samt bihang IV i bilaga II, regel 3 i bilaga IV samt reglerna 3, 7 och 10

samt bihanget i bilaga V till MARPOL 73/78. Dessutom kräver de nya kapitel som genom en resolution har införts i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL 73/78 riksdagens samtycke.

På det sätt som beskrivs i samma avsnitt har det redan med stöd av miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivits skyldighet för fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för MARPOL 73/78 att iaktta skyldigheterna enligt konventionen. Därmed kräver inte resolution MEPC.264(68) någon ändring av den gällande nationella lagstiftningen.

4.1.6. Ändringar i 2, 4, 5, 7 och 7 a kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten med anledning av utvidgningen av klassificeringssällskapens befogenheter

Enligt förslaget ska det i miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivas att inte bara Trafiksäkerhetsverket utan också ett erkänt klassificeringssällskap får utfärda egentliga certifikat utifrån besiktningar och inspektioner som det utfört samt godkänna beredskapsplaner för marina föreningar och effektivitetstest av vissa anordningar.

Det är fråga om att anförtro andra än myndigheter offentliga förvaltningsuppgifter i enlighet med 124 § i grundlagen. Enligt grundlagsutskottets praxis ska som betydande utövning av offentlig makt anses exempelvis rätt att använda maktmedel som grundar sig på självständig prövning eller att på annat sätt ingripa i individens grundläggande fri- och rättigheter (GrUU 55/2005 rd och GrUU 19/2005 rd). Uppgifter i anknytning till att utfärda certifikat och godkänna beredskapsplaner kan inte anses vara uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt. För närvarande får erkända klassificeringssällskap utfärda interimistiska certifikat eller säkerhetscertifikat.

Enligt grundlagsutskottets ställningstaganden ska man när offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter se till att kraven på rättssäkerhet och god förvaltning tillgodoses (GrUB 10/1998 rd). I miljöskyddslagen för sjöfarten har det redan tidigare tagits in bestämmelser om det straffrättsliga tjänsteansvar som gäller anställda vid erkända klassificeringssällskap. I fråga om skadeståndsansvaret för en anställd vid ett klassificeringssällskap hänvisas det till skadeståndslagen. Bestämmelserna om rättelseyrkande i miljöskyddslagen för sjöfarten har även tidigare ändrats så att rättelse i ett beslut av ett erkänt klassificeringssällskap får sökas hos Trafiksäkerhetsverket. Enligt grundlagsutskottets praxis är det till följd av 124 § i grundlagen inte längre nödvändigt att i lagar hänvisa till allmänna förvaltningslagar, eftersom de bestämmelser i dem som gäller tillämpningsområde, definition av myndigheter eller skyldighet att språkligt betjäna enskilda numera också tillämpas på enskilda som sköter offentliga förvaltningsuppgifter (GrUU 37/2010 rd, GrUU 13/2010 rd och GrUU 42/2005 rd). Med tanke på de nya uppgifter som föreslås i denna proposition innehåller miljöskyddslagen för sjöfarten därmed redan nu de behövliga bestämmelserna om ansvar, skadestånd och ändringssökande när det gäller klassificeringssällskap.

4.2 Behandlingsordning

De ändringar som har gjorts i bilagorna till MARPOL 73/78 innehåller inga bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i den lagen. Enligt regeringens uppfattning kan ändringarna i bilagorna till MARPOL 73/78 godkännas med enkel majoritet och förslagen till lagar om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna som hör till området för lagstiftningen godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

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

de ändringar som genom resolution MEPC.186(59) och bilaga 1 till resolution MEPC.187(59) gjorts i bilaga I till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, till den del ändringarna hör till Finlands behörighet,

de ändringar som genom resolutionerna MEPC.200(62), MEPC.274(69) och MEPC.275(69) gjorts i bilaga IV till nämnda protokoll till den del ändringarna hör till Finlands behörighet,

den genom resolution MEPC.201(62) reviderade bilagan V till nämnda protokoll till den del bilagan hör till Finlands behörighet,

de ändringar som genom resolutionerna MEPC.251(66) och MEPC.258(67) gjorts i bilaga VI till nämnda protokoll till den del ändringarna hör till Finlands behörighet och

de ändringar som genom resolution MEPC.265(68) gjorts i bilagorna I, II, IV och V till nämnda protokoll till den del ändringarna hör till Finlands behörighet.

Eftersom ändringarna innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lagförslag

1.

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i bilaga I till 1978 års protokoll 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 de ändringar i bilaga I till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) som antagits i London den 17 juli 2009 genom resolutionerna MEPC.186(59) och MEPC.187(59) av Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i ändringarna och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Denna lag träder i kraft den xx xxxx 20xx.

2.

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i bilaga IV till 1978 års protokoll 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 de ändringar i bilaga IV till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) som antagits i London den 15 juli 2011 genom resolution MEPC.200(62) av Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön och i de ändringar i bilagan som antagits i London den 22 april 2016 genom den nämnda kommitténs resolutioner MEPC.274(69) och MEPC.275(69) gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i ändringarna och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Denna lag träder i kraft den xx xxxx 20xx.

3.

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den reviderade bilagan V till 1978 års protokoll 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 den reviderade bilagan V till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) som antagits i London den 15 juli 2011 genom resolution MEPC.201(62) av Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i ändringarna och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Denna lag träder i kraft den xx xxxx 20xx.

4.

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i bilaga VI till 1978 års protokoll 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 de ändringar i bilaga VI till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) som antagits i London den 4 april 2014 genom resolution MEPC.251(66) av Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön och i de ändringar i bilagan som antagits i London den 17 oktober 2014 genom den nämnda kommitténs resolution MEPC.258(67) gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i ändringarna och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Denna lag träder i kraft den xx xxxx 20xx.

5.

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i bilagorna I, II, IV och V till 1978 års protokoll 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 de ändringar i bilagorna I, II, IV och V till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) som antagits i London den 15 maj 2015 genom resolution MEPC.265(68) av Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i ändringarna och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Denna lag träder i kraft den xx xxxx 20xx.

6.

Lag

om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) 4 kap. 2 § 2 mom.,
ändras 1 kap. 2 § 25 och 36 punkten, 2 kap. 5 § och 7 § 2 mom., 4 kap. 4 § 2 mom., 5 § 3 mom.,
6 § 2 mom. och 8 § 3 mom., 5 kap. rubriken för 3 §, 3 § 1 mom. och 5 §, 6 kap. 2–4 § och 5 § 3
mom., 7 kap. 6 § 2 mom., 7 a kap. 3 § 2 mom. och 10 kap. 3–5 §, av dem 7 a kap. 3 § 2 mom. så-
dant det lyder i lag 998/2014, samt
fogas till lagen ett nytt 2 a kap., till 5 kap. 1 § ett nytt 2 mom. och 3 § nya 3 och 4 mom., till 7
kap. nya 14 a och 14 b § samt till 13 kap. 3 § 2 mom. nya 3 a- och 8 a-punkter som följer:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

25) lastrester sådana lastrester i fartygets lastrum som ska avlägsnas som avfall efter att lasten
har lastats eller lossats,

36) fast avfall alla slag av mat-, hushålls- och driftavfall, alla slag av plaster, lastrester, aska från
förbränningsugn, matolja, fiskeredskap och djurkroppar som uppstår under ett fartygs normala
drift och som måste avlägsnas från fartyget kontinuerligt eller periodvis, med undantag av de äm-
nen som definieras eller finns förtecknade i andra bilagor till MARPOL 73/78 än bilaga V; till fast
avfall hör inte sådan färsk fisk och sådana delar av färsk fisk som erhållits som följd av fiskeverk-
samhet som idkats under resans lopp eller till följd av sådan fiskodling som inbegriper transport av
fisk, även skaldjur, till fiskodlingsanstalter och transport av fångad fisk, även skaldjur, från sådana
anstalter till kusten för förädling,

2 kap.

Förhinderande av oljeutsläpp från fartyg

5 §

Fartygs beredskapsplaner för oljeförorening

Oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 och andra fartyg vars bruttodräktighet är minst
400 ska ha en beredskapsplan för oljeförorening i enlighet med bilaga I till MARPOL 73/78.

Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner den beredskapsplan som
avses i 1 mom. när det gäller ett finskt fartyg.

7 §

IOPP-certifikat

Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska på skriftlig ansökan utfärda IOPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga I till MARPOL 73/78, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i den bilagan. Trafiksäkerhetsverket får utfärda IOPP-certifikat för utländska fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid, högst fem år åt gången.

2 a kap.

Överföring av oljelast från ett fartyg till ett annat

1 §

Områden som anvisats för STS-operationer

Överföring av oljelast mellan oljetankfartyg (STS-operation) får utföras endast i hamnområden samt inom särskilt utsedda områden på finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon.

För att upprätthålla skyddet av den marina miljön utser Trafiksäkerhetsverket efter förhandlingar med Gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral, Tullen och den i lagen om fartygsservice (623/2005) avsedda VTS-myndigheten de områden som avses i 1 mom. och för en förteckning över dessa. Innan områdena utses ska berörda intressentgrupper höras.

Trafiksäkerhetsverket kan av särskilda skäl och efter att ha hört de myndigheter som nämns i 2 mom. bevilja undantag från bestämmelserna i 1 mom.

Trafiksäkerhetsverket kan av särskilda skäl som hänför sig till skyddet av den marina miljön förbjuda en planerad enskild STS-operation.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte på STS-operationer som behövs för att trygga fartygs säkerhet eller rädda människoliv till sjöss, eller när de utförs för att avvärja vissa förorenings-tillbud i syfte att minska skadan av miljöförorening.

2 §

STS-plan

Oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 och som används för överföring av oljelast mellan oljetankfartyg till sjöss ska ha en plan för överföring av oljelast (STS-plan), som uppfyller kraven i bilaga I till MARPOL 73/78.

Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner STS-planen för ett finskt fartyg.

3 §

Skyldighet att göra förhandsanmälan om STS-operationer

Fartygets fartygsoperatör, ägare, agent eller befälhavare ska anmäla

1) till Tullen om sin plan att utföra en STS-operation på finskt vattenområde via det elektroniska system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice,

2) till VTS-myndigheten om en STS-operation som utförs i Finlands ekonomiska zon på det sätt som anges i 1 punkten.

Den anmälan som avses i 1 mom. ska göras i god tid och minst 48 timmar före den planerade STS-operationen. Anmälan ska innehålla de uppgifter som anges i bilaga I till MARPOL 73/78.

Om alla uppgifter enligt bilaga I till MARPOL 73/78 i ett undantagsfall inte finns tillgängliga minst 48 timmar före en planerad STS-operation, ska det oljetankfartyg som lossar oljelasten, underrätta minst 48 timmar före den planerade STS-operationen de myndigheter som nämns i 1 mom. på det sätt som avses i det momentet om avsikten att utföra operationen. De uppgifter som anges i bilaga I till MARPOL 73/78 ska lämnas till de ovannämnda myndigheterna så snart som möjligt.

Tullen och VTS-myndigheten ska förmedla informationen om anmälan om en STS-operation till Trafiksäkerhetsverket och andra myndigheter som nämns i 1 § 2 mom. När det gäller STS-operationer som utförs på finskt vattenområde iakttas dessutom för Tullens del bestämmelserna i 22 a § i lagen om fartygstrafikservice. När det gäller STS-operationer som utförs i en ekonomisk zon iakttas bestämmelserna om VTS-myndigheten i den lagen.

4 §

Behörighetsvillkor för personer med det övergripande tillsynsansvaret för STS-operationer

För ett fartyg som avses i 2 § ska det finnas en person som innehar det övergripande tillsynsansvaret för STS-operationer och som är behörig att utföra alla de uppgifter som hänför sig till STS-operationer med beaktande av de av Internationella sjöfartsorganisationen fastställda behörighetskrav som beskrivs i anvisningarna om bästa praxis för STS-operationer.

5 §

Ansvar för kostnaderna för beredskapsåtgärder

Trafikidkaren på eller ägaren av det fartyg som tar emot olja svarar för de finska oljebekämpningsmyndigheternas kostnader för de beredskapsåtgärder som utförs i samband med STS-operationer.

6 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

För att verkställa bilaga I till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska unionens rättsakter får det genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om arrangemang och begränsningar, inklusive beredskapsåtgärder och kostnaderna för dessa, i samband STS-operationer i Finlands territorialhav och ekonomiska zon, samt när det gäller finska fartyg också utanför Finlands territorialhav och ekonomiska zon.

Trafiksäkerhetsverket får i anknytning till tillämpningen av bilaga I till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen och Europeiska unionens rättsakter meddela tekniska föreskrifter

1) om det praktiska utförandet av STS-operationer på finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon, samt när det gäller finska fartyg också utanför finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon, och

2) innehållet i STS-planen.

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

4 kap.

Förhindrande av utsläpp av skadliga flytande ämnen från fartyg

4 §

Konstruktions- och anordningskrav på kemikalietankfartyg

Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner fartygsspecifika effektivitetstest av finska kemikalietankfartygs pump- och rörledningsanordningar i enlighet med bilaga II till MARPOL 73/78.

5 §

Beredskapsplaner för marina föroreningar

Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner beredskapsplanerna enligt 1 och 2 mom. när det gäller ett finskt fartyg.

6 §

Lasthanteringsmanual

Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner ett finskt fartygs lasthanteringsmanual på skriftlig ansökan, förutsatt att den uppfyller kraven i bilaga II till MARPOL 73/78.

8 §

Andra certifikat som gäller transport av skadliga flytande ämnen

Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska till ett finskt fartyg på skriftlig ansökan utfärda ett certifikat som avses i 1 och 2 mom., förutsatt att fartyget i fråga uppfyller kraven i bilaga II till MARPOL 73/78. Trafiksäkerhetsverket får utfärda certifikat till ett utländskt fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid, högst fem år åt gången.

5 kap.

Förhindrande av utsläpp av toalettavfall från fartyg

1 §

Förbud mot utsläpp av toalettavfall och utsläppsbegränsningar

Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner för finska fartygs del den i enlighet med Internationella sjöfartsorganisationens anvisningar uträknade fartygsspecifika utsläppshastigheten för obehandlat toalettavfall som släpps ut i vattnet från fartyget på ett avstånd av mer än 12 sjömil från närmaste land i enlighet med bilaga IV till MARPOL 73/78.

3 §

Krav som gäller fartygs system för toalettavfall

Fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 eller som tar fler än 15 personer samt varje passagerarfartyg ska uppfylla kraven i bilaga IV till MARPOL 73/78.

Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner på skriftlig ansökan ett finskt fartygs reningsverk för toalettavfall eller ett fartygs system för finfördelning och desinficering av toalettavfall, förutsatt att de uppfyller kraven i Europeiska unionens rättsakter och i bilaga IV till MARPOL 73/78.

Trafiksäkerhetsverket får i syfte att verkställa bilaga IV till MARPOL 73/78 meddela närmare tekniska föreskrifter i fråga om konstruktionen av och andra egenskaper hos uppsamlingstankar för avloppsvatten på fartyg som trafikerar Finlands territorialvatten och ekonomiska zon och, när det gäller finska fartyg, också områden utanför Finlands territorialvatten och ekonomiska zon.

5 §

ISPP-certifikat

Fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 eller som tar fler än 15 personer samt varje passagerarfartyg i internationell fart ska ha ett internationellt föroreningsskyddscertifikat för avloppsvatten (ISPP-certifikat) i enlighet med bilaga IV till MARPOL 73/78.

Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska på skriftlig ansökan utfärda ISPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga IV till MARPOL 73/78, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i den bilagan. Trafiksäkerhetsverket får utfärda ISPP-certifikat för ett utländskt fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid, högst fem år åt gången.

6 kap.

Förhinder av utsläpp av fast avfall från fartyg

2 §

Utsläpp av fast avfall i undantagsfall

Bestämmelserna i 1 § tillämpas inte på

1) utsläpp av fast avfall från fartyg när det är nödvändigt för säkerställandet av säkerheten hos fartyget eller personer som finns ombord på fartyget eller för att rädda människoliv till sjöss,

2) oavsiktligt försvinnande av fast avfall som beror på skada hos fartyget eller dess utrustning, under förutsättning av att alla skäligen försiktighetsåtgärder har vidtagits före skadan inträffade och därefter, för att förhindra eller minimera det oavsiktliga försvinnandet,

3) avlägsnande av fiskeredskap från fartyget för att skydda den marina miljön eller av skäl som hänför sig till fartygets eller dess besättnings säkerhet,

4) oavsiktligt försvinnande av fiskeredskap från ett fartyg förutsatt att alla skäligen försiktighetsåtgärder har genomförts för att förhindra sådant försvinnande.

Kraven enligt regel 4 och 6 i bilaga V till MARPOL 73/78 om att fartyg ska vara under gång ska inte tillämpas på avlägsnande av matavfall, om det är klart att förvaring av detta matavfall ombord på fartyget utgör en omedelbar hälsorisk för människor som är ombord på fartyget.

Avlägsnande eller oavsiktligt försvinnande som avses i 1 mom. ska antecknas i fartygets avfallsdagbok eller, i fråga om ett fartyg vars bruttodräktighet är mindre än 400, i fartygets skeppsdagbok.

Trafiksäkerhetsverket ska underrättas om oavsiktligt försvinnande eller avlägsnande av fiskeredskap på finskt vattenområde eller i Finlands ekonomiska zon, samt i fråga om finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten eller Finlands ekonomiska zon, som orsakar betydande fara för den marina miljön eller för sjöfarten. När försvinnandet eller avlägsnandet sker från ett finskt fartyg på vatten som hör till en kuststats jurisdiktion, ska också kuststaten i fråga underrättas.

3 §

Skyltning som anger förbud och begränsningar som gäller utsläpp av fast avfall till vatten

Ett fartyg med en längd av minst 12 meter ska på synligt ställe ha en sådan i bilaga V till MARPOL 73/78 avsedd skylt som anger att fartyget följer kraven enligt reglerna 3–6 i bilaga V i fråga om behandling av fast avfall. Skylten ska vara på fartygets arbetsspråk och när det gäller internationella resor även på engelska, franska eller spanska.

4 §

Fartygs avfallshanteringsplan

Fartyg vars bruttodräktighet är minst 100, fartyg certifierade för transport av minst 15 personer samt fasta och flytande plattformar ska ha en i bilaga V till MARPOL 73/78 avsedd avfallshanteringsplan om minskning och behandling av fast avfall. Planen ska vara avfattad på fartygets arbetsspråk. Besättningen ska följa avfallshanteringsplanen.

5 §

Fartygs avfallsdagbok

Trafiksäkerhetsverket och, när fartyget ligger i utländsk hamn eller i en offshore-terminal, en behörig myndighet i utlandet har rätt att granska avfallsdagboken och på begäran få ett av befälhavaren styrkt utdrag ur den. Detsamma gäller för dagböcker i fråga om fartyg vars bruttodräktighet är mindre än 400. Åtgärder som Trafiksäkerhetsverket vidtar med stöd av detta moment ska utföras så snabbt som möjligt och utan att fartyget fördröjs i onödan.

7 kap.

Förhindrande av luftförorening från fartyg

6 §

IAPP-certifikat

Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska på skriftlig ansökan utfärda IAPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga VI till MARPOL 73/78, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i den bilagan. Trafiksäkerhetsverket får utfärda IAPP-certifikat för ett utländskt fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid, högst fem år åt gången.

14 a §

Behörig myndighet

Behörig myndighet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG är Trafiksäkerhetsverket.

14 b §

Nationellt ackrediteringsorgan

Nationellt ackrediteringsorgan enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG är Ackrediteringstjänsten FINAS.

7 a kap.

Fartygs energieffektivitet

3 §

IEE-certifikat

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

10 kap.

Avlämning av avfall i hamn

3 §

Anmälan om fartygsavfall och lastrester

När ett fartyg anlöper en hamn inom finskt territorium ska befälhavaren eller någon som denne befullmäktigat avge en anmälan om fartygsavfall och lastrester till innehavaren av anlöpshamnen via det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygs-trafikservice. Anmälan ska avges minst 24 timmar före ankomsten eller omedelbart vid avfärden från den föregående hamnen, om färdtiden understiger 24 timmar. Om fartygets slutliga anlöpshamn blir klar först när mindre än 24 timmar återstår före ankomsten till hamnen, ska anmälan avges omedelbart då den slutliga anlöpshamnen är känd. Informationen ska förvaras ombord åtminstone till nästa anlöpshamn och ska på begäran uppvisas för myndigheterna i en EU-medlemsstat.

Vad som föreskrivs i 1 mom. gäller inte fiskefartyg och inte heller fritidsbåtar som tar högst 12 passagerare.

Trafiksäkerhetsverket ska kontrollera genomförande av fartygsavfallsdirektivet och därvid granska anmälningar och inspektera fartyg i enlighet med direktivet.

4 §

Befrielse från den obligatoriska avlämningen och anmälningsskyldigheten

Trafiksäkerhetsverket kan på skriftlig ansökan medge befrielse från den obligatoriska avlämning av fartygsavfall och lastrester som avses i 1 § och från skyldigheten att anmäla fartygsavfall och lastrester enligt 3 § i fråga om ett fartyg som är i reguljär trafik så att det upprepat går i trafik enligt en tidtabell eller på en på förhand bestämd rutt mellan angivna hamnar och minst en gång varannan vecka anlöper en angiven finsk hamn som ligger vid denna rutt. Befrielse kan också medges för ett fartyg som är i kryssningstrafik eller annan trafik så att det avgår från och anlöper en och samma finska hamn utan att anlöpa mellanliggande hamnar. För att befrielse ska kunna medges krävs det dessutom att fartyget har ingått ett avfallshanteringsavtal med ett seriöst företag i avfallshanteringsbranschen eller med hamnen. Trafiksäkerhetsverket ska på det sätt som närmare framgår av beslutet om befrielse lämna en redogörelse för att fartyget i huvudsak använder tjänster enligt avfallshanteringsavtalet. Befrielse beviljas för viss tid, högst fem år åt gången.

Trafiksäkerhetsverket ska underrätta de berörda hamnarna om sitt beslut.

Trafiksäkerhetsverket ska regelbundet och åtminstone en gång om året underrätta Europeiska kommissionen om befrielse dispens som beviljats.

5 §

Närmare bestämmelser

För att verkställa MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska unionens rättsakter får närmare bestämmelser om förutsättningarna enligt 1 § 3 mom. 2 punkten att låta bli att avlämna avfall i hamnen utfärdas genom förordning av statsrådet.

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. kan utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet eller i inrikes fart.

13 kap.

Särskilda bestämmelser

3 §

Straffbestämmelser

Den som på något annat sätt än det som avses i 1 mom. uppsåtligt eller av oaktsamhet handlar i strid med

3 a) bestämmelser i 2 a kap. 1 § 1 mom. om områden som anvisats för STS-operationer, 2 § 1 mom. om STS-plan, 3 § 1–3 mom. om skyldighet att meddela på förhand om STS-operationer och 4 § om behörighetskrav för personer med det övergripande tillsynsansvaret för STS-operationer,

8 a) övervaknings- och rapporteringsskyldigheten enligt artiklarna 8–12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG,

ska, om inte gärningen är ringa eller om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för miljöskyddsförseelse i sjöfart dömas till böter.

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

I Helsingfors den 2 februari 2017

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

Fördragstext

ÄNDRINGAR I BILAGAN TILL PROTOKOLLET AV ÅR 1978 TILL 1973 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING FRÅN FARTYG

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

RESOLUTION MEPC.186(59)

RESOLUTION MEPC.186(59)

Antagen den 17 juli 2009

Adopted on 17 July 2009

(Fogande av ett nytt kapitel 8 till bilaga I till Marpol-konventionen och därav följande ändringar i bilagan till IOPP-certifikatet, formulär B)

(Addition of a new chapter 8 to MARPOL Annex I and consequential amendments to the Supplement to the IOPP Certificate, Form B)

HAVSMILJÖSKYDDSKOMMITTÉN

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

SOM ÅTERKALLAR I MINNET artikel 38 a) i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen, vilken gäller de uppgifter som havsmiljöskyddskommittén (nedan kommittén) anförtrotts genom internationella konventioner om förhindrande av förorening av havet och tillsyn,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

SOM BEAKTAR artikel 16 i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan "1973 års konvention") och artikel VI i protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan "1978 års protokoll"), vilka tillsammans fastställer förfarandet för ändring av 1978 års protokoll och ger organisationens lämpliga organ i uppdrag att pröva och godkänna ändringar i 1973 års konvention sådan den lyder ändrad genom 1978 års protokoll (Marpol 73/78),

NOTING Article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

SOM HAR BEHANDLAT de förslagna ändringarna i bilaga I till Marpol 73/78-konventionen,

HAVING CONSIDERED proposed amendments to Annex I of MARPOL 73/78,

1. ANTAR i enlighet med artikel 16.2 d i 1973 års konvention de ändringar som avser fogande av ett nytt kapitel 8 till bilaga I till Marpol 73/78-konventionen och därav följande ändringar i bilagan till IOPP-

1. ADOPTS, in accordance with Article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex I of MARPOL 73/78 concerning the addition of a new chapter 8 and consequential amendments to the Sup-

certifikatet, formulär B, vars text finns som bilaga till denna resolution,

2. BESLUTAR i enlighet med artikel 16.2 f iii i 1973 års konvention att de nämnda ändringarna ska anses vara godkända den 1 juli 2010, om inte före detta datum åtminstone en tredjedel av parterna eller de parter vars handelsflottor tillsammans motsvarar minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, har meddelat organisationens generalsekreterare att de motsätter sig ändringarna,

3. UPPMANAR parterna att beakta att ändringarna träder i kraft i enlighet med artikel 16.2 g ii i 1973 års konvention den 1 januari 2011, när de godkänns i enlighet med stycke 2,

4. BER generalsekreteraren att i enlighet med artikel 16.2 e i 1973 års konvention sända be styrkta kopior av denna resolution och av ändringarna i dess bilaga till alla parter i Marpol 73/78-konventionen, och

5. BER DESSUTOM generalsekreteraren sända kopior av denna resolution och av bilagan därtill till de medlemmar av organisationen som inte är parter i Marpol 73/78-konventionen.

BILAGA

(Fogande av ett nytt kapitel 8 till bilaga I till Marpol-konventionen och därav följande ändringar i bilagan till IOPP-certifikatet, formulär B)

1 Ett nytt kapitel 8 fogas:

”KAPITEL 8 - FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING UNDER ÖVERFÖRING AV OLJELAST MELLAN OLJETANKFARTYG TILL SJÖSS

Regel 40

Tillämpningsområde

plement to the IOPP Certificate, Form B, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with Article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2010 unless, prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with Article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2011 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with Article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex; and

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

(Addition of a new chapter 8 to MARPOL and Annex I and consequential amendments to the Supplement to the IOPP Certificate, Form B)

1 A new chapter 8 is added:

“CHAPTER 8 – PREVENTION OF POLLUTION DURING TRANSFER OF OIL CARGO BETWEEN OIL TANKERS AT SEA

Regulation 40

Scope of application

1 Reglerna i detta kapitel gäller oljetankfartyg med en bruttodräktighet på minst 150 som används för överföring av oljelast mellan oljetankfartyg till sjöss (STS-operationer) och vars STS-operationer utförs den 1 april 2012 eller därefter. Sådana STS-operationer som utförs före det nämnda datumet men efter att administrationen har godkänt den STS-plan som krävs enligt regel 41.1, ska dock iakttas STS-planen i den utsträckning som det är möjligt.

2 Reglerna i detta kapitel gäller inte åtgärder för överföring av olja som hänför sig till fasta eller flytande plattformar, inbegripet borrhullplattformar, flytande enheter för produktion, lagring och avlastning (FPSO) som används vid produktion och lagring av olja utanför kusten och flytande lagringsenheter (FSU) som används för lagring av olja som producerats utanför kusten¹.

3 Reglerna i detta kapitel gäller inte bunkring.

4 Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte sådana STS-operationer som är nödvändiga för att säkerställa fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss eller när de används för att avvärja vissa föroreningshändelser i syfte att minska den skada som föroreningen orsakar.

5 Reglerna i detta kapitel gäller inte sådana STS-operationer där någotdera av fartygen är ett örlogsfartyg, örlogsflottans hjälpfartyg eller ett annat fartyg som ägs eller trafikeras av staten och som vid tidpunkten i fråga utesluttande används för statliga, icke-kommersiella ändamål. Varje stat ska dock säkerställa, genom att vidta lämpliga åtgärder som inte försvårar eller försämrar verksamheten eller funktionsdugligheten hos sådana fartyg, att STS-operationerna utförs i på ett sätt som är förenligt med detta kapitel i den utsträckning som det är skäligt och praktiskt möjligt.

1 The regulations contained in this chapter apply to oil tankers of 150 gross tonnage and above engaged in the transfer of oil cargo between oil tankers at sea (STS operations) and their STS operations conducted on or after 1 April 2012. However, STS operations conducted before that date but after the approval of the Administration of STS operations Plan required under regulation 41.1 shall be in accordance with the STS operations Plan as far as possible.

2 The regulations contained in this chapter shall not apply to oil transfer operations associated with fixed or floating platforms including drilling rigs; floating production, storage and offloading facilities (FPSOs) used for the offshore production and storage of oil; and floating storage units (FSUs) used for the offshore storage of produced oil¹.

3 The regulations contained in this chapter shall not apply to bunkering operations.

4 The regulations contained in this chapter shall not apply to STS operations necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea, or for combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution.

5 The regulations contained in this chapter shall not apply to STS operations where either of the ships involved is a warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each State shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing operations or operational capabilities of such ships that the STS operations are conducted in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with this chapter.

¹ Kapitel 7 i reviderade bilaga I till Marpol-konventionen (resolution MEPC.117(52)) samt artikel 56 i Förenta nationernas havsrättskonvention är tillämpliga på och behandlar dessa åtgärder.

Revised Annex I of MARPOL, chapter 7 (resolution MEPC.117(52)) and UNCLOS article 56 are applicable and address these operations.

Regel 41

Allmänna regler gällande säkerhet och miljöskydd

1 Varje oljetankfartyg som används för STS-operationer ska ombord medföra en plan som föreskriver sättet för utförande av STS-operationer (STS-plan) senast på dagen för den första årsbesiktningen, mellanliggande besiktningen eller förnyade besiktningen som utförs den 1 januari 2011 eller därefter. Varje oljetankfartygs STS-plan ska vara godkänd av administrationen. STS-planen ska upprättas på fartygets arbetsspråk.

2 STS-planer ska utvecklas med beaktande av den information som ingår i anvisningar om bästa praxis för STS-operationer som organisationen fastställt². STS-planen kan införlivas med ett befintligt säkerhetsledningssystem enligt kraven i kapitel IX i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, jämte ändringar, om detta krav gäller oljetankfartyget i fråga.

3 Varje oljetankfartyg som omfattas av detta kapitel och som används för STS-operationer ska iakttä sin STS-plan.

4 Den person som innehar det övergripande tillsynsansvaret för STS-operationer ska inneha behörighet att utföra alla relevanta uppgifter med beaktande av de behörighetskrav som beskrivs i anvisningarna om bästa praxis för STS-operationer som organisationen fastställt³.

Regulation 41

General Rules on safety and environmental protection

1 Any oil tanker involved in STS operations shall carry on board a Plan prescribing how to conduct STS operations (STS operations Plan) not later than the date of the first annual, intermediate or renewal survey of the ship to be carried out on or after 1 January 2011. Each oil tanker's STS operations Plan shall be approved by the Administration. The STS operations Plan shall be written in the working language of the ship.

2 The STS operations Plan shall be developed taking into account the information contained in the best practice guidelines for STS operations identified by the Organization². The STS operations Plan may be incorporated into an existing Safety Management System required by chapter IX of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, if that requirement is applicable to the oil tanker in question.

3 Any oil tanker subject to this chapter and engaged in STS operations shall comply with its STS operations Plan.

4 The person in overall advisory control of STS operations shall be qualified to perform all relevant duties, taking into account the qualifications contained in the best practice guidelines for STS operations identified by the Organization³.

² IMO:s handbok om förorening orsakad av olja, "Manual on Oil Pollution, Section I, "Prevention" sådan som den är i ändrad form samt ICS:s och OCIMF:s guide "Ship-to-ship Transfer Guide, Petroleum", 4:e upplagan, 2005.

IMO's "Manual on Oil Pollution, Section I, Prevention" as amended, and the ICS and OCIMF "Ship-to-ship Transfer Guide, Petroleum", fourth edition, 2005.

³ IMO:s handbok om förorening orsakad av olja, "Manual on Oil Pollution, Section I, "Prevention" sådan som den är i ändrad form samt ICS:s och OCIMF:s guide "Ship-to-ship Transfer Guide, Petroleum", 4:e upplagan, 2005.

IMO's "Manual on Oil Pollution, Section I, Prevention" as amended, and the ICS and OCIMF "Ship-to-ship Transfer Guide, Petroleum", fourth edition, 2005.

5 Redogörelser⁴ över STS-operationer ska förvaras ombord på fartyget under tre år och de ska vara lätt tillgängliga för inspektion av parter till denna konvention.

5 Records⁴ of STS operations shall be retained on board for three years and be readily available for inspection by a Party to the present Convention.

Regel 42

Anmälan

1 Varje oljetankfartyg som omfattas av detta kapitel och som planerar en STS-operation på territorialhavet eller den ekonomiska zonen av en part till denna konvention, ska till parten i fråga avge en anmälan om den planerade STS-operationen minst 48 timmar på förhand. Om alla uppgifter som fastställs i stycke 2 i undantagsfall inte finns tillgängliga minst 48 timmar på förhand, ska det oljetankfartyg som lossar oljelasten anmäla parten till denna konvention minst 48 timmar på förhand om avsikten att utföra en STS-operation och de uppgifter som fastställs i stycke 2 ska överändas till parten så snart som möjligt.

2 Den anmälan som avses i stycke 1 i denna regel⁵ ska innehålla åtminstone följande uppgifter:

.1 namn, flagg, anropssignal, IMO-nummer och beräknad ankomsttid för oljetankfartyg som deltar i STS-operationer.

.2 datum och tidpunkt för inledandet av den planerade STS-operationen samt geografisk position,

.3 huruvida STS-operationen kommer att utföras för ankar eller i fart,

.4 typ och mängd av olja,

Regulation 42

Notification

1 Each oil tanker subject to this chapter that plans STS operations within the territorial sea, or the exclusive economic zone of a Party to the present Convention shall notify that Party not less than 48 hours in advance of the scheduled STS operations. Where, in an exceptional case, all of the information specified in paragraph 2 is not available not less than 48 hours in advance, the oil tanker discharging the oil cargo shall notify the Party to the present Convention, not less than 48 hours in advance that an STS operation will occur and the information specified in paragraph 2 shall be provided to the Party at the earliest opportunity.

2 The notification specified in paragraph 1 of this regulation⁵ shall include at least the following:

.1 name, flag, call sign, IMO Number and estimated time of arrival of the oil tankers involved in the STS operations;

.2 date, time and geographical location at the commencement of the planned STS operations;

.3 whether STS operations are to be conducted at anchor or underway;

.4 oil type and quantity;

⁴ Kapitel 3 och 4 i reviderade bilaga 1 till Marpol-konventionen (resolution MEPC.117(52)); krav gällande införande av bunkrings- och lästringsåtgärder i oljedagboken samt redogörelser som krävs i STS-planen.

Revised Annex I of MARPOL chapters 3 and 4 (resolution MEPC.117(52)); requirements for recording bunkering and oil cargo transfer operations in the Oil Record Book, and any records required by the STS operations Plan.

⁵ Den nationella operativa kontaktpunkt som nämns i dokument MSC-MEPC.6/Circ.4 av den 31 december 2001, eller i senare ändringar av dokumentet.

The national operational contact point as listed in document MSC-MEPC.6/Circ.4 of 31 December 2007 or its subsequent amendments.

.5 STS-operationens planerade varaktighet,	.5 planned duration of the STS operations;
.6 uppgifter om tjänsteleverantören för STS-operationen eller den person som innehar det övergripande tillsynsansvaret samt deras kontaktuppgifter, och	.6 identification of STS operations service provider or person in overall advisory control and contact information; and
.7 bekräftelse om att oljetankfartyget har en STS-plan ombord på fartyget som uppfyller kraven i regel 41.	.7 confirmation that the oil tanker has on board an STS operations Plan meeting the requirements of regulation 41.
3 Om oljetankfartygets beräknade ankomsttid till stället eller området för utförandet av STS-operationen ändras med mer än sex timmar, ska befälhavaren, ägaren eller representanten för oljetankfartyget i fråga ange den nya beräknade ankomsttiden till den part till denna konvention som avses i stycke 1 i denna regel."	3 If the estimated time of arrival of an oil tanker at the location or area for the STS operations changes by more than six hours, the master, owner or agent of that oil tanker shall provide a revised estimated time of arrival to the Party to the present Convention specified in paragraph 1 of this regulation."
<i>2 Till Redogörelsen över oljetankfartygs konstruktion och utrustning, formulär B, fogas en ny punkt 8A enligt följande:</i>	<i>2 In the Record of Construction and Equipment for Oil Tankers, Form B, new section 8A is added as follows:</i>
"8A Överföring av olja till sjöss från fartyg till fartyg (Regel 41)	"8A Ship-to-ship oil transfer operations at sea (regulation 41)
8A.1 Oljetankfartyg har en STS-plan i enlighet med regel 41."	8A.1 The oil tanker is provided with an STS operations Plan in compliance with regulation 41."

RESOLUTION MEPC 187(59)

Antagen den 17 juli 2009

(Ändringar i reglerna 1, 12, 13, 17 och 38 i bilaga I till Marpolkonventionen, i bilagan till IOPP-certifikatet och i delarna I och II i oljedagboken)

HAVSMILJÖSKYDDSKOMMITTÉN

SOM ÅTERKALLAR I MINNET artikel 38 a i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen som gäller de uppgifter som havsmiljöskyddskommittén (nedan "kommittén") anförtrots genom internationella konventioner om förebyggande av förorening av havet och tillsyn,

SOM BEAKTAR artikel 16 i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan "1973 års konvention") och artikel VI i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan "1978 års protokoll"), vilka tillsammans fastställer förfarandet för ändring av 1978 års protokoll och ger organisationens behöriga organ i uppdrag att pröva och godkänna ändringar till 1973 års konvention sådan den lyder ändrad genom 1978 års protokoll (Marpol 73/78),

SOM HAR BEHANDLAT ändringsförslagen i bilaga I till Marpol 73/78-konventionen,

1. ANTAR i enlighet med artikel 16.2 d i 1973 års konvention de ändringar i bilaga I till Marpol 73/78-konventionen som gäller reglerna 1, 12, 13, 17 och 38, bilagan till IOPP-certifikatet och delarna I och II i oljedagboken och vilkas text finns som bilaga till denna resolution,

2. BESLUTAR i enlighet med artikel 16.2 f iii att de nämnda ändringarna ska anses vara godkända den 1 juli 2010, om inte före detta datum åtminstone en tredjedel av parterna el-

RESOLUTION MEPC.187(59)

Adopted on 17 July 2009

(Amendments to regulations 1, 12, 13, 17 and 38 of MARPOL Annex I, Supplement to the IOPP Certificate and Oil Record Book Parts I and II)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING Article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED proposed amendments to Annex I of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with Article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex I of MARPOL 73/78 concerning regulations 1, 12, 13, 17 and 38 and the Supplement to the IOPP Certificate and Oil Record Book Parts I and II, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with Article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2010 unless prior, to

ler de parter vars handelsflottor tillsammans motsvarar minst 50 procent av hela världshandelsflottans bruttodräktighet, har meddelat organisationens generalsekreterare att de motsätter sig ändringarna,

that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. UPPMANAR parterna att beakta att ändringarna träder i kraft i enlighet med artikel 16.2 g ii i 1973 års konvention den 1 januari 2011, när de godkänts i enlighet med regel 16.2,

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with Article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2011 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. BER generalsekreteraren att i enlighet med artikel 16.2 e i 1973 års konvention sända bestyrkta kopior av denna resolution och av ändringarna i dess bilaga till alla parter i Marpol 73/78-konventionen, och

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with Article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex; and

5. BER DESSUTOM generalsekreteraren sända kopior av denna resolution och av bilagan till den till de medlemmar av organisationen som inte är parter i Marpol 73/78-konventionen.

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its annex.

BILAGA

ANNEX

ÄNDRINGARNA I BILAGA I TILL MARPOL-konventionen

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX I

(Ändringar i regel 1, 12, 13, 17 och 38 i bilaga I till Marpolkonventionen, i bilagan till IOPP-certifikatet och i delarna I och II i oljedagboken)

(Amendments to regulations 1, 12, 13, 17 and 38 of MARPOL Annex I, Supplement to the IOPP Certificate and Oil Record Book Parts I and II)

Bilaga 1

Annex 1

ÄNDRINGARNA I REGLERNA 1, 12, 13, 17 OCH 38 I BILAGA I TILL MARPOL-KONVENTIONEN

AMENDMENTS TO REGULATIONS 1, 12, 13, 17 AND 38 OF MARPOL ANNEX I

Regel 1

Regulation 1

Definitioner

Definitions

1. Till gällande regel 1.30 fogas nya regler 1.31, 1.32, 1.33 och 1.34 som följer:

1 The following new subparagraphs .31, .32, .33 and .34 are added after existing subpara-

graph .30:

"1.31 Med oljerester (sludge) förstås oljeavfall som uppkommit vid normal drift och som omfattar t.ex. oljeavfall som uppkommit till följd av rening av eldningsolja eller smörjolja i framdrivnings- eller hjälpmaskineriet, oljeavfall som avskilts i systemet för behandling av länsvatten, oljeavfall som samlats upp i spillkärl samt hydraul- och smörjoljerester.

1.32 Med tank för oljerester (sludge) förstås en tank där oljerester (sludge) förvaras och ur vilken sludge kan bortskaffas direkt med hjälp av en standardiserad landanslutning eller något annat godkänt förfarande för bortskaffande.

1.33 Med oljehaltigt länsvatten förstås vatten som till följd av t.ex. läckage från maskinrum eller underhållsarbete kan vara förorenat av olja. All vätska som kommer in i länsvattensystemet, inbegripet länsbrunn, länsrör, taket på dubbelbottentanken eller uppsamlingstankarna för länsvatten, betraktas som oljehaltigt länsvatten.

1.34 Med uppsamlingstank för oljehaltigt länsvatten förstås en tank där det oljehaltiga länsvattnet samlas upp innan det töms ut, överförs eller bortskaffas."

“.31 Oil residue (sludge) means the residual waste oil products generated during the normal operation of a ship such as those resulting from the purification of fuel or lubricating oil for main or auxiliary machinery, separated waste oil from oil filtering equipment, waste oil collected in drip trays, and waste hydraulic and lubricating oils.

.32 Oil residue (sludge) tank means a tank which holds oil residue (sludge) from which sludge may be disposed directly through the standard discharge connection or any other approved means of disposal.

.33 Oily bilge water means water which may be contaminated by oil resulting from things such as leakage or maintenance work in machinery spaces. Any liquid entering the bilge system including bilge wells, bilge piping, tank top or bilge holding tanks is considered oily bilge water.

.34 Oily bilge water holding tank means a tank collecting oily bilge water prior to its discharge, transfer or disposal."

Regel 12

Öllyjäte- (liete) -säiliöt

2 Regel 12.1 ska ändras på följande sätt:

"1 Varje fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 ska vara utrustad med en eller flera tankar som har tillräcklig kapacitet med hänsyn till fartygets maskineri och resans längd och som kan ta emot sådana oljerester (sludge) som inte kan omhändertas på annat sätt i enlighet med kraven i denna bilaga."

3 Till den gällande regel 12.1 fogas en ny regel 12.2 som följer:

"2 Oljerester (sludge) ska kunna bortskaffas direkt ur tankarna för oljerester (sludge) med hjälp av en sådan standardiserad landanslut-

Regulation 12

Tanks for oil residues (sludge)

2 Paragraph 1 is amended to read as follows:

"1 Every ship of 400 gross tonnage and above shall be provided with a tank or tanks of adequate capacity, having regard to the type of machinery and length of voyage, to receive the oil residues (sludge) which cannot be dealt with otherwise in accordance with the requirements of this Annex."

3 The following new paragraph 2 is inserted, after the existing paragraph 1:

"2 Oil residue (sludge) may be disposed of directly from the oil residue (sludge) tank(s) through the standard discharge connection re-

ning som avses i regel 13 eller något annat godkänt förfarande för bortskaffande. Tanken (tankarna) för oljerester (sludge)

.1 ska utrustas med en pump som suger oljerester (sludge) ur tanken/tankarna, och

.2 får inte innehålla manifold till länsvatten-systemet, tanken eller tankarna för oljehaltigt länsvatten, taket på dubbelbottentanken eller utrustningen för separering av oljehaltigt vatten, utom i det fall att tankarna är utrustade med sådana avlopp som leder till tanken för oljehaltigt länsvatten eller till länsbrunnen och som har manuella, självslutande ventiler samt arrangemang för okulär kontroll av separerat vatten, eller med andra arrangemang, förutsatt att ett sådant arrangemang inte står i direkt kontakt med länsrörsystemet."

4 De gällande reglerna 12.2 och 12.3 ska ges numren 12.3 respektive 12.4.

Reglerna 12, 13, 17 och 38

5 Ordet "sludge" ersätts med "oil residue (sludge)" i reglerna 12.2, 13, 17.2.3, 38.2 och 38.7.

6 I regel 17.2.3 stryks orden "and other oil residues".

ferred to in regulation 13, or any other approved means of disposal. The oil residue (sludge) tank(s):

.1 shall be provided with a designated pump for disposal that is capable of taking suction from the oil residue (sludge) tank(s); and

.2 shall have no discharge connections to the bilge system, oily bilge water holding tank(s), tank top or oily water separators except that the tank(s) may be fitted with drains, with manually operated self-closing valves and arrangements for subsequent visual monitoring of the settled water, that lead to an oily bilge water holding tank or bilge well, or an alternative arrangement, provided such arrangement does not connect directly to the bilge piping system."

4 Existing paragraphs 2 and 3 are renumbered 3 and 4, respectively.

Regulations 12, 13, 17 and 38

5 The word "sludge" in regulations 12.2, 13, 17.2.3, 38.2 and 38.7 is replaced by the words "oil residue (sludge)".

6 The words "and other oil residues" in regulation 17.2.3 are deleted.

RESOLUTION MEPC.200(62)

Antagen den 15 juli 2011

ÄNDRINGAR I BILAGAN TILL PROTOKOLLET AV ÅR 1978 TILL 1973 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING FRÅN FARTYG

(Bestämmelser om specialområden och utseende av Östersjön till specialområde i enlighet med bilaga IV till Marpol-konventionen)

HAVSMILJÖSKYDDSKOMMITTÉN

SOM ÅTERKALLAR I MINNET artikel 38 a) i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen som gäller de uppgifter som havsmiljöskyddskommittén (nedan kommittén) tilldelats genom internationella konventioner om förhindrande av förorening av havet och tillsyn,

SOM BEAKTAR artikel 16 i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan "1973 års konvention") och artikel VI i protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan "1978 års protokoll"), vilka tillsammans fastställer förfarandet för ändring av 1978 års protokoll och ger organisationens relevanta organ i uppdrag att pröva och godkänna ändringar till 1973 års konvention sådana den lyder ändrad genom 1978 års protokoll (Marpol 73/78),

SOM HAR BEHANDLAT förslagen till ändring av bilaga IV till Marpol 73/78-konventionen,

1. ANTAR i enlighet med artikel 16.2 d i 1973 års konvention ändringarna till bilaga IV till Marpol 73/78-konventionen, vars text finns som bilaga till denna resolution,

2. BESLUTAR i enlighet med artikel 16.2 f iii i 1973 års konvention att de nämnda ändringarna ska anses vara godkända den 1 juli

RESOLUTION MEPC.200(62)

Adopted on 15 July 2011

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

(Special Area Provisions and the Designation of the Baltic Sea as a Special Area under MARPOL Annex IV)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED draft amendments to Annex IV of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex IV of MARPOL 73/78, the text of which is set out at annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have

2012, om inte före detta datum åtminstone en tredjedel av parterna eller de parter vars handelsflottor tillsammans representerar minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, har meddelat organisationens generalsekreterare att de motsätter sig ändringarna,

3. UPPMANAR parterna att beakta att ändringarna träder i kraft i enlighet med artikel 16.2 g ii i 1973 års konvention den 1 januari 2013, när de godkännts i enlighet med stycke 2,

4. BER generalsekreteraren att i enlighet med artikel 16.2 e i 1973 års konvention sända bestyrkta kopior av denna resolution och av texten med ändringarna i dess bilaga till alla parter i Marpol 73/78-konventionen,

5. BER DESSUTOM generalsekreteraren sända kopior av denna resolution och av dess bilaga till de medlemmar av organisationen som inte är parter i Marpol 73/78-konventionen.

been accepted on 1 July 2012 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2013 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its Annex.

BILAGA

ÄNDRINGAR I BILAGA IV TILL MARPOL-KONVENTIONEN

1 I Nya stycken 5a, 7a och 7b fogas till regel 1:

"5a med "specialområde" förstås ett havsområde där det av kända tekniska orsaker som hänför sig till dess oceanografiska och ekologiska tillstånd samt till trafikens speciella natur är nödvändigt att ta i bruk särskilda obligatoriska metoder för att förhindra förorening av havet genom toalettavfall.

Specialområdena är de följande:

.1 Östersjöområdet, sådant det definieras i regel 1.11.2 i bilaga I, och

.2 alla andra havsområden som organisationen utser i enlighet med de kriterier och förfaranden för utseende av specialområden för förhindrande av förorening orsakad av toa-

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX IV

1 New paragraphs 5bis, 7bis, and 7ter are added to regulation 1:

"5bis Special area means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by sewage is required.

The special areas are:

.1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I; and

.2 any other sea area designated by the Organization in accordance with criteria and procedures for designation of special areas with¹ respect to prevention of pollution by

lettavfall från fartyg⁶.

sewage from ships⁶.

7a med "passagerare" förstås alla andra personer än

7bis A *passenger* means every person other than:

.1 fartygets befälhavare och besättningsmedlemmar och andra personer som anställts eller sysselsatts för fartygets räkning ombord på fartyg i vilken egenskap som helst och

.1 the master and the members of the crew or other persons employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship; and

.2 barn som inte fyllt ett år.

.2 a child under one year of age.

7b med "passagerarfartyg" förstås ett fartyg som medför fler än 12 passagerare.

7ter A *passenger ship* means a ship which carries more than twelve passengers.

För tillämpningen av regel 11.3 förstås med ett "nytt passagerarfartyg" ett passagerarfartyg

For the application of regulation 11.3, a *new passenger ship* is a passenger ship:

.1 för vilket byggnadskontrakt har tecknats, eller när byggnadskontrakt inte finns, vars kölsträckning har ägt rum eller vars byggnadsstadium är motsvarande den 1 januari 2016 eller därefter, eller

.1 for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is in a similar stage of construction, on or after 1 January 2016; or

.2 som levereras minst två år efter den 1 januari 2016.

.2 the delivery of which is two years or more after 1 January 2016.

Med "existerande passagerarfartyg" förstås ett passagerarfartyg som inte är ett nytt passagerarfartyg."

An *existing passenger ship* is a passenger ship which is not a new passenger ship."

2 Till regel 9 fogas ett nytt stycke 2:

2 New paragraph 2 is added to regulation 9:

"2 Till skillnad från bestämmelserna i stycke 1 ska varje passagerarfartyg som i enlighet med regel 2 ska iakttä bestämmelserna i denna bilaga och på vilket bestämmelserna i regel 11.3 tillämpas då fartyget befinner sig på ett specialområde, förses med något av de följande systemen för toalettavfall:

"2 By derogation from paragraph 1, every passenger ship which, in accordance with regulation 2, is required to comply with the provisions of this Annex, and for which regulation 11.3 applies while in a special area, shall be equipped with one of the following sewage systems:

.1 ett reningsverk för toalettavfall av en typ som godkänts av administrationen; i samband med typgodkännandet ska de standarder och testmetoder som lagts fram av organisationen

.1 a sewage treatment plant which shall be of a type approved by the Administration, taking into account the standards and test methods developed by the Organization,⁷ or

⁶ Se IMO:s resolution A.927(22), riktlinjer för utseende av specialområden i enlighet med Marpol 73/78-konventionen och riktlinjer för identifiering och utseende av synnerligen känsliga havsområden.

Refer to Assembly resolution A.927(22), Guidelines for the designation of special areas under MARPOL 73/78 and guidelines for the identification and designation of particularly sensitive sea areas.

beaktas⁷, eller

.2 en uppsamlingstank för avloppsvatten med en volym som administrationen godtar, för att allt toalettavfall ska kunna uppbevaras ombord på fartyget, med beaktande av fartygets drift, antalet personer ombord på fartyget och andra relevanta faktorer. Uppsamlingstanken för avloppsvatten ska konstrueras på ett sätt som administrationen godtar och innehållets mängd ska kunna granskas visuellt."

3 Regel 11 ersätts enligt följande:

Regel 11

Utsläpp av toalettavfall

"A Utsläpp av toalettavfall från andra än passagerarfartyg på alla områden och utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg utanför specialområden

1 Om inte något annat följer av de undantag som nämns i regel 3 i denna bilaga, är utsläpp av toalettavfall i havet förbjudet utom när

.1 fartyget släpper ut finfördelat eller desinficerat toalettavfall, och därvid använder en sådan anordning, som godkänts av administrationen i enlighet med regel 9.1.1 i denna bilaga, på ett avstånd av mer än 3 nautiska mil från närmaste land eller toalettavfall som inte är finfördelat eller desinficerat, på ett avstånd av mer än 12 nautiska mil från närmaste land, under förutsättning av att toalettavfall som magasineras i en uppsamlingstank för avloppsvatten eller toalettavfall som kommer från utrymmen som innehåller levande djur inte i något fall släpps ut på en gång utan med måttlig hastighet när fartyget är under gång med en fart av minst 4 knop. Utsläppshastigheten, som ska grunda sig på standarder som utvecklats av organisationen, ska

.2 a holding tank of the capacity to the satisfaction of the Administration for the retention of all sewage, having regard to the operation of the ship, the number of persons on board and other relevant factors. The holding tank shall be constructed to the satisfaction of the Administration and shall have a means to indicate visually the amount of its contents."

3 Regulation 11 is replaced by the following:

Regulation 11

Discharge of sewage

"A Discharge of sewage from ships other than passenger ships in all areas and discharge of sewage from passenger ships outside special areas

1 Subject to the provisions of regulation 3 of this Annex, the discharge of sewage into the sea is prohibited, except when:

.1 the ship is discharging comminuted and disinfected sewage using a system approved by the Administration in accordance with regulation 9.1.2 of this Annex at a distance of more than 3 nautical miles from the nearest land, or sewage which is not comminuted or disinfected at a distance of more than 12 nautical miles from the nearest land, provided that, in any case, the sewage that has been stored in holding tanks, or sewage originating from spaces containing living animals, shall not be discharged instantaneously but at a moderate rate when the ship is en route and proceeding at not less than 4 knots; the rate of discharge shall be approved by the Administration based upon standards developed by the Organization⁸ or

⁷Se riktlinjerna för utförande av test avseende avloppsvattenstandarderna och prestationsförmågan [utkast 2012], vilka organisationens havsmiljöskyddskommitté har antagit [genom resolution MEPC...].

Refer to the [draft 2012] Guidelines on Implementation of Effluent Standards and Performance Tests for Sewage Treatment Plants adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by [resolution MEPC...].

vara godkänd av administrationen⁸, eller

.2 fartyget använder sig av ett reningsverk för toalettavfall som av administrationen konstaterats uppfylla de bestämmelser i fråga om driften som avses i regel 9.1.1 i denna bilaga, och utflödet inte ger upphov till synliga flytande fasta partiklar eller missfärgar det omgivande vattnet.

2 Bestämmelserna ovan i första stycket tillämpas inte på fartyg som verkar inom vattenområden som omfattas av en viss stats jurisdiktion och inte heller på fartyg som kommer från andra stater, då de befinner sig på detta vattenområde och släpper ut toalettavfall med iakttagande av lindrigare krav som denna stat får utfärda.

B Utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg på specialområden

3 Om inte något annat följer av de undantag som nämns i regel 3 i denna bilaga, ska utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg vara förbjudet på specialområden

a) i fråga om nya passagerarfartyg den 1 januari 2016 eller därefter, om inte något annat bestäms i stycke 2 i regel 12a, och

b) i fråga om existerande passagerarfartyg den 1 januari 2018 eller därefter, om inte något annat bestäms i stycke 2 i regel 12a.

utom när följande villkor uppfylls:

fartyget använder sig av ett reningsverk för toalettavfall som av administrationen konstaterats uppfylla de bestämmelser i fråga om driften som avses i regel 9.1.1 i denna bilaga, och utflödet inte ger upphov till synliga flytande fasta partiklar eller missfärgar det omgivande vattnet.

C Allmänna krav

.2 the ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in regulation 9.1.1 of this Annex, and the effluent shall not produce visible floating solids nor cause discoloration of the surrounding water.

2 The provisions of paragraph 1 shall not apply to ships operating in the waters under the jurisdiction of a State and visiting ships from other States while they are in these waters and are discharging sewage in accordance with such less stringent requirements as may be imposed by such State.

B Discharge of sewage from passenger ships within a special area

3 Subject to the provisions of regulation 3 of this Annex, the discharge of sewage from a passenger ship within a special area shall be prohibited:

a) for new passenger ships on, or after 1 January 2016, subject to regulation 12bis, subparagraph 2; and

b) for existing passenger ships on, or after 1 January 2018, subject to regulation 12bis, subparagraph 2,

except when the following conditions are satisfied:

the ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in regulation 9.2.1 of this Annex, and the effluent shall not produce visible floating solids nor cause discoloration of the surrounding water.

C General requirements

⁸ Se rekommendationen om standarder för tömningshastighet av obehandlat toalettavfall från fartyg, vilken organisationens havsmiljöskyddskommitté har antagit genom sin resolution MEPC.157(55).

Refer to the Recommendation on standards for the rate of discharge of untreated sewage from ships adopted by the Marine Environmental Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.157(55).

4 Om toalettavfall blandas med sådant avfall eller spillvatten som omfattas av tillämpningsområdet för andra bilagor till Marpol-konventionen, ska kraven i dessa bilagor uppfyllas utöver kraven i denna bilaga."

4 En ny regel 12a fogas enligt följande:

"12a Mottagningsanordningar för passagerarfartyg på specialområden

.1 Varje part vars kustlinje gränsar till ett specialområde, åtar sig att säkerställa att

.1 det i hamnar och terminaler som befinner sig på specialområden och som används av passagerarfartyg finns anordningar för mottagande av toalettavfall,

.2 anordningarna är lämpliga och uppfyller behoven hos dessa passagerarfartyg, och

.3 anordningarna används på ett sådant sätt att dessa passagerarfartyg inte orsakas otillbörlig försening.

.2 Regeringen i varje berörd part ska underätta organisationen om de åtgärder som den har vidtagit på grund av stycke 1 i denna regel. Efter att organisationen har fått ett tillräckligt antal underrättelser enligt stycke 1 ska organisationen fastställa ett datum från vilket kraven i regel 11.3 träder i kraft för området i fråga. Organisationens ska informera alla parter om det datum som fastställts på detta sätt minst tolv månader före datumet i fråga. Innan ett datum har fastställts på detta sätt, ska fartyg när de trafikerar på specialområdet iakttä kraven i regel 11.1 i denna bilaga."

4 When the sewage is mixed with wastes or waste water covered by other Annexes of MARPOL, the requirements of those Annexes shall be complied with in addition to the requirements of this Annex."

4 New regulation 12bis is added as follows:

"12bis Reception facilities for passenger ships in Special Areas

.1 Each Party, the coastline of which borders a special area, undertakes to ensure that:

.1 facilities for the reception of sewage are provided in ports and terminals which are in a special area and which are used by passenger ships;

.2 the facilities are adequate to meet the needs of those passenger ships; and

.3 the facilities are operated so as not to cause undue delay to those passenger ships.

.2 The Government of each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to subparagraph .1 of this regulation. Upon receipt of sufficient notifications in accordance with subparagraph .1 the Organization shall establish a date from which the requirements of regulation 11.3 in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date. Until the date so established, ships while navigating in the special area shall comply with the requirements of regulation 11.1 of this Annex."

**ÄNDRINGAR I FORMULÄRET
FÖR DET INTERNATIONELLA FÖRORENINGSSKYDDSCERTIFIKATET
FÖR AVLOPPSVATTEN**

1 Under rubriken "Fartygets uppgifter" fogas följande text:

Fartygstypen för tillämpning av regel 11.3:*

Nytt/Existerande passagerarfartyg

Annat än passagerarfartyg

2 Stycke *1.1.ändras enligt följande:

*1.1. Beskrivning av reningsverket för toalettavfall:

Reningsverkets typ

Tillverkarens namn

Administrationn har fastställt att reningsverket för toalettavfall kan uppnå standarderna för avloppsvatten enligt resolution MEPC.2(VI).

Administrationn har fastställt att reningsverket för toalettavfall kan uppnå standarderna för avloppsvatten enligt resolution MEPC.159(55).

Administrationn har fastställt att reningsverket för toalettavfall kan uppnå standarderna för avloppsvatten enligt resolution MEPC.....§

* Stryk det obehövliga

§ MEPC-resolutionens nummer fogas, när havsmiljöskyddskommittén vid sitt kommande möte har antagit standarderna.

**AMENDMENTS TO THE
FORM OF INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION
CERTIFICATE**

1 *The following text is added under the heading "Particulars of ship":*

Type of ship for the application of regulation 11.3: *

New/Existing passenger ship

Ship other than a passenger ship

2 *Amend paragraph *1.1. to read as follows:*

*1.1. Description of the sewage treatment plant:

Type of sewage treatment plant

Name of manufacturer

The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.2(VI).

The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.159(55).

The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in [resolution MEPC....]. §

* Delete as appropriate.

§ The number of the MEPC resolution will be inserted when the standards have been adopted by the MEPC at a future session.

RESOLUTION MEPC.201(62)

Antagen den 15 juli 2011

ÄNDRINGAR I BILAGAN TILL PROTOKOLLET AV ÅR 1978 TILL 1973 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING FRÅN FARTYG

(Reviderad bilaga V till Marpol-konventionen)

HAVSMILJÖSKYDDSKOMMITTÉN

SOM ÅTERKALLAR I MINNET artikel 38 a) i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen som gäller de uppgifter som havsmiljöskyddskommittén (nedan kommittén) tilldelats genom internationella konventioner om förhindrande av förorening av havet och tillsyn,

SOM BEAKTAR artikel 16 i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan "1973 års konvention") och artikel VI i protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan "1978 års protokoll"), vilka tillsammans fastställer förfarandet för ändring av 1978 års protokoll och ger organisationens relevanta organ i uppdrag att pröva och godkänna ändringar till 1973 års konvention sådana den lyder ändrad genom 1978 års protokoll (Marpol 73/78),

SOM HAR BEHANDLAT förslagen till ändring av bilaga V till Marpol 73/78-konventionen,

1. ANTAR i enlighet med artikel 16.2 d i 1973 års konvention ändringarna till bilaga V till Marpol 73/78-konventionen, vars text finns som bilaga till denna resolution,

2. BESLUTAR i enlighet med artikel 16.2 f iii i 1973 års konvention att de nämnda ändringarna ska anses vara godkända den 1 juli 2012, om inte före detta datum åtminstone en

RESOLUTION MEPC.201(62)

Adopted on 15 July 2011

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

(Revised MARPOL Annex V)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED draft amendments to Annex V of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex V of MARPOL 73/78, the text of which is set out at annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2012 unless, prior to

tredjedel av parterna eller de parter vars handelsflottor tillsammans motsvarar minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, har meddelat organisationens generalsekreterare att de motsätter sig ändringarna,

3. UPPMANAR parterna att lägga märke till att ändringarna träder i kraft i enlighet med artikel 16.2 g ii i 1973 års konvention den 1 januari 2013, när de godkänns i enlighet med stycke 2,

4. BER generalsekreteraren att i enlighet med artikel 16.2 e i 1973 års konvention sända bestyrkta kopior av denna resolution och av texten med ändringarna i dess bilaga till alla parter i Marpol 73/78-konventionen,

5. BER DESSUTOM generalsekreteraren sända kopior av denna resolution och av bilagan därtill till de medlemmar av organisationen som inte är parter i Marpol 73/78-konventionen.

BILAGA

REVIDERAD BILAGA V TILL MARPOL-KONVENTIONEN

REGLER TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING GENOM FAST AVFALL FRÅN FARTYG

Regel 1

Märitelmät

I denna bilaga avses med:

1. "*Djurkroppar*" kroppar av sådana djur som transporteras ombord på fartyg som last och som dör eller avlivas under resan.

2. "*Lastrester*" rester av sådan last som inte hör till tillämpningsområdet för andra bilagor till denna konvention och som blir kvar på däck eller i lastrummet efter lastning eller

that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2013 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its Annex.

ANNEX

REVISED MARPOL ANNEX V

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

1 *Animal carcasses* means the bodies of any animals that are carried on board as cargo and that die or are euthanized during the voyage.

2 *Cargo residues* means the remnants of any cargo which are not covered by other Annexes to the present Convention and which remain on the deck or in holds following load-

lossning, och i vilka också ingår residuum från lastning och lossning antingen vått eller torrt eller blandat med tvättvatten, men de avser inte lastdamm som blir kvar på däck efter sopning, och inte heller damm på fartygets yttre ytor.

3. "*Matolja*" varje slag av ätbar olja eller djurfett som används eller som är avsedd att användas för tillredning av mat eller fritering, men omfattar inte den mat som tillretts genom användning av sådan olja.

4. "*Hushållsavfall*" all slags avfall som inte hör till tillämpningsområdet för bilagorna och som uppstår i fartygets inkvarteringsutrymmen. Hushållsavloppsvatten hör inte till hushållsavfall.

5. "*Under gång*" att fartyget rör sig till sjöss på en sådan kurs eller sådana kurser, inklusive avvikelser från den kortaste rakaste ruten, på grund av vilken eller vilka utsläpp i den utsträckning som det av skäl som hänför sig till sjöfarten är praktiskt sprider sig på ett lika stort havsområde som är skäligt och praktiskt.

6. "*Fiskeredskap*" konkreta fångstanordningar eller delar därav eller en kombination av sådana redskap som placeras på eller i vattnet eller på havsbotten i syfte att fånga organismer i havet eller sötvatten eller att hantera senare tillfångatagande eller fångst av sådana organismer.

7. "*Fasta eller flytande plattformar*" fasta eller flytande konstruktioner som finns i havet och som används för utforskning eller utnyttjande av mineralförekomster i havsbotten eller för förädling av dem på det öppna havet.

8. "*Matavfall*" skämda eller icke-skämda livsmedel, inklusive frukt, grönsaker, mjölkprodukter, fjäderfäkött, köttprodukter och matrester som uppkommit ombord på fartyget.

9. "*Fast avfall*" alla slag av mat-, hushålls- och driftavfall, alla slag av plaster, lastrester, aska från förbränningsugn, matolja, fiskeredskap och djur kroppar som uppstår under ett fartygs normala drift och som måste avlägs-

ing or unloading, including loading and unloading excess or spillage, whether in wet or dry condition or entrained in wash water but does not include cargo dust remaining on the deck after sweeping or dust on the external surfaces of the ship.

3 *Cooking oil* means any type of edible oil or animal fat used or intended to be used for the preparation or cooking of food, but does not include the food itself that is prepared using these oils.

4 *Domestic wastes* means all types of wastes not covered by other Annexes that are generated in the accommodation spaces on board the ship. Domestic wastes does not include grey water.

5 *En route* means that the ship is underway at sea on a course or courses, including deviation from the shortest direct route, which as far as practicable for navigational purposes, will cause any discharge to be spread over as great an area of the sea as is reasonable and practicable.

6 *Fishing gear* means any physical device or part thereof or combination of items that may be placed on or in the water or on the sea-bed with the intended purpose of capturing, or controlling for subsequent capture or harvesting, marine or fresh water organisms.

7 *Fixed or floating platforms* means fixed or floating structures located at sea which are engaged in the exploration, exploitation or associated offshore processing of sea-bed mineral resources.

8 *Food wastes* means any spoiled or unspoiled food substances and includes fruits, vegetables, dairy products, poultry, meat products and food scraps generated aboard ship.

9 *Garbage* means all kinds of food wastes, domestic wastes and operational wastes, all plastics, cargo residues, cooking oil, fishing gear, and animal carcasses generated during the normal operation of the ship and liable to

nas från fartyget kontinuerligt eller periodvis, med undantag av de ämnen som definieras eller finns förtecknade i andra bilagor till denna konvention. Till fast avfall hör inte färsk fisk och delar av sådan fisk som erhållits som följd av fiskeverksamhet som idkats under resans lopp eller till följd av sådan fiskodling, som inbegriper transport av fisk, inbegripet skaldjur, till fiskodlingsanstalten och transport av fångad fisk, även skaldjur, från sådana anstalter till kusten för förädling.

be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention. Garbage does not include fresh fish and parts thereof generated as a result of fishing activities undertaken during the voyage, or as a result of aquaculture activities which involve the transport of fish including shellfish for placement in the aquaculture facility and the transport of harvested fish including shellfish from such facilities to shore for processing.

10. "Aska från förbränningsugn" aska och slam som uppstår när fast avfall bränns i fartygs förbränningsugnar.

10 *Incinerator ashes* means ash and clinkers resulting from shipboard incinerators used for the incineration of garbage.

11. *Närmaste land*. Termen "från närmaste land" betyder den baslinje från vilken territorialhavet för ifrågavarande stats territorium räknas enligt internationell rätt, dock så att när det är fråga om Australiens nordostkust ska uttrycket "från närmaste land" i denna bilaga betyda från en linje dragen från en punkt på Australiens kust vid

11 *Nearest land*. The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law, except that, for the purposes of the present Annex, "from the nearest land" off the north-eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in:

latitud 11°00' S och longitud 142°08' E

latitude 11°00' S, longitude 142°08' E

till en punkt vid latitud 10°35' S och longitud 141°55' E,

to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E,

därifrån till en punkt latitud 10°00' S och longitud 142°00' E

thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E,

därifrån till en punkt latitud 09°10' S och longitud 143°52' E,

thence to a point latitude 09°10' S, longitude 143°52' E,

därifrån till en punkt latitud 09°00' S och longitud 144°30' E,

thence to a point latitude 09°00' S, longitude 144°30' E,

därifrån till en punkt latitud 10°41' S och longitud 145°00' E,

thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E,

därifrån till en punkt latitud 13°00' S och longitud 145°00' E

thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E,

därifrån till en punkt latitud 15°00' S och longitud 146°00' E

thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E,

därifrån till en punkt latitud 17°30' S och longitud 147°00' E,

thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E,

därifrån till en punkt latitud 21°00' S och longitud 152°55' E,

thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E,

därifrån till en punkt latitud 24°30' S och longitud 154°00' E,

thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E,

därifrån till en punkt på Australiens kust vid latitud 24°42' S och longitud 153°15' E.

thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' S, longitude 153°15' E.

12. *"Driftavfall"* allt fast avfall (inbegripet slam) som inte hör till tillämpningsområdet för andra bilagor som insamlas ombord på fartyget under normalt underhåll av fartyget och under dess drift eller som används för stuvning och hantering av last. Till driftavfall hör också de rengöringsmedel och tillsatser som ingår i tvättvattnet för lastrummet och de yttre ytorna. Till driftavfall hör inte hushållsavloppsvatten, slagvatten eller andra motsvarande utsläpp som är nödvändiga för fartygets drift med beaktande av de anvisningar som organisationen lagt fram.

12 *Operational wastes* means all solid wastes (including slurries) not covered by other Annexes that are collected on board during normal maintenance or operations of a ship, or used for cargo stowage and handling. Operational wastes also includes cleaning agents and additives contained in cargo hold and external wash water. Operational wastes does not include grey water, bilge water, or other similar discharges essential to the operation of a ship, taking into account the guidelines developed by the Organization.

13. *"Plast"* ett fast ämne som innehåller som huvudsaklig ingrediens en eller flera polymerer med hög molekylmassa och som bildas (formas) antingen under tillverkningen av polymeren eller genom att tillverka slutprodukten med hjälp av värme och/eller tryck. Materialegenskaperna hos plaster varierar från hårt och skört till mjukt och flexibelt. I denna bilaga avses med "alla slag av plaster" allt sådant fast avfall som består av plast eller som innehåller plast i vilken form som helst, inbegripet syntetiska rep, syntetiska fiskenät, avfallspåsar av plast och aska från avfallsförbränningsugn som härstammar från plastprodukter.

13 *Plastic* means a solid material which contains as an essential ingredient one or more high molecular mass polymers and which is formed (shaped) during either manufacture of the polymer or the fabrication into a finished product by heat and/or pressure. Plastics have material properties ranging from hard and brittle to soft and elastic. For the purposes of this annex, "all plastics" means all garbage that consists of or includes plastic in any form, including synthetic ropes, synthetic fishing nets, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products.

14. *"Specialområde"* ett havsområde där det av erkända tekniska orsaker som hänför sig till områdets oceanografiska och ekologiska tillstånd samt särdragen hos den trafik som idkas på området är nödvändigt att anta obligatoriska specialmetoder för förhindrande av förorening orsakad av fast avfall.

14 *Special area* means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographic and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by garbage is required.

Specialområden är i denna bilaga Medelhavsområdet, Östersjömrådet, Svartahavsområdet, Rödahavsområdet, Persiska vikens område, Nordsjömrådet, Antarktisområdet och Större karibiska området och de definieras på följande sätt:

For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area, the Gulfs area, the North Sea area, the Antarctic area and the Wider Caribbean Region, which are defined as follows:

- 1) "Medelhavsområdet" avser egentliga Medelhavet, inbegripet därtill hörande havsvikar och hav, så att gränsen mellan Medelhavet och Svarta havet är latitud 41° N och den västra gränsen Gibraltarsundet på longitud 5°36' W.
 - 2) "Östersjöområdet" avser egentliga Östersjön, Bottniska viken och Finska viken samt infartsleden till Östersjön, vars gräns är Skagens latitud 57° 44,8' N i Skagerrak.
 - 3) "Svartahavsområdet" egentliga Svarta havet så att gränsen mellan Medelhavet och Svarta havet är latitud 41° N.
 - 4) "Rödahavsområdet" avser egentliga Röda havet, inbegripet Suezviken och Akabaviken, så att den södra gränsen är loxodromen mellan Ras si Ane (12° 28,5' N, 43° 19,6' E) och Husn Murad (12° 40,4' N, 43° 30,2' E).
 - 5) "Persiska vikens område" avser det havsområde som finns nordväst om loxodromen mellan Ras al Hadd (22° 30' N, 59° 48' E) och Ras al Fasteh (25° 04' N, 61° 25' E).
 - 6) "Nordsjöområdet" avser egentliga Nordsjön, inbegripet de hav som hör därtill vars gräns är
 - 6.1) Nordsjön söder om latitud 62° N och öster om longitud 4° W,
 - 6.2) Skagerrak, vars södra gräns har definierats som öster om Skagen latitud 57° 44,8' N, och
 - 6.3) Engelska kanalen och dess infartsleder öster om longitud 5° W och norr om latitud 48° 30' N.
 - 7) "Antarktisområdet" avser det havsområde som finns söder om breddgraden 60° S.
 - 8) "Större karibiska området" avser Mexikanska golfen och det egentliga Karibiska havet, inbegripet dess vikar och hav, och det
- .1 The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41° N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian 5°36' W.
 - .2 The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia and the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57° 44.8' N.
 - .3 The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41° N.
 - .4 The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12° 28.5' N, 43° 19.6' E) and Husn Murad (12° 40.4' N, 43° 30.2' E).
 - .5 The Gulfs area means the sea area located north-west of the rhumb line between Ras al Hadd (22° 30' N, 59° 48' E) and Ras al Fasteh (25° 04' N, 61° 25' E).
 - .6 The North Sea area means the North Sea proper including seas therein with the boundary between:
 - .1 the North Sea southwards of latitude 62° N and eastwards of longitude 4° W;
 - .2 the Skagerrak, the southern limit of which is determined east of the Skaw by latitude 57° 44.8' N; and
 - .3 the English Channel and its approaches eastwards of longitude 5° W and northwards of latitude 48° 30' N.
 - .7 The Antarctic area means the sea area south of latitude 60° S.
 - .8 The Wider Caribbean Region means the Gulf of Mexico and Caribbean Sea proper including the bays and seas therein and that

avsnitt av Atlanten som finns inom latitud 30° N från Florida österut till longitud 77°30' W, därifrån en loxodrom till skärningspunkten mellan latitud 20° N och longitud 59° W, därifrån en loxodrom till skärningspunkten mellan latitud 7°20' N och longitud 50° W, därifrån en loxodrom mot sydväst till Franska Guyanas östra gräns.

portion of the Atlantic Ocean within the boundary constituted by the 30° N parallel from Florida eastward to 77°30' W meridian, thence a rhumb line to the intersection of 20° N parallel and 59° W meridian, thence a rhumb line to the intersection of 7°20' N parallel and 50° W meridian, thence a rhumb line drawn southwesterly to the eastern boundary of French Guiana.

Regel 2

Regulation 2

Tillämpning

Application

Om inget annat uttryckligen bestäms, ska bestämmelserna i denna bilaga tillämpas på alla fartyg.

Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships.

Regel 3

Regulation 3

Allmänt förbud mot utsläpp av fast avfall till havet

General prohibition on discharge of garbage into the sea

1. Utsläpp till havet av allt slags fast avfall är förbjudet, om inte något annat bestäms i reglerna 4, 5, 6 och 7 i denna bilaga.

1 Discharge of all garbage into the sea is prohibited, except as provided otherwise in regulations 4, 5, 6 and 7 of this Annex.

2. Med undantag av vad som bestäms i regel 7 i denna bilaga är utsläpp i havet av alla slag av plaster, inbegripet syntetiska rep, syntetiska fiskenet, avfallspåsar av plast och aska från avfallsförbränningsugn som härstammar från plastprodukter förbjudet.

2 Except as provided in regulation 7 of this Annex, discharge into the sea of all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products is prohibited.

3. Med undantag för vad som bestäms i regel 7 i denna bilaga är utsläpp till havet av matolja förbjudet.

3 Except as provided in regulation 7 of this Annex, the discharge into the sea of cooking oil is prohibited.

Regel 4

Regulation 4

Utsläpp av fast avfall utanför specialområden

Discharge of garbage outside special areas

1. Utsläpp till havet av följande slag av fast avfall är tillåtet utanför specialområden, om inget annat bestäms i reglerna 5, 6 och 7, endast när fartyget är under gång och så långt som det är praktiskt möjligt från närmaste land, men i varje fall inte närmare än

1 Subject to the provisions of regulations 5, 6, and 7 of this Annex, discharge of the following garbage into the sea outside special areas shall only be permitted while the ship is en route and as far as practicable from the nearest land, but in any case not less than:

1) 3 nautiska mil från närmaste land i fråga om sådant matavfall som matats genom en

1 3 nautical miles from the nearest land for food wastes which have been passed through

finfördelare eller kross. Sådant finfördelat eller krossat matavfall ska kunna passera genom nät vars öppningar är högst 25 mm stora.

2) 12 nautiska mil från närmaste land i fråga om sådant matavfall som inte har behandlats i enlighet med punkt 1 ovan.

3) 12 nautiska mil från närmaste land i fråga om sådana lastrester som inte kan tas till vara med sådana lossningsmetoder som är i bruk allmänt. Dessa lastrester får inte innehålla ämnen som klassificerats som skadliga för den marina miljön med beaktande av de anvisningar som utvecklats av organisationen.

4) I fråga om djurkroppar ska utsläpp ske så långt som möjligt från närmaste land med beaktande av de anvisningar som utvecklats av organisationen.

2. Rengöringsmedel och tillsatsämnen som finns i lastutrymmet, tvättvatten för däck och yttre ytor får släppas ut i havet, men dessa ämnen får inte vara skadliga för den marina miljön med beaktande av de anvisningar som utvecklats av organisationen.

3. När fast avfall har blandats med andra ämnen eller när andra ämnen har blandats med fast avfall, vars utsläpp till havet är förbjudet eller där andra krav ska tillämpas för deras avlägsnande, ska de strängare kraven tillämpas.

Regel 5

Särskilda krav som gäller utsläpp av fast avfall från fasta eller flytande plattformar

1. Om inget annat bestäms i stycke 2 i denna regel, är det förbjudet att släppa ut fast avfall till havet från fasta eller flytande plattformar samt från alla andra fartyg som finns invid plattformarna eller på ett avstånd av högst 500 meter från dem.

2. Matavfall får avlägsnas i havet från fasta eller flytande plattformar som finns på ett avstånd av över 12 nautiska mil från närmaste land samt från alla andra fartyg som finns in-

a comminuter or grinders. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm.

.2 12 nautical miles from the nearest land for food wastes that have not been treated in accordance with subparagraph .1 above.

.3 12 nautical miles from the nearest land for cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading. These cargo residues shall not contain any substances classified as harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization.

.4 For animal carcasses, discharge shall occur as far from the nearest land as possible, taking into account the guidelines developed by the Organization.

2 Cleaning agents or additives contained in cargo hold, deck and external surfaces wash water may be discharged into the sea, but these substances must not be harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization.

3 When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

Regulation 5

Special requirements for discharge of garbage from fixed or floating platforms

1 Subject to the provisions of paragraph 2 of this regulation, the discharge into the sea of any garbage is prohibited from fixed or floating platforms and from all other ships when alongside or within 500 m of such platforms.

2 Food wastes may be discharged into the sea from fixed or floating platforms located more than 12 nautical miles from the nearest land and from all other ships when alongside or

vid plattformarna eller på ett avstånd av högst 500 meter från dem, men endast när avfallet har matats genom en finfördelare eller kross. Sådant finfördelat eller krossat matavfall ska kunna passera genom nät vars öppningar är högst 25 mm stora.

within 500 m of such platforms, but only when the wastes have been passed through a comminuter or grinder. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm.

Regel 6

Regulation 6

Utsläpp av fast avfall inom specialområden

Discharge of garbage within special areas

1. Utsläpp i havet av fast avfall av följande slag är tillåtet inom specialområden endast när fartyget är under gång och när

1 Discharge of the following garbage into the sea within special areas shall only be permitted while the ship is en route and as follows:

1) Matavfall släpps ut i havet så långt från närmaste land som det är praktiskt möjligt, men åtminstone på 12 nautiska mils avstånd från närmaste land eller närmaste shelfis. Matavfall ska finfördelas eller krossas och det ska kunna passera genom nät vars öppningar är högst 25 mm stora. Matavfallet får inte vara förorenat av något annat slag av avfall. Fågelprodukter som införts på området, inbegripet fjäderfäkött helt eller i bitar, får inte släppas ut i havet på Antarktisområdet, om de inte har steriliserats..

.1 Discharge into the sea of food wastes as far as practicable from the nearest land, but not less than 12 nautical miles from the nearest land or the nearest ice shelf. Food wastes shall be comminuted or ground and shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm. Food wastes shall not be contaminated by any other garbage type. Discharge of introduced avian products, including poultry and poultry parts, is not permitted in the Antarctic area unless it has been treated to be made sterile.

2) lastrester som inte kan tas till vara med lossningsmetoder som är allmänt i bruk, släpps ut i havet när alla följande villkor har uppfyllts:

.2 Discharge of cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading, where all the following conditions are satisfied:

2.1) lastrester, de rengöringsämnena och tillsatsämnena som ingår i lastrummets tvättvatten innehåller inga ämnen som klassificeras som skadliga för den marina miljön med beaktande av de anvisningar som organisationen lagt fram,

.1 Cargo residues, cleaning agents or additives, contained in hold washing water do not include any substances classified as harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization;

2.2) både avgångshamnen och den följande destinationshamnen befinner sig inom ett specialområde och fartyget avviker inte mellan dessa hamnar till områden utanför specialområdet,

.2 Both the port of departure and the next port of destination are within the special area and the ship will not transit outside the special area between those ports;

2.3) i de nämnda hamnarna saknas tillgång till tillräckliga mottagningsanordningar med beaktande av organisationens anvisningar, och

.3 No adequate reception facilities are available at those ports taking into account guidelines developed by the Organization; and

2.4) när villkoren i punkt 2.1, 2.2 och 2.3 i

.4 Where the conditions of subparagraphs

detta stycke uppfylls, ska tvättvatten från lastrum som innehåller lastrester släppas ut i havet så långt som möjligt från närmaste land eller närmaste shelfis och minst 12 nautiska mil från närmaste land eller närmaste shelfis.

2. Rengöringsmedel och tillsatsämnen som finns i tvättvatten för däck och yttre ytor får släppas ut i havet, men endast när dessa ämnen inte är skadliga för den marina miljön med beaktande av de anvisningar som lagts fram av organisationen.

3. På Antarktisområdet tillämpas följande regler (utöver reglerna i stycke 1 i denna regel):

1) Varje part från vars hamn fartyg avgår till Antarktisområdet eller kommer därifrån, åtar sig att säkerställa att det finns tillräckliga anordningar att använda så snart som det i praktiken är möjligt, för mottagande av allt fast avfall från alla fartyg utan att förorsaka oskäligen försening och med beaktande av behoven hos de fartyg som använder anordningarna.

2) Varje part ska säkerställa att alla fartyg som har rätt att föra dess flagg innan de anländer till Antarktisområdet har tillräcklig kapacitet ombord på fartyget att förvara allt fast avfall medan de är verksamma på området och att de har ingått avtal om avlägsnande av sådant fast avfall i mottagningsanordningar efter att de avlägsnat sig från området.

4. När fast avfall har blandats med andra ämnen eller när det fasta avfallet har förorenats av andra ämnen vars utsläpp till havet är förbjudet eller där andra krav ska tillämpas, ska de strängare kraven tillämpas.

Regel 7

Undantag

1. Reglerna 3, 4, 5 och 6 i denna bilaga ska inte tillämpas på

1) utsläpp av fast avfall från fartyg när det är

2.1, 2.2 and 2.3 of this paragraph have been fulfilled, discharge of cargo hold washing water containing residues shall be made as far as practicable from the nearest land or the nearest ice shelf and not less than 12 nautical miles from the nearest land or the nearest ice shelf.

2 Cleaning agents or additives contained in deck and external surfaces wash water may be discharged into the sea, but only if these substances are not harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization.

3 The following rules (in addition to the rules in paragraph 1 of this regulation) apply with respect to the Antarctic area:

.1 Each Party at whose ports ships depart en route to or arrive from the Antarctic area undertakes to ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all garbage from all ships, without causing undue delay, and according to the needs of the ships using them.

.2 Each Party shall ensure that all ships entitled to fly its flag, before entering the Antarctic area, have sufficient capacity on board for the retention of all garbage, while operating in the area and have concluded arrangements to discharge such garbage at a reception facility after leaving the area.

4 When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

Regulation 7

Exceptions

1 Regulations 3, 4, 5 and 6 of this Annex shall not apply to:

.1 The discharge of garbage from a ship nec-

nödvändigt för säkerställandet av säkerheten hos fartyget eller personer som finns ombord på fartyget eller för att rädda människoliv till sjöss, eller

2) oavsiktligt försvinnande av fast avfall som beror på skada hos fartyget eller dess utrustning, under förutsättning av att alla skäligen försiktighetsåtgärder har vidtagits före skadan inträffade eller därefter, för att förhindra eller minimera det oavsiktliga försvinnandet, eller

3) oavsiktligt försvinnande av fiskeredskap från ett fartyg förutsatt att alla skäligen försiktighetsåtgärder har genomförts för att förhindra sådant försvinnande, eller

4) avlägsnande av fiskeredskap från fartyget för att skydda den marina miljön eller av skäl som hänför sig till fartygets eller dess besättnings säkerhet.

2. Undantag i fråga om kravet att fartyget ska vara under gång

1) De krav som ingår i regel 4 och 6 i denna bilaga om att fartyg ska vara under gång ska inte tillämpas på avlägsnande av matavfall, om det är klart att förvaring av detta matavfall ombord på fartyget utgör en omedelbar hälsorisk för människor som är ombord på fartyget.

Regel 8

Mottagningsanordningar

1. Varje part åtar sig att säkerställa att det i hamnar och terminaler finns tillräckliga anordningar för mottagande av fast avfall utan att förorsaka fartygen otillbörligt dröjsmål och med beaktande av behoven hos de fartyg som använder anordningarna.

2. Varje part ska underrätta organisationen om alla fall där de anordningar som tillhandahålls i enlighet med denna regel påstås vara otillräckliga och organisationen ska vidarebefordra informationen till de berörda parterna.

essary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or

.2 The accidental loss of garbage resulting from damage to a ship or its equipment, provided that all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, to prevent or minimize the accidental loss; or

.3 The accidental loss of fishing gear from a ship provided that all reasonable precautions have been taken to prevent such loss; or

.4 The discharge of fishing gear from a ship for the protection of the marine environment or for the safety of that ship or its crew.

2 Exception of en route:

.1 The en route requirements of regulations 4 and 6 shall not apply to the discharge of food wastes where it is clear the retention on board of these food wastes presents an imminent health risk to the people on board.

Regulation 8

Reception facilities

1 Each Party undertakes to ensure the provision of adequate facilities at ports and terminals for the reception of garbage without causing undue delay to ships, and according to the needs of the ships using them.

2 Each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Parties concerned of all cases where the facilities provided under this regulation are alleged to be inadequate.

3. Mottagningsanordningar inom specialområden

1) Varje part vars kustlinje gränsar till ett specialområde åtar sig att säkerställa att det i alla hamnar och terminaler inom specialområdet så snart som möjligt finns tillräckliga mottagningsanordningar med beaktande av behoven hos de fartyg som är verksamma på dessa områden.

2) Varje berörd part ska meddela organisationen om de åtgärder som vidtagits med stöd av underpunkt 3.1 i denna regel. Efter att ha fått tillräckligt med meddelanden fastställer organisationen den tidpunkt när kraven i regel 6 i denna bilaga ska träda i kraft för området i fråga. Organisationen ska underrätta alla parter om den tidpunkt som den har fastställt åtminstone 12 månader före tidpunkten i fråga. Innan tidpunkten fastställs ska de fartyg som trafikerar på ett specialområde iakttä kraven i regel 4 i denna bilaga som gäller utsläpp utanför specialområden.

Regel 9

*Tillsynen över operativa krav av hamnstater-na*⁹

1. När ett fartyg finns i en annan parts hamn eller offshore-terminal, ska den partens behörigen bemyndigade myndigheter granska om fartyget uppfyller de operativa kraven enligt denna bilaga, om det finns grundad anledning att anta att befälhavaren eller manskapet inte är insatt i de viktigaste förfaranden som ska iakttas ombord på fartyget gällande förebyggande av förorening orsakad av fast avfall.

2. I de omständigheter som avses i stycke 1 i denna regel ska parten verka för att det säkerställs att fartyget inte seglar KOLLA före situationen har försatts i ett skick som motsvarar kraven i denna bilaga.

3 Reception facilities within special areas

.1 Each Party, the coastline of which borders a special area, undertakes to ensure that as soon as possible, in all ports and terminals within the special area, adequate reception facilities are provided, taking into account the needs of ships operating in these areas.

.2 Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to subparagraph 3.1 of this regulation. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of regulation 6 of this Annex in respect of the area in question are to take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date. Until the date so established, ships that are navigating in a special area shall comply with the requirements of regulation 4 of this Annex as regards discharges outside special areas.

Regulation 9

*Port State control on operational requirements*⁹

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

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.

⁹ Se kontrollmetoderna för hamnstaterna, vilka organisationen har godkänt genom resolution A.787(19) och ändrat genom resolution A.882(21); se IMO-publikation IA650E som finns till salu.

Refer to the Procedures for port State control adopted by the Organization by resolution A.787(19) and amended by A.882(21); see IMO sales publication IA650E.

3. På denna regel tillämpas de förfaranden som gäller tillsyn utförd av hamnstaterna, vilka föreskrivs i artikel 5 i denna konvention.

4. Inget i denna regel ska tolkas som en begränsning av rättigheterna och skyldigheterna hos en part som utför kontroll av de operativa krav som uttryckligen bestäms i denna konvention.

Regel 10

Skyltar, avfallshanteringsplaner¹⁰ och avfallsdagbok

1.1 Fartyg med en längd på minst 12 meter överallt samt fasta eller flytande plattformar ska på en synlig plats ha en skylt som informerar manskapet och passagerarna om de krav som ställs i reglerna 3, 4, 5 och 6 i denna bilaga i fråga om krav gällande utsläpp i enskilda fall.

1.2. Skylten ska avfattas på arbetsspråket för fartygets manskap och i fråga om fartyg som trafikerar hamnar eller offshore-terminaler som omfattas av andra konventionsparters jurisdiktion, också på engelska, franska eller spanska.

2. Varje fartyg med en bruttodräktighet på minst 100 samt fartyg som har registrerats för transport av minst 15 personer, samt fasta eller flytande plattformar ska ha en avfallshanteringsplan som ska iakttas. I planen ska de förfaranden anges skriftligen som gäller minskning, insamling, förvaring, behandling och avlägsnande av fast avfall samt användning av utrustningen ombord på fartyget. Där ska också de personer anges som ansvarar för verkställandet av planen. Planen ska upprättas på manskapets arbetsspråk utifrån de anvisningar² som organisationen lagt fram.

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 10

Placards, garbage management plans¹⁰ and garbage record-keeping

1.1 Every ship of 12 m or more in length overall and fixed or floating platforms shall display placards which notify the crew and passengers of the discharge requirements of regulations 3, 4, 5 and 6 of this Annex, as applicable.

1.2 The placards shall be written in the working language of the ship's crew and, for ships engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention, shall also be in English, French or Spanish.

2 Every ship of 100 gross tonnage and above, and every ship which is certified to carry 15 or more persons, and fixed or floating platforms shall carry a garbage management plan which the crew shall follow. This plan shall provide written procedures for minimizing, collecting, storing, processing and disposing of garbage, including the use of the equipment on board. It shall also designate the person or persons in charge of carrying out the plan. Such a plan shall be based on the guidelines developed by the Organization² and written in the working language of the

¹⁰ Se anvisningarna för utvecklande av avfallshanteringsplaner, vilka organisationens havsmiljöskyddskommitté har antagit genom resolution MEPC.71(38); se havsmiljöskyddskommitténs cirkulär 317 och IMO-publikation IA656E som finns till salu.

Refer to the Guidelines for the development of garbage management plans adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.71(38); see MEPC/Circ.317 and IMO sales publication IA656E.

crew.

3. Varje fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 och varje fartyg som har registrerats för transport av minst 15 personer och som trafikerar hamnar eller offshore-terminaler som hör till andra konventionsparter jurisdiktion, och varje fast eller flytande plattform ska vara försedda med en avfallsdagbok. Avfallsdagboken, som antingen är en del av fartygets officiella logg eller i annan form, ska följa den modell som finns i tillägget till denna bilaga.

1) Varje tömning i havet eller i en mottagningsanordning och varje genomförd förbränning av avfall ska utan dröjsmål antecknas i avfallsdagboken, och den medlem av befälet som ansvarar för åtgärden ska bestyrka den med sin underteckning på dagen för tömningen eller förbränningen. Fartygets befälhavare ska underteckna varje ifylld sida av avfallsdagboken. Anteckningarna i avfallsdagboken ska göras på åtminstone engelska, franska eller spanska. Om anteckningarna också görs på det officiella språket i den stat vars flagg fartyget har rätt att föra, ska anteckningar gjorda på detta språk ha företräde i fall av en tvist eller avvikelser,

2) Varje anteckning om tömning eller förbränning ska vara försett med datum och tidpunkt, fartygets position, avfallslag för fast avfall samt uppskattad mängd avfall som tömts eller bränts,

3) Avfallsdagboken ska förvaras ombord på fartyg eller ombord på fasta eller flytande plattformar på ett ställe där den är lätt tillgänglig för inspektion vid varje skälig tidpunkt. Dokumentet ska förvaras i minst två år från den sista anteckningen.

4) I fall av ett utsläpp eller oavsiktligt försvinnande som avses i regel 7 i denna bilaga ska en anteckning göras i avfallsdagboken, eller i fråga om fartyg med en bruttodräktighet på mindre än 400, i fartygets officiella loggbok. Anteckningen ska innehålla positionen och omständigheterna för och orsakerna till utsläppet eller försvinnandet, detaljerade uppgifter om vad som släppts ut eller

3 Every ship of 400 gross tonnage and above and every ship which is certified to carry 15 or more persons engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of another Party to the Convention and every fixed or floating platform shall be provided with a Garbage Record Book. The Garbage Record Book, whether as a part of the ship's official log-book or otherwise, shall be in the form specified in the appendix to this Annex:

.1 Each discharge into the sea or to a reception facility, or a completed incineration, shall be promptly recorded in the Garbage Record Book and signed for on the date of the discharge or incineration by the officer in charge. Each completed page of the Garbage Record Book shall be signed by the master of the ship. The entries in the Garbage Record Book shall be at least in English, French or Spanish. Where the entries are also made in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, the entries in that language shall prevail in case of a dispute or discrepancy;

.2 The entry for each discharge or incineration shall include date and time, position of the ship, category of the garbage and the estimated amount discharged or incinerated;

.3 The Garbage Record Book shall be kept on board the ship or the fixed or floating platform, and in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times. This document shall be preserved for a period of at least two years from the date of the last entry made in it;

.4 In the event of any discharge or accidental loss referred to in regulation 7 of this Annex an entry shall be made in the Garbage Record Book, or in the case of any ship of less than 400 gross tonnage, an entry shall be made in the ship's official log-book, of the location, circumstances of, and the reasons for the discharge or loss, details of the items discharged or lost, and the reasonable precautions taken

försvunnit, och de skäligen försiktighetsåtgärder som vidtagits för att förhindra eller minimera sådant utsläpp eller oavsiktligt försvinnande.

4. Administrationen kan avstå från kraven gällande avfallsdagböcker i följande fall:

1) fartyg som gör resor som varar högst en (1) timme och som har registrerats för transport av minst 15 personer, eller

2) fasta eller flytande plattformar.

5. En behörig statlig myndighet hos en part i konventionen har rätt att inspektera avfallsdagböckerna eller fartygets officiella loggbok på vilket fartyg som helst som omfattas av tillämpningsområdet för denna regel när fartyget befinner sig i dess hamn eller offshore-terminal, och den har rätt att ta kopior av de anteckningar som införts i dessa böcker och på begäran få en av fartygets befälhavare bestyrkt kopia av dessa anteckningar. Kopior av anteckningar i fartygets avfallsdagbok eller officiella loggbok som tagits på detta sätt och som fartygets befälhavare har bestyrkt ska tas upp för prövning i en eventuell rättegång som bevis om de fakta som konstateras i anteckningen. Avfallsdagboken eller fartygets officiella loggbok ska inspekteras och den behöriga myndigheten ska ta en bestyrkt kopia i enlighet med denna punkt så snabbt som möjligt utan att orsaka fartyget otillbörligt dröjsmål.

6. Om ett oavsiktligt försvinnande eller avlägsnande av fiskeredskap som avses i regel 7.1.3. och 7.1.4 i denna regel orsakar betydande fara för den marina miljön eller för navigering ska den stat vars flagg fartyget har rätt att föra underrättas och när försvinnandet eller avlägsnandet sker på vatten som hör till en kuststats jurisdiktion, ska också kuststaten i fråga underrättas.

to prevent or minimize such discharge or accidental loss.

4 The Administration may waive the requirements for Garbage Record Books for:

.1 Any ship engaged on voyages of one (1) hour or less in duration which is certified to carry 15 or more persons; or

.2 Fixed or floating platforms.

5 The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Garbage Record Books or ship's official log-book on board any ship to which this regulation applies while the ship is in its ports or offshore terminals and may make a copy of any entry in those books, and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such an entry. Any copy so made, which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Garbage Record Book or ship's official log-book, shall be admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Garbage Record Book or ship's official log-book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

6 The accidental loss or discharge of fishing gear as provided for in regulations 7.1.3 and 7.1.3bis which poses a significant threat to the marine environment or navigation shall be reported to the State whose flag the ship is entitled to fly, and, where the loss or discharge occurs within waters subject to the jurisdiction of a coastal State, also to that coastal State.

BIHANG
FORMULÄR FÖR AVFALLSDAGBOK

Fartygets namn: _____

Registernummer eller identifikationsbokstäver: _____

IMO nr: _____

Tidsrymd: _____ Från: _____ Till: _____

1. Inledning

I enlighet med regel 10 i bilaga V till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, sådan den lyder ändrad genom 1978 års protokoll (Marpol-konventionen), ska varje åtgärd avseende avlägsnande eller förbränning av fast avfall dokumenteras. Detta gäller utsläpp i havet, tömning i mottagningsanordning eller i andra fartyg samt oavsiktligt försvinnande av fast avfall.

2. Fast avfall och avfallshantering

"Fast avfall" avser alla slag av mat-, hushålls- och driftavfall, alla slag av plaster, lastrester, aska från förbränningsugn, matolja, fiskeredskap och djurkroppar som uppstår under ett fartygs normala verksamhet och som måste avlägsnas från fartyget kontinuerligt eller periodvis, med undantag av de ämnen som är angivna eller förtecknade i andra bilagor till denna konvention. Till fast avfall hör inte färsk fisk och delar av sådan fisk som erhållits som följd av fiskeverksamhet som idkats under resans lopp eller till följd av sådan fiskodling, som inbegriper transport av fisk, inbegriper skaldjur, till fiskodlingsanstalten och transport av fångad fisk, även skaldjur, från sådana anstalter till kusten för förädling.

I fråga om relevanta uppgifter ska också anvisningarna för genomförandet av bilaga V till Marpol-konventionen beaktas.¹¹

3. Beskrivning av det fasta avfallet

Det fasta avfallet ska grupperas i olika kategorier för avfallsdagboken (eller fartygets officiella loggbok) enligt följande:

A. Plaster

B. Matavfall

C. Hushållsavfall

D. Matolja

E. Aska från förbränningsugn för avfall

F. Driftavfall

G. Lastrester

¹¹ Anvisningar för genomförandet av Marpol 73/78-konventionen, sådana som de lyder ändrade genom resolutioner.

H. Djurkroppar

I. Fiskeredskap¹²

4. Anteckningar i avfallsdagboken

4.1. En anteckning ska göras i avfallsdagboken om varje händelse enligt följande:

4.1.1. När fast avfall avlägsnas i en mottagningsanordning¹³ i land eller i andra fartyg:

- 1) datum och klockslag för avlägsnandet
- 2) hamn eller anläggning eller fartygets namn
- 3) avfallsslag för det avlägsnade fasta avfallet
- 4) uppskattad mängd avlägsnat avfall för varje avfallsslag i kubikmeter
- 5) underteckning av den medlem av befälet som ansvarar för åtgärden.

4.1.2. När fast avfall bränns i förbränningsugn för avfall:

- 1) Datum och klockslag för inledning och avslutning av bränningen
- 2) fartygets position (breddgrad och längdgrad) vid inledningen och vid avslutandet av bränningen
- 3) avfallsslagen för det fasta avfall som bränts
- 4) uppskattad mängd avfall som bränts i kubikmeter
- 5) underteckning av den medlem av befälet som ansvarar för åtgärden.

4.1.3. När fast avfall släpps ut i havet enligt regel 4, 5 eller 6 i bilaga V till Marpol-konventionen

- 1) datum och klockslag för avlägsnandet
- 2) fartygets position (breddgrad och längdgrad). Obs. i fråga om utsläpp av lastrester ska också positionerna för inledandet och avslutandet av utsläppet anges.
- 3) avfallsslag för det avlägsnade fasta avfallet
- 4) uppskattad mängd avlägsnat avfall för varje avfallsslag i kubikmeter
- 5) underteckning av den medlem av befälet som ansvarar för åtgärden.

4.1.4. Oavsiktligt eller annat exceptionellt utsläpp eller försvinnandet av fast avfall i havet, inklusive de fall som avses i regel 7 i bilaga V till Marpol-konventionen:

- 1) datum och klockslag för händelsen
- 2) hamn och fartygets position vid tidpunkten för händelsen (latitud, longitud och vattendjupet, om det är känt)
- 3) avfallsslag för det fasta avfall som släppts ut eller som kommit ut
- 4) uppskattad mängd för varje avfallsslag i kubikmeter
- 5) orsaken till utsläppet eller försvinnandet och allmänna anmärkningar.

4.2. Det fasta avfallets mängd

Det fasta avfallets mängd ombord på fartyget ska uppskattas i kubikmeter, om möjligt separat för varje avfallsslag. I avfallsdagboken finns flera referenser till det fasta avfallets uppskattade mängd. Exaktheten av uppskattningen av det fasta avfallets mängd är en tolkningsfråga. Uppskatt-

¹² Se de anvisningar som kommer att läggas fram av organisationen.

¹³ Fartygets befälhavare ska få ett kvitto eller intyg av dem som ansvarar för mottagningsanordningarna, inklusive pråmarna och truckarna, där den uppskattade mängden överfört fast avfall uppskattas. Kvittona och intygen ska införas i avfallsdagboken.

ningen av mängderna avviker från varandra före och efter hanteringen av avfallet. Vid vissa hante-
ringsmetoder, t.ex. vid fortlöpande hantering av matavfall, är det inte möjligt att göra en använd-
bar uppskattning av mängden. Sådana faktorer ska beaktas när anteckningar införs i avfallsdagbo-
ken och när de tolkas.

FÖRTECKNING ÖVER AVLÄGSNANDEN AV FAST AVFALL

Fartygets namn: _____

Registernummer eller identifikationsbokstäver: _____

IMO nr: _____

Avfallsslag för fast avfall

- A. Plaster
- B. Matavfall
- C. Hushållsavfall (t.ex. pappersprodukter, lump, glas, metall, flaskor, kärl osv.)
- D. Matolja
- E. Aska från förbränningsugn för avfall
- F. Driftavfall
- G. Lastrester
- H. Djurkroppar
- I. Fiskeredskap

TABELLENS NYA UTFORMNING ENLIGT FÖLJANDE:

Datum/ klocslag	Fartygets position / anmärningar (t.ex. oasikt- ligt utsläpp)	Avfallsslag	Uppskattad mängd som släppts ut eller bränts	I havet	I mottag- ningsan- ordning	Förbränning	Bestyrks / underteckning

Befälhavarens underteckning: _____ Datum: _____

APPENDIX
FORM OF GARBAGE RECORD BOOK

Name of ship: _____

Distinctive number or letters: _____

IMO No.: _____

Period: _____ From: _____ To: _____

1 Introduction

In accordance with regulation 10 of Annex V of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL), a record is to be kept of each discharge operation or completed incineration. This includes discharges into the sea, to reception facilities, or to other ships, as well as the accidental loss of garbage.

2 Garbage and garbage management

Garbage means all kinds of food wastes, domestic wastes and operational wastes, all plastics, cargo residues, cooking oil, fishing gear, and animal carcasses generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention. Garbage does not include fresh fish and parts thereof generated as a result of fishing activities undertaken during the voyage, or as a result of aquaculture activities which involve the transport of fish including shellfish for placement in the aquaculture facility and the transport of harvested fish including shellfish from such facilities to shore for processing.

The Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL¹⁴ should also be referred to for relevant information.

3 Description of the garbage

Garbage is to be grouped into categories for the purposes of the Garbage Record Book (or ship's official log-book) as follows:

A Plastics

B Food wastes

C Domestic Wastes

D Cooking Oil

E Incinerator ashes

F Operational wastes

G Cargo residues

¹⁴ Refer to the Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL 73/78, as amended by resolutions.

H Animal Carcass(es)

I Fishing Gear¹⁵

4 Entries in the Garbage Record Book

4.1 Entries in the Garbage Record Book shall be made on each of the following occasions:

4.1.1 When garbage is discharged to a reception facility¹⁶ ashore or to other ships:

- .1 Date and time of discharge
- .2 Port or facility, or name of ship
- .3 Categories of garbage discharged
- .4 Estimated amount discharged for each category in cubic metres
- .5 Signature of officer in charge of the operation.

4.1.2 When garbage is incinerated:

- .1 Date and time of start and stop of incineration
- .2 Position of the ship (latitude and longitude) at the start and stop of incineration
- .3 Categories of garbage incinerated
- .4 Estimated amount incinerated in cubic metres
- .5 Signature of the officer in charge of the operation.

4.1.3 When garbage is discharged into the sea in accordance with regulations 4, 5 or 6 of Annex V of MARPOL:

- .1 Date and time of discharge
- .2 Position of the ship (latitude and longitude). Note: for cargo residue discharges, include discharge start and stop positions.
- .3 Category of garbage discharged
- .4 Estimated amount discharged for each category in cubic metres
- .5 Signature of the officer in charge of the operation.

4.1.4 Accidental or other exceptional discharges or loss of garbage into the sea, including in accordance with regulation 7 of Annex V of MARPOL:

- .1 Date and time of occurrence
- .2 Port or position of the ship at time of occurrence (latitude, longitude and water depth if known)
- .3 Categories of garbage discharged or lost
- .4 Estimated amount for each category in cubic metres
- .5 The reason for the discharge or loss and general remarks.

4.2 Amount of garbage

The amount of garbage on board should be estimated in cubic metres, if possible separately according to category. The Garbage Record Book contains many references to estimated amount of garbage. It is recognized that the accuracy of estimating amounts of garbage is left to interpreta-

¹⁵ Refer to Guidelines to be developed by the Organization.

¹⁶ Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which includes barges and trucks, a receipt or certificate specifying the estimated amount of garbage transferred. The receipts or certificates must be kept together with the Garbage Record Book.

tion. Volume estimates will differ before and after processing. Some processing procedures may not allow for a usable estimate of volume, e.g., the continuous processing of food waste. Such factors should be taken into consideration when making and interpreting entries made in a record.

RECORD OF GARBAGE DISCHARGES

Ship's name: _____

Distinctive No., or letters: _____

IMO No.: _____

Garbage categories:

- A. Plastics
- B. Food wastes
- C. Domestic wastes (e.g., paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.)
- D. Cooking oil
- E. Incinerator Ashes
- F. Operational wastes
- G. Cargo residues
- H. Animal Carcass(es)
- I. Fishing gear

NEW TABLE LAYOUT AS BELOW:

Date/ Time	Position of the Ship / Remarks (e.g., accidental loss)	Category	Estimated Amount Discharged or Incinerated	To Sea	To Reception Facility	Incineration	Certification/ Signature

Master's signature: _____ Date: _____

RESOLUTION MEPC.251(66),

Antagen den 4 april 2014

ÄNDRINGAR I BILAGAN TILL 1997 ÅRS PROTOKOLL OM ÄNDRING AV 1973 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING FRÅN FARTYG, I DESS ÄNDRADE LYDELSE GENOM 1978 ÅRS PROTOKOLL

Ändringar i bilaga VI till MARPOL-konventionen och den tekniska koden för kväveoxider från 2008

(ändringar i reglerna 2, 13, 19, 20 och 21 samt ett tillägg till IAPP-certifikatet enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen och till certifikatet för motorer som drivs med två olika bränslen i enlighet med den tekniska koden för kväveoxider från 2008)

KOMMITTÉN FÖR SKYDD AV DEN MARINA MILJÖN

SOM ÅTERKALLAR I MINNET artikel 38 punkt a i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen, som gäller de uppgifter som kommittén för skydd av den marina miljön tilldelats genom internationella konventioner om förhindrande av förorening av havet samt tillsyn,

SOM BEAKTAR artikel 16 i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan '1973 års konvention'), artikel VI i 1978 års protokoll som hänför sig till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan '1978 års protokoll') och artikel 4 i 1997 års protokoll om ändring av 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, i dess ändrade lydelse genom 1978 års protokoll (nedan '1997 års protokoll'), vilka tillsammans fastställer förfarandet för ändring av 1997 års protokoll och ger organisationens relevanta organ i uppdrag att pröva och godkänna ändringar till 1973 års konvention sådan den lyder ändrad genom 1978 och 1997 års protokoll,

RESOLUTION MEPC.251(66)

Adopted on 4 April 2014

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

Amendments to MARPOL Annex VI and the NO_x Technical Code 2008

(Amendments to regulations 2, 13, 19, 20 and 21 and the Supplement to the IAPP Certificate under MARPOL Annex VI and certification of dual-fuel engines under the NO_x Technical Code 2008)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

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

SOM BEAKTAR att bilaga VI med rubriken "Regler till förhindrande av luftförorening från fartyg" lades till 1973 års konvention i och med 1997 års protokoll,

SOM BEAKTAR regel 13 i bilaga VI till MARPOL-konventionen, som medför en obligatorisk utsläppsgrens för kväveoxider från marina dieselmotorer (den tekniska koden för kväveoxider från 2008) enligt bilagan i fråga,

SOM ÄVEN BEAKTAR att både den reviderade bilagan VI, antagen genom resolution MEPC.176(58), och den tekniska koden för kväveoxider från 2008, antagen genom resolution MEPC.177(58), trädde i kraft den 1 juli 2010,

MED BEAKTANDE AV förslagen till ändring av den reviderade bilagan VI och den tekniska koden för kväveoxider från 2008,

1. **ANTAR** i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt d i 1973 års konvention ändringarna i bilaga VI och i den tekniska koden för kväveoxider från 2008, vars text finns som bilaga till denna resolution,

2. **BESLUTAR** i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt f underpunkt iii i 1973 års konvention att de nämnda ändringarna ska anses vara godkända den 1 mars 2015, om inte före detta datum åtminstone en tredjedel av parterna eller de parter vars handelsflottor tillsammans motsvarar minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, har meddelat organisationens generalsekreterare att de motsätter sig ändringarna,

3. **UPPMANAR** parterna att beakta att ändringarna träder i kraft i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt g underpunkt ii i 1973 års konvention den 1 september 2015, när de godkänts i enlighet med stycke 2,

4. **BER** generalsekreteraren att i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt e i 1973 års konvention sända bestyrkta kopior av denna resolution och av texten med ändringarna i

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

NOTING FURTHER regulation 13 of MARPOL Annex VI which makes the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines (NO_x Technical XCode 2008) mandatory under that Annex,

NOTING ALSO that both the revised Annex VI, adopted by resolution MEPC.176(58) and the NO_x Technical Code 2008, adopted by resolution MEPC.177(58) entered into force on 1 July 2010,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI and the NO_x Technical Code 2008,

1. **ADOPTS**, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI and the NO_x Technical Code 2008, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. **DETERMINES**, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 March 2015, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. **INVITES** the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 September 2015 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. **REQUESTS** the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978

dess bilaga till parterna i 1973 års konvention, sådan den lyder ändrad genom 1978 och 1997 års protokoll,

5. **BER DESSUTOM** generalsekreteraren sända kopior av denna resolution och av bilagorna därtill till de medlemmar av organisationen som inte är parter i 1973 års konvention, sådan den lyder ändrad genom 1978 och 1997 års protokoll.

and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

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

BILAGA

ÄNDRINGAR I BILAGA VI TILL MARPOL-KONVENTIONEN OCH DEN TEKNISKA KODEN FÖR KVÄVEOXIDER FRÅN 2008

ÄNDRINGAR I BILAGA VI TILL MARPOL-KONVENTIONEN

Kapitel 1

Allmänt

Regel 2

Definitioner

1 Stycke 26 ändras enligt följande:

"26 *Gastankfartyg* enligt kapitel 4 i denna bilaga tankfartyg som byggts eller tagits i bruk och som används för transport av flytande gaser som bulklast, med undantag av LNG-tankfartyg som definieras i stycke 38 i denna regel."

2 Nya stycken 38–43 läggs till efter stycke 37 enligt följande:

"38 *LNG-tankfartyg* enligt kapitel 4 i denna bilaga tankfartyg som byggts eller tagits i bruk och som används för transport av flytande naturgas (liquefied natural gas, LNG) i bulk.

39 *Kryssningsfartyg* enligt kapitel 4 i denna bilaga passagerarfartyg utan lastdäck, som

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI AND THE NO_x TECHNICAL CODE 2008

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI

Chapter 1

General

Regulation 2

Definitions

1 Paragraph 26 is amended to read as follows:

"26 *Gas carrier* in relation to chapter 4 of this Annex means a cargo ship, other than an LNG carrier as defined in paragraph 38 of this regulation, constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas."

2 New paragraphs 38 to 43 are added after existing paragraph 37 as follows:

"38 *LNG carrier* in relation to chapter 4 of this Annex means a cargo ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of liquefied natural gas (LNG).

39 *Cruise passenger ship* in relation to chapter 4 of this Annex means a passenger ship

planerats särskilt för kommersiell transport av passagerare och för övernattning under sjöresan.

40 *Sedvanligt framdrivningsmaskineri* enligt kapitel 4 i denna bilaga ett framdrivningsmaskineri där det huvudsakliga drivmedlet utgörs av förbränningskolvmotorer som antingen direkt eller via en växellåda har kopplats till en propelleraxel.

41 *Icke sedvanligt framdrivningsmaskineri* enligt kapitel 4 i denna bilaga något annat än sedvanligt framdrivningsmaskineri, såsom diesel-, turbin- och hybridframdrivningssystem.

42 *Lastfartyg med isbrytningskapacitet* enligt kapitel 4 i denna bilaga lastfartyg som är avsedda att med en hastighet på minst två knop självständigt bryta minst 1,0 meter tjock jämn is med en böjhållfasthet på minst 500 kPa.

43 Fartyg som överlåtits den 1 september 2019 eller senare fartyg

.1 vars byggavtal ingåtts den 1 september 2015 eller senare, eller

.2 om byggavtal inte har ingåtts, vars köl har sträckts eller som befinner sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 mars 2016 eller senare ; eller

.3 som levereras den 1 september 2019 eller senare."

Kapitel 2

Besiktningar, certifikat och kontroll

Regel 5

Besiktningar

3 I första meningen i stycke 4.2 ersätts ordet "fartyg" med orden "ett nytt fartyg".

not having a cargo deck, designed exclusively for commercial transportation of passengers in overnight accommodations on a sea voyage.

40 *Conventional propulsion* in relation to chapter 4 of this Annex means a method of propulsion where a main reciprocating internal combustion engine(s) is the prime mover and coupled to a propulsion shaft either directly or through a gear box.

41 *Non-conventional propulsion* in relation to chapter 4 of this Annex means a method of propulsion, other than conventional propulsion, including diesel-electric propulsion, turbine propulsion, and hybrid propulsion systems.

42 *Cargo ship having ice-breaking capability* in relation to chapter 4 of this Annex means a cargo ship which is designed to break level ice independently with a speed of at least 2 knots when the level ice thickness is 1.0 m or more having ice bending strength of at least 500 kPa.

43 A ship *delivered on or after* 1 September 2019 means a ship:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 September 2015; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after 1 March 2016; or

.3 the delivery of which is on or after 1 September 2019."

Chapter 2

Survey, certification and means of control

Regulation 5

Surveys

3 In the first sentence of paragraph 4.2, the words "a ship" are replaced with the words "a new ship".

Kapitel 3

Bestämmelser angående kontroll av utsläpp från fartyg

Regel 13

Kväveoxider (NO_x)

4 Stycke 2.2 ändras enligt följande:

"2.2 Om en väsentlig ombyggnad innebär att en marin dieselmotor ersätts med en icke identisk marin dieselmotor eller att ytterligare en marin dieselmotor installeras, ska de bestämmelser i denna bilaga tillämpas som gäller vid den tidpunkt då motorn ersätts eller ytterligare en motor installeras. Endast i fråga om ersättande motorer bestäms att om den ersättande motorn inte kan uppfylla kraven i stycke 5.1 underpunkt 1 i denna regel (Nivå III), ska den ersättande motorn uppfylla kraven i stycke 4 i denna regel (Nivå II). Samtidigt bör de riktlinjer som organisationen har tagit fram beaktas*.

* Se 2013 års riktlinjer enligt 2013 års regel 13.2.2 i bilaga VI till MARPOL-konventionen till den del de avser att olika bytesmotorer inte behöver följa begränsningen enligt nivå III, antagen genom resolution MEPC.230(65)."

Chapter 3

Requirements for control of emissions from ships

Regulation 13

Nitrogen oxides (NO_x)

4 Paragraph 2.2 is amended to read as follows:

"2.2 For a major conversion involving the replacement of a marine diesel engine with a non-identical marine diesel engine, or the installation of an additional marine diesel engine, the standards in this regulation at the time of the replacement or addition of the engine shall apply. In the case of replacement engines only, if it is not possible for such a replacement engine to meet the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation (Tier III, as applicable), then that replacement engine shall meet the standards set forth in paragraph 4 of this regulation (Tier II), taking into account guidelines developed by the Organization*.

* Refer to the 2013 Guidelines as required by regulation 13.2.2 of MARPOL Annex VI in respect of non-identical replacement engines not required to meet the Tier III limit, adopted by the MEPC by resolution MEPC.230(65)."

5 Styckena 5.1 och 5.2 ändras enligt följande:

5 Paragraphs 5.1 and 5.2 are amended to read as follows:

"Nivå III

"Tier III

5.1 Enligt regel 3 i denna bilaga är användningen av marina dieselmotorer i fartyg inom utsläppskontrollområden som enligt stycke 6 i denna regel ingår i nivå III gällande tillsynen av kväveoxider:

5.1 Subject to regulation 3 of this Annex, in an emission control area designated for Tier III NO_x control under paragraph 6 of this regulation, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship:

.1 förbjuden utom när utsläppet av kväveoxider (beräknat som det vägda totalutsläppet av NO_x) ligger inom följande gränsvärden, där n = motorns nominella varvtal (vevaxelns varv per minut):

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

.1 3,4 g/kWh, när n är lägre än 130 rpm,

.1 3.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;

2 $9 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh när n är 130 rpm eller högre men lägre än 2 000 rpm,

.2 $9 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;

.3 2,0 g/kWh, när n är högre än 2 000 rpm,

.3 2.0 g/kWh when n is 2,000 rpm or more;

när

when:

.2 fartyget är byggt den 1 januari 2016 eller senare och framförs inom det nordamerikanska NO_x-utsläppskontrollområdet eller Förenta Staternas NO_x-utsläppskontrollområde i Karibiska havet,

.2 that ship is constructed on or after 1 January 2016 and is operating in the North American Emission Control Area or the United States Caribbean Sea Emission Control Area;

när

when:

.3 fartyget framförs inom ett utsläppskontrollområde som enligt stycke 6 i denna regel ingår i nivå III gällande tillsynen av kväveoxider och som inte är ett sådant utsläppskontrollområde som avses i stycke 5.1.2 i denna regel, och är byggt den dag utsläppskontrollområdet i fråga inrättades eller vid en senare tidpunkt, som kan definieras i en ändring som rör utsläppskontrollområdet för kväveoxider inom nivå III, enligt den tidpunkt som infaller senare.

.3 that ship is operating in an emission control area designated for Tier III NO_x control under paragraph 6 of this regulation, other than an emission control area described in paragraph 5.1.2 of this regulation, and is constructed on or after the date of adoption of such an emission control area, or a later date as may be specified in the amendment designating the NO_x Tier III emission control area, whichever is later.

5.2 Stycke 5.1.1 i denna regel tillämpas inte på

5.2 The standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation shall not apply to:

.1 en marin dieselmotor i ett fartyg vars längd

.1 a marine diesel engine installed on a ship

(*L*), sådan den definieras i regel 1 stycke 19 i bilaga I till denna konvention, är under 24 meter, när fartyget är särskilt konstruerat, och uteslutande används, för rekreatiönsändamål, eller

.2 en marin dieselmotor i ett fartyg vars kombinerade nominella dieselmotoreffekt är lägre än 750 kW, om det med tillräcklig säkerhet påvisas för administrationen att fartyget inte kan uppfylla kraven i punkt 5.1 underpunkt 1 i denna regel på grund av konstruktionsbegränsningar hos fartyget, eller

.3 en marin dieselmotor som har installerats i ett fartyg före den 1 januari 2021, när fartygets bruttodräktighet är under 500 och längden (*L*), sådan den definieras i regel 1.19 i bilaga I till denna konvention, är 24 meter eller mer, när fartyget är särskilt konstruerat, och uteslutande används, för rekreatiönsändamål."

6 Stycke 10 stryks.

Kapitel 4

Regler om fartygs energieffektivitet

Regel 19

Tillämpning

7 En ny underpunkt 2.2 fogas enligt följande:

"2 fartyg som inte har mekanisk framdrivning och plattformar som innehåller flytande produktions-, lagrings- och återvinningsenheter och flytande lagringsenheter samt borrhullplattformar, oberoende av framdrivningsmaskineri."

8 Stycke 3 ändras enligt följande:

"3 Reglerna 20 och 21 i denna bilaga ska inte tillämpas på fartyg med icke sedvanligt framdrivningsmaskineri. Trots detta ska reglerna 20 och 21 tillämpas på kryssningsfartyg med något annat än sedvanlig drivkraft och på LNG-tankfartyg med sedvanlig eller nå-

with a length (*L*), as defined in regulation 1.19 of Annex I to the present Convention, of less than 24 metres when it has been specifically designed, and is used solely, for recreational purposes; or

.2 a marine diesel engine installed on a ship with a combined nameplate diesel engine propulsion power of less than 750 kW if it is demonstrated, to the satisfaction of the Administration, that the ship cannot comply with the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation because of design or construction limitations of the ship; or

.3 a marine diesel engine installed on a ship constructed prior to 1 January 2021 of less than 500 gross tonnage, with a length (*L*), as defined in regulation 1.19 of Annex I to the present convention, of 24 m or over when it has been specifically designed, and is used solely, for recreational purposes."

6 Paragraph 10 is deleted.

Chapter 4

Regulations for energy efficiency of ships

Regulation 19

Application

7 A new subparagraph 2.2 is added as follows:

"2 ships not propelled by mechanical means, and platforms including FPSOs and FSUs and drilling rigs, regardless of their propulsion."

8 Paragraph 3 is amended to read as follows:

"3 Regulations 20 and 21 of this Annex shall not apply to ships which have non-conventional propulsion, except that regulations 20 and 21 shall apply to cruise passenger ships having non-conventional propulsion and LNG carriers having conventional

gon annan drivkraft och som enligt stycke 43 i regel 2 har levererats den 1 september 2019 eller senare. Reglerna 20 och 21 ska inte tillämpas på lastfartyg med isbrytningskapacitet."

or non-conventional propulsion, delivered on or after 1 September 2019, as defined in paragraph 43 of regulation 2. Regulations 20 and 21 shall not apply to cargo ships having ice-breaking capability."

Regel 20

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

Regulation 20

Attained Energy Efficiency Design Index (attained EEDI)

9 Stycke 1 ersätts med följande stycke:

9 Paragraph 1 is replaced with the following:

"1 Det uppnådda EEDI-indexet räknas ut för

"1 The attained EEDI shall be calculated for:

.1 varje nytt fartyg,

.1 each new ship;

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

.2 each new ship which has undergone a major conversion; and

.3 varje nytt eller existerande fartyg som genomgått en väsentlig ombyggnad i en sådan utsträckning att administrationen anser fartyget vara nybyggt och som hör till en eller flera kategorier i reglerna 2.25–2.35, 2.38 och 2.39 i denna bilaga. Det uppnådda EEDI-indexet är fartygsspecifikt och anger fartygets beräknade energieffektivitet. Därtill fogas ett tekniskt EEDI-dokument som innehåller de uppgifter som behövs för uträkningen av det uppnådda EEDI-indexet och som anger metoden för uträkningen. Administrationen eller en institution som den vederbörligen bemyndigat ska granska det uppnådda EEDI-indexet utifrån det tekniska EEDI-dokumentet.

.3 each new or existing ship which has undergone a major conversion, that is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly-constructed ship, which falls into one or more of the categories in regulations 2.25 to 2.35, 2.38 and 2.39 of this Annex. The attained EEDI shall be specific to each ship and shall indicate the estimated performance of the ship in terms of energy efficiency, and be accompanied by the EEDI technical file that contains the information necessary for the calculation of the attained EEDI and that shows the process of calculation. The attained EEDI shall be verified, based on the EEDI technical file, either by the Administration or by any organization duly authorized by * it

*Se koden över erkända organisationer (RO Code) som antagits genom resolution MEPC.237(65) i dess eventuella ändrade lydelse."

* Refer to Code for Recognized Organizations (RO Code), adopted by the MEPC by resolution MEPC.237(65), as may be amended."

Regel 21

Erfordrat EEDI-index

10 Stycke 1 ersätts med följande stycke:

"1 För varje

.1 nytt fartyg,

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

.3 nytt eller existerande fartyg som genomgått en väsentlig ombyggnad i en sådan utsträckning att administrationen anser fartyget motsvara ett nybyggt och som hör till en eller flera kategorier i reglerna 2.25–2.35, 2.38 och 2.39 i denna bilaga och som detta kapitel tillämpas på, är det uppnådda EEDI-indexet följande:

$\text{uppnått EEDI-index} \leq \text{erfordrat EEDI-index} = (1-X/100) \times \text{värdet på referenslinjen}$

där X utgör den reduktionsfaktor för det uppnådda EEDI-indexet som anges i tabell 1 jämfört med referenslinjen för EEDI-indexet."

11 Nya rader för ro-ro-lastfartyg (fordons-transportfartyg), LNG-tankfartyg, kryssningsfartyg med icke sedvanligt framdrivningsmaskineri, ro-ro-lastfartyg och ro-ro-passagerarfartyg samt tecknen ** och *** jämte förklaringar fogas till tabell 1 i regel 21 enligt följande:

Regulation 21

Required EEDI

10 Paragraph 1 is replaced with the following:

"1 For each:

.1 new ship;

.2 new ship which has undergone a major conversion; and

.3 new or existing ship which has undergone a major conversion that is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly-constructed ship, which falls into one of the categories in regulations 2.25 to 2.31, 2.33 to 2.35, 2.38 and 2.39 and to which this chapter is applicable, the attained EEDI shall be as follows:

$\text{Attained EEDI} \leq \text{Required EEDI} = (1-X/100) \times \text{reference line value}$

where X is the reduction factor specified in table 1 for the required EEDI compared to the EEDI reference line."

11 New rows are added to table 1 in regulation 2 for ro-ro cargo ships (vehicle carrier), LNG carrier, cruise passenger ship having non-conventional propulsion, ro-ro cargo ships and ro-ro passenger ships, and marks ** and *** and their explanations are added, as follows:

RP 3/2017 rd

Fartygstyp	Storlek	Fas 0 1.1.2013 – 31.12.2014	Fas 1 1.1.2015 – 31.12.2019	Fas 2 1.1.2020 – 31.12.2024	Fas 3 1.1.2025 och därefter
LNG-tankfartyg ***	10 000 dwt och över	–	10**	20	30
Ro-ro-lastfartyg (fordonstransport- fartyg)***	10 000 dwt och över	–	5**	15	30
Ro-ro-lastfartyg ***	2 000 dwt och över	–	5**	20	30
	1 000 – 2 000 dwt	–	0–5***	0–20*	0–30*
Ro-ro-passagerar-fartyg ***	1 000 dwt och över	–	5**	20	30
	250 – 1 000 dwt	–	0–5***	0–20*	0–30*
Kryssningsfartyg*** med icke sedvanligt framdrivnings- maskineri	85 000 gt och över	–	5**	20	30
	25 000 – 85 000 gt	–	0–5***	0–20*	0–30*

* Reduktionsfaktorn interpoleras lineärt mellan två värden beroende på fartygets storlek. Det lägre värdet för reduktionsfaktorn tillämpas på mindre fartyg.

** Fas 1 för fartygen i fråga inleds den 1 september 2015.

*** Reduktionsfaktorn tillämpas på fartyg som har levererats den 1 september 2019 eller senare, enligt definitionen i stycke 43 i regel 2.

Observera: Tecknet "–" betyder att det erfordrade EEDI-indexet inte tillämpas."

RP 3/2017 rd

Ship Type	Size	Phase 0 1 Jan 2013 – 31 Dec 2014	Phase 1 1 Jan 2015 – 31 Dec 2019	Phase 2 1 Jan 2020 – 31 Dec 2024	Phase 3 1 Jan 2025 and onwards
LNG carrier***	10,000 DWT and above	n/a	10**	20	30
Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)***	10,000 DWT and above	n/a	5**	15	30
Ro-ro cargo ship***	2,000 DWT and above	n/a	5**	20	30
	1,000 – 2,000 DWT	n/a	0–5***	0–20*	0–30*
Ro-ro passenger ship***	1000 DWT and above	n/a	5**	20	30
	250 – 1,000 DWT	n/a	0–5***	0–20*	0–30*
Cruise passenger, ship*** having non-conventional propulsion	85,000 GT and above	n/a	5**	20	30
	25,000 – 85,000 GT	n/a	0–5***	0–20*	0–30*

- * Reduction factor to be linearly interpolated between the two values dependent upon ship size. The lower value of the reduction factor is to be applied to the smaller ship size.
- ** Phase 1 commences for those ships on 1 September 2015.
- *** Reduction factor applies to those ships delivered on or after 1 September 2019, as defined in paragraph 43 of regulation 2.

Note: n/a means that no required EEDI applies."

12 Nya rader för ro-ro-lastfartyg (fordons-transportfartyg), LNG-tankfartyg, kryssningsfartyg med icke sedvanligt framdrivningsmaskineri, ro-ro-lastfartyg och ro-ro-passagerarfartyg fogas till tabell 2 i stycke 3 enligt följande:

12 New rows are added to table 2 in paragraph 3 for ro-ro cargo ship (vehicle carrier), LNG carrier, cruise passenger ship having non-conventional propulsion, ro-ro cargo ships and ro-ro passenger ships as follows:

Fartygstyp som definieras i regel 2	a	b	c
2.33 Ro-ro-lastfartyg (fordonstransportfartyg)	$(dwt/gt)^{0,7} \cdot 780,36$ där $dwt/gt < 0,3$ 1812,63 där $dwt/gt \geq 0,3$	Fartygets dwt	0,471
2.34 Ro-ro-lastfartyg	1405,15	Fartygets dwt	0,498
2.35 Ro-ro-passagerarfartyg	752,16	Fartygets dwt	0,381
2.38 LNG-tankfartyg	2253,7	Fartygets dwt	0,474
2.39 Kryssningsfartyg*** med icke sedvanligt framdrivningsmaskineri	170,84	Fartygets gt	0,214

"

"

Ship type defined in regulation 2	a	b	c
2.33 Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)	$(DWT/GT)^{0,7} \cdot 780.36$ where $DWT/GT < 0.3$ 1812,63 jossa $dwt/gt \geq 0,3$	DWT of the ship	0.471
2.34 Ro-ro cargo ship	1405,15	DWT of the ship	0,498
2.35 Ro-ro passenger ship	752,16	DWT of the ship	0,381
2.38 LNG carrier	2253,7	DWT of the ship	0,474
2.39 Cruise passenger ship having non-conventional propulsion	170,84	GT of the ship	0,214

"

Bihang I

Formulär för internationellt luftskyddscertifikat (IAPP-certifikat) (Regel 8)

13 Fotnoten i supplementet till det internationella luftskyddscertifikatet (IAPP-certifikatet) ändras enligt följande:

"* Genomförd endast för fartyg som är byggda den 1 januari 2016 eller senare och som är särskilt konstruerade, och uteslutande används, för rekreatiönsändamål och på vilka gränserna för NO_x-utsläpp i regel 13.5.1.1 i enlighet med reglerna 13.5.2.1 och 13.5.2.3 inte tillämpas."

Appendix I

Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (regulation 8)

13 The footnote in the Supplement to International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate) is amended to read as follows:

"* Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016 that are specially designed, and used solely, for recreational purposes and to which, in accordance with regulation 13.5.2.1 and regulation 13.5.2.3, the NO_x emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply."

ÄNDRINGAR I DEN TEKNISKA KODEN FÖR KVÄVEOXIDER FRÅN 2008

Förkortningar, index och symboler

14 Tabell 4 ersätts med följande tabell:

"Tabell 4 – Symboler för bränslesammansättning

Symbol	Definition	Enh
^w ALF*	H-halt i bränslet	% m/m
^w BET*	C-halt i bränslet	% m/m
^w GAM	S-halt i bränslet	% m/m
^w DEL*	N-halt i bränslet	% m/m
^w EPS*	O-halt i bränslet	% m/m
α	Molförhållande (H/C)	1

*-index " _G" avser andelen gasformigt bränsle. " _L" avser andelen flytande bränsle."

AMENDMENTS TO THE NOTECHNICAL CODE 2008

Abbreviations, subscripts and symbols

14 Table 4 is replaced by the following:

"Table 4 – Symbols for fuel composition

Symbol	Definition	Unit
^w ALF*	H content of fuel	% m/m
^w BET*	C content of fuel	% m/m
^w GAM	S content of fuel	% m/m
^w DEL*	N content of fuel	% m/m
^w EPS*	O content of fuel	% m/m
α	Molar ratio (H/C)	1

* Subscripts "_G" denotes gas-fuel fraction.

"_L" denotes liquid-fuel fraction."

Kapitel 1

Allmänt

Chapter 1

General

15 Stycke 1.3.10 ersätts med följande stycke:

"*marin dieselmotor* en kolvförbränningsmotor som drivs med flytande bränsle eller två olika bränslen som omfattas av regel 13, också en motor som vid behov är utrustad med förstärkare eller compoundsystem.

När en motor är avsedd för att drivas med gas, dvs. det huvudsakliga bränslet utgörs av gasformigt bränsle och flytande bränsle används som provbränsle eller balanserande bränsle, ska kraven i regel 13 uppfyllas endast i detta driftsläge. Vid begränsningar av gasdistributionen på grund av störningssituationer är det tillåtet att använda enbart flytande bränsle tills fartyget anländer till en hamn där felet kan åtgärdas."

15 Paragraph 1.3.10 is replaced by the following:

"*Marine diesel engine* means any reciprocating internal combustion engine operating on liquid or dual fuel, to which regulation 13 applies, including booster/compound systems, if applied.

Where an engine is intended to be operated normally in the gas mode, i.e. with the gas fuel as the main fuel and with liquid fuel as the pilot or balance fuel, the requirements of regulation 13 have to be met only for this operation mode. Operation on pure liquid fuel resulting from restricted gas supply in cases of failures shall be exempted for the voyage to the next appropriate port for the repair of the failure."

Kapitel 5

NO_x-utsläppsmätningssystem på en testplattform

Chapter 5

Procedures for NO_x emission measurements on a test bed

16 Nuvarande stycke 5.3.4 stryks och nya styckena 5.3.4, 5.3.5 och 5.3.6 fogas efter stycke 5.3.3 enligt följande:

"5.3.4 Valet av gasformigt bränsle för att testa användningen av kombinerade bränslen beror på målet för testerna. Om standardgasbränsle inte är tillgängligt kan övriga gasformiga bränslen användas med administrationens godkännande. Ett gasbränsleprov ska tas när huvudmotorn testas. Provets sammansättning analyseras och specificeras.

5.3.5 Temperaturen på gasbränslet mäts och antecknas tillsammans med mätplatsens position.

5.3.6 Användningen av gas i en motor som är utrustad med compoundsystem och där fly-

16 Existing paragraph 5.3.4 is deleted and new paragraphs 5.3.4, 5.3.5 and 5.3.6 are added after existing paragraph 5.3.3 as follows:

"5.3.4 The selection of gas fuel for testing for dual fuel depends on the aim of tests. In case where an appropriate standard gas fuel is not available, other gas fuels shall be used with the approval of the Administration. A gas fuel sample shall be collected during the test of the parent engine. The gas fuel shall be analysed to give fuel composition and fuel specification.

5.3.5 Gas fuel temperature shall be measured and recorded together with the measurement point position.

5.3.6 Gas mode operation of dual fuel engines using liquid fuel as pilot or balance fuel

tande bränsle används som provbränsle eller balanserande bränsle ska testas genom användning av maximikvoten för LTG-bränsle (liquid-to-gas). Denna maximikvot avser för de olika testcyklerna den maximala certifierade LTG-inställningen. Andelen flytande bränsle ska följa styckena 5.3.1, 5.3.2 och 5.3.3."

shall be tested using maximum liquid-to-gas fuel ratio, such maximum ratio means for the different test cycle modes the maximum liquid-to-gas setting certified. The liquid fraction of the fuel shall comply with 5.3.1, 5.3.2 and 5.3.3."

17 Efter nuvarande stycke 5.12.3.3 fogas en ny mening enligt följande:

17 A new sentence is added at the end of existing paragraph 5.12.3.3, as follows:

"Vid användning av kombinerade bränslen ska beräkningen följa styckena 5.12.3.1–5.12.3.3. Värdena q_{mf} , w_{ALF} , w_{BET} , w_{DEL} , w_{EPS} , f_{fw} räknas emellertid ut enligt följande tabell:

"In case of the use of dual fuel, the calculation shall be in accordance with paragraphs 5.12.3.1 to 5.12.3.3. However, q_{mf} , w_{ALF} , w_{BET} , w_{DEL} , w_{EPS} , f_{fw} values shall be calculated in accordance with the following table:

Faktorer i formel (6) (7) (8)		Formel för faktorerna
q_{mf}	=	$q_{mf_G} + q_{mf_L}$
w_{ALF}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{ALF_G} + q_{mf_L} \times w_{ALF_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{BET}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{BET_G} + q_{mf_L} \times w_{BET_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{DEL}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{DEL_G} + q_{mf_L} \times w_{DEL_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{EPS}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{ESP_G} + q_{mf_L} \times w_{ESP_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$

Factors in the formula (6) (7) (8)		Formula for factors
q_{mf}	=	$q_{mf_G} + q_{mf_L}$
w_{ALF}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{ALF_G} + q_{mf_L} \times w_{ALF_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{BET}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{BET_G} + q_{mf_L} \times w_{BET_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{DEL}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{DEL_G} + q_{mf_L} \times w_{DEL_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{EPS}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{ESP_G} + q_{mf_L} \times w_{ESP_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$

18 Tabell 5 i stycke 5.12.5.1 ersätts med följande tabell:

18 In paragraph 5.12.5.1, table 5 is replaced by the following:

"Tabell 5 – Standard ugas och bränslespecifika parametrar för outspädda avgaser

Gas		NO _x	CO	HC	CO ₂	O ₂
$\rho_{kaasu} \text{ kg/m}^3$		2,053	1,250	*	1,9636	1,4277
	$\rho_e^\dagger$	Koefficient $u_{gas}^\ddagger$				
Flytande bränsle**	1,2943	0,001586	0,000966	0,000479	0,001517	0,001103
Rapsmetyler	1,2950	0,001585	0,000965	0,000536	0,001516	0,001102
Metanol	1,2610	0,001628	0,000991	0,001133	0,001557	0,001132
Etanol	1,2757	0,001609	0,000980	0,000805	0,001539	0,001119
Naturgas	1,2661	0,001621	0,000987	0,000558	0,001551	0,001128
Propan	1,2805	0,001603	0,000976	0,000512	0,001533	0,001115
Butan	1,2832	0,001600	0,000974	0,000505	0,001530	0,001113

* Beror på bränslet.

** Härledd från råolja.

$\dagger$ ρ_e är avgasens nominella densitet.

$\ddagger$ At $\lambda = 2$, fuktig luft, 273 K, 101.3 kPa.

"Table 5 – Coefficient u_{gas} and fuel-specific parameters for raw exhaust gas

Gas		NOX	CO	HC	CO ₂	O ₂
$\rho_{\text{kg/m}^3}$ gas		2,053	1,250	*	1,9636	1,4277
	$\rho_e^\dagger$	Coefficient $u_{\text{gas}}^\ddagger$				
Liquid fuel **	1,2943	0,001586	0,000966	0,000479	0,001517	0,001103
Rapeseed Methyl Ester	1,2950	0,001585	0,000965	0,000536	0,001516	0,001102
Metanol	1,2610	0,001628	0,000991	0,001133	0,001557	0,001132
Ethanol	1,2757	0,001609	0,000980	0,000805	0,001539	0,001119
Natural gas	1,2661	0,001621	0,000987	0,000558	0,001551	0,001128
Propane	1,2805	0,001603	0,000976	0,000512	0,001533	0,001115
Butane	1,2832	0,001600	0,000974	0,000505	0,001530	0,001113

* Depending on fuel.

** Petroleum derived.

$\dagger$ ρ_e is the nominal density of the exhaust gas.

$\ddagger$ At $\lambda = 2$, wet air, 273 K, 101.3 kPa.

Värdena i tabell 5 u är baserade på egenskaperna hos ideala gaser.

Värdet u_{gas} , som används i situationer med flera bränsletyper ska bestämmas ur värden som kan tillämpas på gaser i ovan nämnda tabell. Proportionerna ska motsvara den tillämpade bränslekvoten

Values for u given in table 5 are based on ideal gas properties.

In multiple fuel type operation, the u_{gas} value used shall be determined from the gas values applicable to those fuels in the table set out above proportioned in accordance with the fuel ratio used."

Kapitel 6

Chapter 6

Förfaranden för att bevisa att ett fartyg har följt NO_x-utsläppsgränserna

Procedures for demonstrating compliance with NO_x emission limits on board

19 Stycke 6.3.1.4 ersätts med följande stycke:

19 Paragraph 6.3.1.4 is replaced by the following:

"6.3.1.4 I praktiken är det ofta omöjligt att mäta förbrukningen av brännolja omedelbart efter att en motor har installerats i ett fartyg. För att förenkla förfarandet på fartyget kan resultaten av mätningar av motorns förbrukning av brännolja, preliminärt testad på en testbädd före certifiering, godkännas. I dylika fall, i synnerhet då tung brännolja (brännolja i klass RM enligt standarden ISO 8217:2005) eller kombinerade bränslen används ska en uppskattning med motsvarande uppskattade fel göras. Eftersom brännoljans flöde (q_{mf}), som används vid beräkningen, måste stå i relation till brännoljans sammansättning, som bestämts i bränsleprovet som tagits under testet, ska resultatet av mätningen av flödet q_{mf} på testbädden korrigeras för varje skillnad i nettovärmevärden mellan testbädden och den brännolja och de gaser som testats. Effekten av ett sådant fel på de slutliga utsläppen räknas ut och anges tillsammans med resultaten av utsläppsmätningen.

"6.3.1.4 In practical cases, it is often impossible to measure the fuel oil consumption once an engine has been installed on board a ship. To simplify the procedure on board, the results of the measurement of the fuel oil consumption from an engine's pre-certification test-bed testing may be accepted. In such cases, especially concerning residual fuel oil operation (RM-grade fuel oil according to ISO 8217:2005) and dual fuel operation, an estimation with a corresponding estimated error shall be made. Since the fuel oil flow rate used in the calculation (q_{mf}) must relate to the fuel oil composition determined in respect of the fuel sample drawn during the test, the measurement of q_{mf} from the test-bed testing shall be corrected for any difference in net calorific values between the test bed and test fuel oils and gases. The consequences of such an error on the final emissions shall be calculated and reported with the results of the emission measurement."

20 Tabell 6 i stycke 6.3.2.1 ersätts med följande tabell:

20 In paragraph 6.3.2.1, table 6 is replaced by the following:

"Tabell 6 – Motorparametrar som ska mätas och registreras		
Symbol	Term	Enhet
H_a	Absolut fuktighet (vattenhaltens massa i motorns inloppsluft i förhållande till den torra luftmassan)	g/kg
$n_{d,i}$	Motorhastighet (vid i^{th} -läget under den pågående cykeln)	min ⁻¹
$n_{turb,i}$	Turbokompressorns hastighet (om tillämplig) (vid i^{th} -läget under den pågående cykeln)	min ⁻¹
P_b	Totalt lufttryck (enligt ISO 3046-1:1995: $P_x = P_x$ = det omgivande totala trycket på platsen)	kPa
$P_{C,i}$	Kompressorlufttryck efter nedkylningen av kompressorluften (vid i^{th} -läget under den pågående cykeln)	kPa
P_i	Bromseffekt (vid i^{th} -läget under den pågående cykeln)	kW
$Q_{mf,i}$	Brännolja (brännolja och -gas om motorn är utrustad med compoundsystem) (vid i^{th} -läget under den pågående cykeln)	kg/h
S_i	Bränsleflyllningsposition (om möjligt för varje cylinder) (vid i^{th} -läget under den pågående cykeln)	
T_a	Temperaturen i luftintagets inloppsluft (ISO 3046-1:1995: $T_x = T_{Tx}$ = den omgivande termodynamiska temperaturen på platsen)	K
$T_{SC,i}$	Kompressorluftens temperatur efter nedkylningen av kompressorluften (om tillämplig) (vid i^{th} -läget under den pågående cykeln)	K
T_{caclin}	Kompressorns luftkylare, temperatur hos det inkommande kylmedlet	°C
$T_{cacloout}$	Kompressorns luftkylare, temperatur hos det utgående kylmedlet	°C
$T_{Exh,i}$	Avgasens temperatur på provtagningsstället (vid i^{th} -läget under den pågående cykeln)	°C
T_{Fuel_I}	Brännoljans temperatur före motorn	°C
T_{Sea}	Havsvattnets temperatur	°C
$T_{Fuel_G^*}$	Det gasformiga bränslets temperatur före motorn	°C

* Endast motorer som drivs med två olika bränslen."

Table 6 – Engine parameters to be measured and recorded		
Symbol	Term	Unit
H_a	Absolute humidity (mass of engine intake air water content related to mass of dry air)	g/kg
$n_{d,i}$	Engine speed (at the i^{th} mode during the cycle)	min ⁻¹
$n_{turb,i}$	Turbocharger speed (if applicable) (at the i^{th} mode during the cycle)	min ⁻¹
P_b	Total barometric pressure (in ISO 3046-1:1995: $P_x = P_x =$ site ambient total pressure)	kPa
$P_{C,i}$	Charge air pressure after the charge air cooler (at the mode during the cycle)	kPa
P_i	Brake power (at the i^{th} mode during the cycle)	kW
$Q_{mf,i}$	Fuel oil (in case of dual fuel engine, it would be fuel oil and gas) (at the i^{th} mode during the cycle)	kg/h
S_i	Fuel rack position (of each cylinder, if applicable) (at the i^{th} mode during the cycle)	
T_a	Intake air temperature at air inlet (in ISO 3046-1:1995: $T_x = TT_x =$ site ambient thermodynamic air temperature)	K
$T_{SC,i}$	Charge air temperature after the charge air cooler (if applicable) (at the i^{th} mode during the cycle)	K
T_{caclin}	Charge air cooler, coolant inlet temperature	°C
$T_{caclout}$	Charge air cooler, coolant outlet temperature	°C
$T_{Exh,i}$	Exhaust gas temperature at the sampling point (at the i^{th} mode during the cycle)	°C
T_{Fuel_I}	Fuel oil temperature before the engine	°C
T_{Sea}	Seawater temperature	°C
$T_{Fuel_G^*}$	Gas fuel temperature before the engine	°C

* Only for dual-fuel engine."

21 Ett nytt stycke 6.3.4.3 fogas efter det nuvarande stycket 6.3.4.2 enligt följande:

"6.3.4.3 När det är fråga om en motor som drivs med två olika bränslen ska det gasbränsle som används vara det som finns tillgängligt ombord."

22 Stycke 6.3.11.2 ersätts med följande stycke:

"6.3.11.2 NO_x-utsläppen från motorn kan variera beroende på bränslets tändkvalitet och det bränslebundna kvävet. Om det inte finns tillräcklig information om hur bränslets tändkvalitet påverkar bildningen av kväveoxider under förbränningsprocessen och det bränslebundna kvävet omvandlingshastighet även beror på motorns effektivitet är det möjligt att få en kompensation på 10 % för ett test av brännolja i klass RM (ISO 8217: 2005) ombord på fartyget. Kompensationen beviljas dock inte för det preliminära certifieringstestet ombord. Kol-, väte-, kväve- och svavelhalterna i de brännoljor och gasformiga bränslen som använts ska analyseras och dessutom ska alla sådana beståndsdelar som är nödvändiga med tanke på specifikationen av brännoljorna och de gasformiga bränslena analyseras i den mån som anges av standarderna ISO 8217:2005 och ISO 8178-5:2008."

21 A new paragraph 6.3.4.3 is added after existing paragraph 6.3.4.2 as follows:

"6.3.4.3 In case of a dual fuel engine, the gas fuel used shall be the gas fuel available on board."

22 Paragraph 6.3.11.2 is replaced by the following:

"6.3.11.2 The NO_x emission of an engine may vary depending on the ignition quality of the fuel oil and the fuel-bound nitrogen. If there is insufficient information available on the influence of the ignition quality on the NO_x formation during the combustion process and the fuel-bound nitrogen conversion rate also depends on the engine efficiency, an allowance of 10% may be granted for an on board test run carried out on an RM-grade fuel oil (ISO 8217:2005), except that there will be no allowance for the pre-certification test on board. The fuel oil and gas fuel used shall be analysed for its composition of carbon, hydrogen, nitrogen, sulphur and, to the extent given in (ISO 8217:2005) and (ISO 8178-5:2008), any additional components necessary for a specification of the fuel oil and gas fuel."

23 Tabell 9 i stycke 6.4.11.1 ersätts med följande tabell:

23 In paragraph 6.4.11.1, table 9 is replaced by the following:

"Tabell 9 – Standardparametrar för brännolja

	Kol	Väte	Kväve	Syre
	w_{BET}	w_{ALF}	w_{DEL}	w_{EPS}
Lätt brännolja (ISO 8217:2005, DM-kvalitet)	86,2 %	13,6 %	0,0 %	0,0 %
Tung brännolja (ISO 8217:2005, RM-kvalitet)	86,1%	10,9 %	0,4 %	0,0 %
Naturgas	75,0 %	25,0 %	0,0 %	0,0 %

För övriga oljor godkänns standardvärdet av administrationen."

"Table 9 – Default fuel oil parameters

	Carbon	Hydrogen	Nitrogen	Oxygen
	w_{BET}	w_{ALF}	w_{DEL}	w_{EPS}
Distillate fuel oil (ISO 8217:2005, DM grade)	86.2%	13.6%	0,0 %	0.0%
Residual fuel oil (ISO 8217:2005, RM grade)	86.1%	10.9%	0,4 %	0.0%
Natural gas	75,0 %	25.0%	0,0 %	0.0%

For other fuel oils, default value as approved by the Administration."

Tillägg VI

Beräkning av massflödet för avgaser (kolbalansmetoden)

24 Ett nytt stycke 2.5 fogas efter nuvarande stycke 2.4 enligt följande:

"2.5 Parametrarna q_{mf} , w_{ALF} , w_{BET} , w_{DEL} , w_{EPS} , f_{fd} i formel (1) räknas ut enligt följande när en motor som använder två olika bränslen drivs med gas:

Appendix VI

Calculation of exhaust gas mass flow (carbon balance method)

24 A new paragraph 2.5 is added after existing paragraph 2.4 as follows:

"2.5 q_{mf} , w_{ALF} , w_{BET} , w_{DEL} , w_{EPS} , f_{fd} parameters, in formula (1), in case of gas mode operation of dual-fuel engine, shall be calculated as follows:

Faktorer i formel (1)		Formel för faktorerna
q_{mf}	=	$q_{mf_G} + q_{mf_L}$
w_{ALF}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{ALF_G} + q_{mf_L} \times w_{ALF_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{BET}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{BET_G} + q_{mf_L} \times w_{BET_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{DEL}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{DEL_G} + q_{mf_L} \times w_{DEL_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{EPS}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{ESP_G} + q_{mf_L} \times w_{ESP_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$

Factors in formula (1)		Formula of factors
q_{mf}	=	$q_{mf_G} + q_{mf_L}$
w_{ALF}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{ALF_G} + q_{mf_L} \times w_{ALF_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{BET}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{BET_G} + q_{mf_L} \times w_{BET_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{DEL}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{DEL_G} + q_{mf_L} \times w_{DEL_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
w_{EPS}	=	$\frac{q_{mf_G} \times w_{ESP_G} + q_{mf_L} \times w_{ESP_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$

RESOLUTION MEPC.258(67),

Antagen den 17 oktober 2014

ÄNDRINGAR I BILAGAN TILL 1997 ÅRS PROTOKOLL OM ÄNDRING AV 1973 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING FRÅN FARTYG, I DESS ÄNDRADE LYDELSE GENOM 1978 ÅRS PROTOKOLL

Ändringar i bilaga VI till MARPOL-konventionen

(Ändringar i reglerna 2 och 13 och ett tillägg till IAPP-certifikatet)

KOMMITTÉN FÖR SKYDD AV DEN MARINA MILJÖN

SOM ÅTERKALLAR I MINNET artikel 38 punkt a i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen som gäller de uppgifter som kommittén för skydd av den marina miljön tilldelats genom internationella konventioner om förhindrande av förorening av havet och tillsyn,

SOM BEAKTAR artikel 16 i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan '1973 års konvention'), artikel VI i 1978 års protokoll som hänför sig till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan '1978 års protokoll') och artikel 4 i 1997 års protokoll om ändring av 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, i dess ändrade lydelse genom 1978 års protokoll (nedan '1997 års protokoll'), vilka tillsammans fastställer förfarandet för ändring av 1997 års protokoll och ger organisationens relevanta organ i uppdrag att pröva och godkänna ändringar till 1973 års konvention sådan den lyder ändrad genom 1978 och 1997 års protokoll,

SOM ÄVEN BEAKTAR att bilaga VI med rubriken "Regler till förhindrande av luftförorening från fartyg" lades till 1973 års konvention i och med 1997 års protokoll,

SOM DESSUTOM BEAKTAR att den re-

RESOLUTION MEPC.258(67)

Adopted on 17 October 2014

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

Amendments to MARPOL Annex VI

(Amendments to regulations 2 and 13 and the Supplement to the IAPP Certificate)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

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

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the prevention of air pollution from ships was added to the 1973 Convention,

NOTING FURTHER that the revised An-

viderade bilagan VI, antagen genom resolution MEPC.176(58), trädde i kraft den 1 juli 2010,

MED BEAKTANDE AV förslagen till ändring av den reviderade bilagan VI som gäller motorer som drivs med endast gasformigt bränsle,

1 **ANTAR** i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt d i 1973 års konvention ändringarna i bilaga VI, vars text finns som bilaga till denna resolution,

2 **BESLUTAR** i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt f underpunkt iii i 1973 års konvention att de nämnda ändringarna ska anses vara godkända den 1 september 2015, om inte före detta datum åtminstone en tredjedel av parterna eller de parter vars handelsflottor tillsammans motsvarar minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, har meddelat organisationens generalsekreterare att de motsätter sig ändringarna,

3 **UPPMANAR** parterna att beakta att ändringarna träder i kraft i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt g underpunkt ii i 1973 års konvention den 1 mars 2016, när de godkänts i enlighet med stycke 2,

4 **BER** generalsekreteraren att i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt e i 1973 års konvention sända bestyrkta kopior av denna resolution och av texten med ändringarna i dess bilaga till parterna i 1973 års konvention sådan den lyder ändrad genom 1978 och 1997 års protokoll,

5 **BER DESSUTOM** generalsekreteraren sända kopior av denna resolution och av bilagorna därtill till de medlemmar av organisationen som inte är parter i 1973 års konvention sådan den lyder ändrad genom 1978 och 1997 års protokoll.

BILAGA

ÄNDRINGAR I BILAGA VI TILL MARPOL-KONVENTIONEN

(Ändringar i reglerna 2 och 13 samt

nex VI, which was adopted by resolution MEPC.176(58), entered into force on 1 July 2010,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI concerning engines solely fuelled by gaseous fuels,

1 **ADOPTS**, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to Annex VI, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 **DETERMINES**, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 September 2015, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 **INVITES** the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, said amendments shall enter into force on 1 March 2016 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

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

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

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI

(Amendments to regulations 2 and 13 and

i bihang I)	appendix I)
Bilaga VI till MARPOL-konventionen	MARPOL Annex VI
Regler till förhindrande av luftförorening från fartyg	Regulations for the prevention of air pollution from ships
Kapitel 1	Chapter 1
Allmänt	General
Regel 2	Regulation 2
<i>Definitioner</i>	<i>Definitions</i>
1 Definitionen av brännolja i stycke 9 ersätts med följande definition:	1 The definition of "fuel oil" in paragraph 9 is replaced by the following definition:
" <i>brännolja</i> alla bränslen som är avsedda att förbrännas ombord på fartyg och som behövs för fartygets gång eller drift, också gasformig, lätt och tung brännolja."	" <i>Fuel oil</i> means any fuel delivered to and intended for combustion purposes for propulsion or operation on board a ship, including gas, distillate and residual fuels."
2 Definitionen av marin dieselmotor i stycke 14 ersätts med följande definition:	2 The definition of "marine diesel engine" in paragraph 14 is replaced by the following definition:
" <i>marin dieselmotor</i> en kolvförbränningsmotor som drivs med flytande bränsle eller två olika bränslen som omfattas av regel 13 i denna bilaga, också en motor som vid behov är utrustad med förstärkare eller compound-system. Som marin dieselmotor anses därutöver också en gasdriven motor eller någon annan bytesmotor som den 1 mars 2016 eller senare har installerats i ett fartyg som byggts det ovan nämnda datumet eller senare."	" <i>Marine diesel engine</i> means any reciprocating internal combustion engine operating on liquid or dual fuel, to which regulation 13 of this Annex applies, including booster/compound systems if applied. In addition, a gas fuelled engine installed on a ship constructed on or after 1 March 2016 or a gas fuelled additional or non-identical replacement engine installed on or after that date is also considered as a marine diesel engine."
Kapitel 3	Chapter 3
Krav angående kontroll av utsläpp från fartyg	Requirements for control of emissions from ships
Regel 13	Regulation 13
<i>Kväveoxider (NO_x)</i>	<i>Nitrogen oxides (NO_x)</i>
3 Stycke 7.3 ersätts med följande stycke:	3 Paragraph 7.3 is replaced by the following paragraph:

"7.3 Om en marin dieselmotor med en uteffekt som överstiger 5 000 kW och med en cylindervolym som är minst 90 liter, på vilken stycke 7.1 i denna regel ska tillämpas, är installerad i ett fartyg som är byggt den 1 januari 1990 eller senare men före den 1 januari 2000, ska det internationella luftskyddscertifikatet för en marin dieselmotor som omfattas av stycke 7.1 i denna regel ange något av följande:

- .1 en godkänd metod har tillämpats i överensstämmelse med stycke 7.1.1 i denna regel,
- .2 motorn har certifierats i överensstämmelse med stycke 7.1.2 i denna regel,
- .3 en godkänd metod är ännu inte kommersiellt tillgänglig på det sätt som beskrivs i stycke 7.2 i denna regel, eller
- .4 en godkänd metod kan inte tillämpas."

BIHANG I

Formulär för internationellt luftskyddscertifikat (IAPP-certifikat) (regel 8)

Tillägg till IAPP-certifikatet

4 Fotnoten i anslutning till stycke 1.4 ersätts med följande fotnot:

"* Genomförd endast för fartyg som är byggda den 1 januari 2016 eller senare och som är särskilt konstruerade, och endast används, för rekreatiönsändamål och på vilka gränserna för NO_x-utsläpp i regel 13.5.1.1 i enlighet med reglerna 13.5.2.1 och 13.5.2.3 inte tillämpas."

5 Stycke 2.2.1 ersätts med följande stycke:

"2.2.1 Följande marina dieselmotorer som är installerade i fartyget uppfyller kraven i regel 13:

"7.3 With regard to a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 litres installed on a ship constructed on or after 1 January 1990, but prior to 1 January 2000, the International Air Pollution Prevention Certificate shall, for a marine diesel engine to which paragraph 7.1 of this regulation applies, indicate one of the following:

- .1 an approved method has been applied pursuant to paragraph 7.1.1 of this regulation;
- .2 the engine has been certified pursuant to paragraph 7.1.2 of this regulation;
- .3 an approved method is not yet commercially available as described in paragraph 7.2 of this regulation; or
- .4 an approved method is not applicable."

APPENDIX I

Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (Regulation 8)

Supplement to the International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate)

4 The footnote relating to paragraph 1.4 is replaced by the following footnote:

"* Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016 that are specially designed, and used solely for recreational purposes and to which, in accordance with regulation 13.5.2.1 or regulation 13.5.2.3, the NO_x emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply."

5 Paragraph 2.2.1 is replaced by the following paragraph:

"2.2.1 The following marine diesel engines installed on this ship are in accordance with the requirements of regulation 13, as indicated:

RP 3/2017 rd

Tillämplig regel i bilaga VI till MARPOL-konventionen (NTC = den tekniska koden för kväveoxiderden tekniska koden för kväveoxider] 2008) (AM = Approved Method [godkänd metod])			Motor #1	Motor #2	Motor #3	Motor #4	Motor #5	Motor #6
1	Tillverkare och modell							
2	Serienummer							
3	Användning (tillämpliga användningscykler – NTC 3.2)							
4	Nominell effekt (kW) (NTC 1.3.11)							
5	Nominellt varvtal (RPM) (NTC 1.3.12)							
6	Likadan motor installerad $\geq 1/1/2000$ undantag enligt 13.1.1.2		☐	☐	☐	☐	☐	☐
7	Installationsdatum för en likadan motor (dd/mm/åååå)							
8a	Ombyggnad (dd/mm/åååå)	13.2.1.1 ja 13.2.2						
8b		13.2.1.2 ja 13.3.2						
8c		13.2.1.3 ja 13.3.2						
9a	Nivå I	13.3	☐	☐	☐	☐	☐	☐
9b		13.2.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
9c		13.2.3.1	☐	☐	☐	☐	☐	☐
9d		13.2.3.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
9e		13.7.1.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
10a	Nivå II	13.4	☐	☐	☐	☐	☐	☐
10b		13.2.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
10c		13.2.2 (nivå III är inte möjlig)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
10d		13.2.3.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
10e		13.5.2 (Undantag)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
10f		13.7.1.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
11a	Nivå III (endast ECA-NOx)	13.5.1.1	☐	☐	☐	☐	☐	☐
11b		13.2.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
11c		13.2.3.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
11d		13.7.1.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
12	AM*	har installerats	☐	☐	☐	☐	☐	☐
13		inte kommersiellt tillgänglig för denna undersökning	☐	☐	☐	☐	☐	☐

RP 3/2017 rd

14	Ej tillämplig	☐	☐	☐	☐	☐	☐
-----------	----------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

** Se 2014 års riktlinjer om en godkänd metodprocess (resolution MEPC.243(66))."*

Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NO _x Technical Code 2008) (AM = Approved Method)		Engine #1	Engine #2	Engine #3	Engine #4	Engine #5	Engine #6
1	Manufacturer and model						
2	Serial number						
3	Use (applicable application cycle(s) – NTC 3.2)						
4	Rated power (kW) (NTC 1.3.11)						
5	Rated speed (RPM) (NTC 1.3.12)						
6	Identical engine installed ≥ 1/1/2000 exempted by 13.1.1.2		☐	☐	☐	☐	☐
7	Identical engine installation date (dd/mm/yyyy) as per 13.1.1.2						
8a	Major Conversion (dd/mm/yyyy)	13.2.1.1 & 13.2.2					
8b		13.2.1.2 & 13.3.2					
8c		13.2.1.3 & 13.3.2					
9a	Tier I	13.3	☐	☐	☐	☐	☐
9b		13.2.2	☐	☐	☐	☐	☐
9c		13.2.3.1	☐	☐	☐	☐	☐
9d		13.2.3.2	☐	☐	☐	☐	☐
9e		13.7.1.2	☐	☐	☐	☐	☐
10a	Tier II	13.4	☐	☐	☐	☐	☐
10b		13.2.2	☐	☐	☐	☐	☐
10c		13.2.2 (Tier III not possible)	☐	☐	☐	☐	☐
10d		13.2.3.2	☐	☐	☐	☐	☐
10e		13.5.2 (Exemptions)	☐	☐	☐	☐	☐
10f		13.7.1.2	☐	☐	☐	☐	☐
11a	Tier III (ECA-NO _x only)	13.5.1.1	☐	☐	☐	☐	☐
11b		13.2.2	☐	☐	☐	☐	☐
11c		13.2.3.2	☐	☐	☐	☐	☐
11d		13.7.1.2	☐	☐	☐	☐	☐
12	AM*	installed	☐	☐	☐	☐	☐
13		not commercially available at this survey	☐	☐	☐	☐	☐

RP 3/2017 rd

14	not applicable	☐	☐	☐	☐	☐	☐
-----------	-----------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

* Refer to the 2014 Guidelines on the approved method process (resolution MEPC.243(66))."

6 Stycke 2.5 ersätts med följande stycke:

6 Paragraph 2.5 is replaced by the following paragraph:

"2.5 Avfallsförbränning på fartyg (regel 16)

"2.5 Shipboard incineration (regulation 16)

Fartyget har en förbränningsugn som är

The ship has an incinerator:

.1 installerad den 1 januari 2000 eller senare och som uppfyller kraven i

.1 installed on or after 1 January 2000 that complies with:

.1 resolution MEPC.76(40), såsom ändrad *

☐

.2 resolution MEPC.244(66)

☐

.1 resolution MEPC.76(40), as amended *

☐

.2 resolution MEPC.244(66)

☐

.2 installerad före den 1 januari 2000 och som uppfyller kraven i

.2 installed before 1 January 2000 that complies with:

.1 resolution MEPC.59(33), såsom ändrad **

☐

.2 resolution MEPC.76(40), såsom ändrad *

☐

* Sådan den lyder ändrad genom resolution MEPC.93(45)..

** Sådan den lyder ändrad genom resolution MEPC.92(45)..

.1 resolution MEPC.59(33), as amended **

☐

.2 resolution MEPC.76(40), as amended *

☐

* As amended by resolution MEPC.93(45).

** As amended by resolution MEPC.92(45)."

RESOLUTION MEPC.264(68)

Antagen den 15 maj 2015

**INTERNATIONELLA KODEN FÖR
FARTYG SOM TRAFIKERAR POLARA
FÄRVATTEN (POLARKODEN)**

**KOMMITTÉN FÖR SKYDD AV DEN
MARINA MILJÖN,**

SOM ERINRAR om artikel 38 a i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen som gäller ansvarsområdet för IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön vilket det fått genom internationella konventioner till skydd och hantering av havsförorening från fartyg,

SOM ERKÄNNER behovet att inrätta en tvingande ram för fartyg som trafikerar polara farvatten på grund av de ytterligare krav som ställs på skyddet av den marina miljön utöver de befintliga kraven enligt 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, sådan den lyder modifierad genom 1978 års protokoll, vilket ändrats genom 1997 års protokoll (MARPOL-konventionen) och enligt övriga relevanta och bindande IMO-instrument,

SOM BEAKTAR resolution MEPC.265(68) genom vilken den bland annat antog ändringar i bilagorna I, II IV och V till MARPOL-konventionen för att göra tillämpningen av de miljörelaterade bestämmelserna i den internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvatten (polarkoden) tvingande,

SOM OCKSÅ BEAKTAR att sjösäkerhetskommittén vid sitt nittiofjärde möte genom resolution MSC.385(94) antog inledningen, i den mån som den gäller säkerheten, och delarna I-A och I-B i polarkoden och genom resolution MSC.386(94) ändringar i 1974 års SOLAS-konvention för att göra de säkerhetsrelaterade bestämmelserna i polarkoden tvingande,

SOM HAR BEHANDLAT, vid sitt sextioåttonde möte, utkastet till den internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvatten,

RESOLUTION MEPC.264(68)

Adopted on 15 May 2015

**INTERNATIONAL CODE FOR SHIPS
OPERATING IN POLAR WATERS
(POLAR CODE)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

RECOGNIZING the need to provide a mandatory framework for ships operating in polar waters due to the additional demands for the protection of the marine environment, which go beyond the existing requirements contained in the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto as amended by the 1997 Protocol (MARPOL) and other relevant binding IMO instruments,

NOTING resolution MEPC.265(68), by which it adopted, inter alia, amendments to MARPOL Annexes I, II, IV and V to make use of the environment-related provisions of the International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code) mandatory,

NOTING ALSO that the Maritime Safety Committee, at its ninety-fourth session, adopted, by resolution MSC.385(94), the Introduction, as it relates to safety, and parts I-A and I-B of the Polar Code and, by resolution MSC.386(94), amendments to the 1974 SOLAS Convention to make use of the safety-related provisions of the Polar Code mandatory,

HAVING CONSIDERED, at its sixty-eighth session, the draft International Code for Ships Operating in Polar Waters,

1 **ANTAR** de miljörelaterade bestämmelserna i inledningen och i sin helhet delarna II-A och II-B i polarkoden, vars text finns i bilagan till denna resolution,

2 **KOMMER ÖVERENS OM** att ändringar i inledningen till polarkoden som behandlar både säkerhet och miljöskydd ska antas i samråd med sjösäkerhetskommittén,

3 **UPPMANAR** parterna lägga märke till att polarkoden träder i kraft den 1 januari 2017 efter det att anknytande ändringar i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL-konventionen trätt i kraft,

4 **UPPMANAR OCKSÅ** parterna överväga frivillig tillämpning av polarkoden, så långt som det är praktiskt möjligt, i fråga om fartyg som inte omfattas av polarkoden och som trafikerar polara farvatten,

5 **BEGÄR** att generalsekreteraren, i de syften som anges i artikel 16(2)(e) i MARPOL-konventionen, översänder bestyrkta kopior av denna resolution och av den text på polarkoden som ingår i bilagan till alla parter i MARPOL-konventionen,

6 **BEGÄR OCKSÅ** att generalsekreteraren översänder kopior av denna resolution och av den text på polarkoden som ingår i bilagan till de medlemmar i organisationen som inte är parter i MARPOL-konventionen,

7 **BEGÄR DESSUTOM** att generalsekreteraren sammanställer en konsoliderad bestyrkt text av polarkoden.

PREAMBEL

1 Internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvatten har tagits fram för att komplettera befintliga IMO-instrument i syfte att öka fartygens driftssäkerhet och minska konsekvenserna för människor och miljö i de avlägsna, känsliga och möjligtvis svåra polara farvattnen.

2 Koden medger att drift i polara farvatten

1. **ADOPTS** the environment-related provisions of the Introduction, and the whole of parts II-A and II-B of the Polar Code, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. **AGREES** that amendments to the Introduction of the Polar Code that address both safety and environmental protection shall be adopted in consultation with the Maritime Safety Committee;

3. **INVITES** Parties to note that the Polar Code will take effect on 1 January 2017 upon entry into force of the associated amendments to MARPOL Annexes I, II, IV and V;

4. **INVITES ALSO** Parties to consider the voluntary application of the Polar Code, as far as practicable, to ships not covered by the Polar Code and operating in polar waters;

5. **REQUESTS** the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the Polar Code, contained in the annex, to all Parties to MARPOL;

6. **REQUESTS ALSO** the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and the text of the Polar Code contained in the annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL;

7. **REQUESTS FURTHER** the Secretary-General to prepare a consolidated certified text of the Polar Code.

PREAMBLE

1. The International Code for Ships Operating in Polar Waters has been developed to supplement existing IMO instruments in order to increase the safety of ships' operation and mitigate the impact on the people and environment in the remote, vulnerable and potentially harsh polar waters.

2. The Code acknowledges that polar water

kan leda till ytterligare krav för fartyg, deras system och drift utöver de krav som ingår i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen), 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, som den ändrats genom 1978 års protokoll sådant det lyder ändrat genom 1997 års protokoll, samt andra relevanta bindande IMO-instrument.

3 Koden medger att polara farvatten medför ytterligare krav för navigeringen utöver de krav som normalt förekommer. I flera områden kan sjökortens täckning för närvarande vara otillräcklig för kustnavigering. Det har erkänts att det också på områden för befintliga sjökort kan finnas grund som inte sjömätts och kartlagts.

4 Koden medger också att kustsamhällen inom arktiska områden kan vara, och att polara ekosystem är, känsliga för mänsklig verksamhet, såsom fartygstrafik.

5 Förhållandet mellan de ytterligare säkerhetsåtgärderna och miljöskyddet är erkänt, eftersom varje säkerhetsåtgärd som vidtas för att reducera sannolikheten för en olycka i stor grad kommer att vara till nytta för miljön.

6 Medan vattnen i Arktis och Antarktis har likheter, finns det också betydande skillnader. Därför har de juridiska och geografiska skillnaderna mellan Arktis och Antarktis beaktats, trots att avsikten är att koden tillämpas i sin helhet på de två områdena.

7 De viktigaste principerna vid utvecklandet av polarkoden har varit att använda ett riskbaserat angreppssätt vid fastställandet av tillämpningsområdet och att omfatta ett helhetsmässigt angreppssätt för att reducera fastställda risker.

INLEDNING

1 Mål

Denna kod har som målsättning att möjliggöra säker drift av fartyg och skydd av den

operation may impose additional demands on ships, their systems and operation beyond the existing requirements of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto as amended by the 1997 Protocol, and other relevant binding IMO instruments.

3. The Code acknowledges that the polar waters impose additional navigational demands beyond those normally encountered. In many areas, the chart coverage may not currently be adequate for coastal navigation. It is recognized even existing charts may be subject to unsurveyed and uncharted shoals.

4. The Code also acknowledges that coastal communities in the Arctic could be, and that polar ecosystems are, vulnerable to human activities, such as ship operation.

5. The relationship between the additional safety measures and the protection of the environment is acknowledged as any safety measure taken to reduce the probability of an accident, will largely benefit the environment.

6. While Arctic and Antarctic waters have similarities, there are also significant differences. Hence, although the Code is intended to apply as a whole to both Arctic and Antarctic, the legal and geographical differences between the two areas have been taken into account.

7. The key principles for developing the Polar Code have been to use a risk-based approach in determining scope and to adopt a holistic approach in reducing identified risks.

INTRODUCTION

1. Goal

The goal of this Code is to provide for safe ship operation and the protection of the polar

polara miljön genom att ta upp risker som är förenade med polara farvatten och som inte begränsas i tillräcklig grad genom organisationens andra instrument.

environment by addressing risks present in polar waters and not adequately mitigated by other instruments of the Organization.

2 Definitioner

I denna kod har de termer som används den betydelse som definieras i de följande punkterna. Termer som används i del I-A men som inte definieras i den avdelningen ska ha samma betydelse som den som definieras i SOLAS-konventionen. Termer som används i del II-A men som inte definieras i den avdelningen ska ha samma betydelse som den som definieras i artikel 2 i MARPOL-konventionen och de relevanta bilagorna till MARPOL-konventionen.

2.1 Fartyg av kategori A betyder ett fartyg som utformats för drift i polara farvatten i åtminstone medeltjock förstaårsis, vilken kan omfatta inneslutningar av gammal is.

2.2 Fartyg av kategori B betyder ett fartyg som inte ingår i kategori A och som utformats för drift i polara farvatten i åtminstone tunn förstaårsis, vilken kan omfatta inneslutningar av gammal is.

2.3 Fartyg av kategori C betyder ett fartyg som utformats för drift i öppet vatten eller i isförhållanden som är mindre stränga än de som ingår i kategori A och B.

2.4 Förstaårsis betyder havsis som har utvecklats under loppet av högst en vinter och som har vidareutvecklats från ung is och har en tjocklek på 0,3 m till 2,0 m.¹⁷

2.5 Isfria vatten betyder att det inte finns is. Om det finns is i någon form, ska denna term inte användas.¹⁷

2.6 Is som bildats på land betyder is som flyter i vatten men som bildats på land eller av shelfis.

2.7 MARPOL-konventionen betyder 1973 års internationella konvention till förhind-

2. Definitions

For the purpose of this Code, the terms used have the meanings defined in the following paragraphs. Terms used in part I-A, but not defined in this section shall have the same meaning as defined in SOLAS. Terms used in part II-A, but not defined in this section shall have the same meaning as defined in article 2 of MARPOL and the relevant MARPOL Annexes.

2.1 Category A ship means a ship designed for operation in polar waters in at least medium first-year ice, which may include old ice inclusions.

2.2 Category B ship means a ship not included in category A, designed for operation in polar waters in at least thin first-year ice, which may include old ice inclusions.

2.3 Category C ship means a ship designed to operate in open water or in ice conditions less severe than those included in categories A and B.

2.4 First-year ice means sea ice of not more than one winter growth developing from young ice with thickness from 0.3 m to 2.0 m.¹⁷

2.5 Ice free waters means no ice present. If ice of any kind is present this term shall not be used.¹⁷

2.6 Ice of land origin means ice formed on land or in an ice shelf, found floating in water.

2.7 MARPOL means the International Convention for the Prevention of Pollution from

¹⁷ Se Meteorologiska världsgesamheten (WMO) havsisnomenklatur.
Refer to the WMO Sea Ice Nomenclature.

rande av förorening från fartyg, som den ändrats genom 1978 års protokoll sådant det lyder ändrat genom 1997 års protokoll.	Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto as amended by the 1997 Protocol.
2.8 Medeltjock förstaårsis betyder förstaårsis av en tjocklek på 70–120 cm. ¹⁷	2.8 Medium first-year ice means first-year ice of 70 cm to 120 cm thickness. ¹⁷
2.9 Gammal is betyder havsis som överlevt åtminstone en sommarsmälta, den typiska tjockleken uppgår till 3 m eller mer. Den uppdelas i kvarbliven förstaårsis, andraårsis och flerårsis. ¹⁷	2.9 Old ice means sea ice which has survived at least one summer's melt; typical thickness up to 3 m or more. It is subdivided into residual first-year ice, second-year ice and multi-year ice. ¹⁷
2.10 Öppet vatten betyder ett stort område av fritt navigerbart vatten där det förekommer havsis i koncentrationer som är mindre än 1/10. ¹⁷ Is som bildats på land förekommer inte. ¹⁷	2.10 Open water means a large area of freely navigable water in which sea ice is present in concentrations less than 1/10. No ice of land origin is present. ¹⁷
2.11 Organisationen betyder Internationella sjöfartsorganisationen.	2.11 Organization means the International Maritime Organization.
2.12 Havsis betyder all slags is som finns i havet och som har bildats när havsvatten fryser. ¹⁷	2.12 Sea ice means any form of ice found at sea which has originated from the freezing of sea water. ¹⁷
2.13 SOLAS-konventionen betyder 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, sådan den lyder ändrad.	2.13 SOLAS means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended.
2.14 STCW-konventionen betyder 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakt-hållning, sådan den lyder ändrad.	2.14 STCW Convention means the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended.
2.15 Tunn förstaårsis betyder förstaårsis av en tjocklek på 30–70 cm.	2.15 Thin first-year ice means first-year ice 30 cm to 70 cm thick.

3 Farokällor

3.1 Polarkoden beaktar faror som kan leda till förhöjda risknivåer på grund av ökad sannolikhet för förekomst, allvarigare konsekvenser, eller båda

.1 is, eftersom den kan påverka skrovstruktur, stabilitet, maskininstallationer, navigering, arbetsmiljön utomhus, underhålls- och beredskapsuppgifter och kan förorsaka fel i säkerhetsutrustning och säkerhetssystem,

3. Sources of hazards

3.1 The Polar Code considers hazards which may lead to elevated levels of risk due to increased probability of occurrence, more severe consequences, or both:

.1 Ice, as it may affect hull structure, stability characteristics, machinery systems, navigation, the outdoor working environment, maintenance and emergency preparedness tasks and malfunction of safety equipment and systems;

- | | |
|--|--|
| <p>.2 förekomst av nedisning av skrovet ovanför vattenlinjen, med möjlig minskning av stabilitet och utrustningsfunktionalitet,</p> | <p>.2 experiencing topside icing, with potential reduction of stability and equipment functionality;</p> |
| <p>.3 låga temperaturer, eftersom de påverkar arbetsmiljön och människans prestationer, underhålls- och beredskapsuppgifter, materialegenskaper och utrustningseffektivitet, överlevnadstider och prestationsförmågan för säkerhetsutrustning och säkerhetssystem,</p> | <p>.3 low temperature, as it affects the working environment and human performance, maintenance and emergency preparedness tasks, material properties and equipment efficiency, survival time and performance of safety equipment and systems;</p> |
| <p>.4 långa perioder av mörker eller dagsljus, eftersom detta kan påverka navigering och människans prestation,</p> | <p>.4 extended periods of darkness or daylight as it may affect navigation and human performance;</p> |
| <p>.5 höga breddgrader, eftersom detta påverkar navigationssystem, kommunikationssystem och kvaliteten på havsisbilder,</p> | <p>.5 high latitude, as it affects navigation systems, communication systems and the quality of ice imagery information;</p> |
| <p>.6 avlägset belägna områden och eventuell brist på exakta och fullständiga hydrografiska uppgifter och information, begränsad tillgång till navigationshjälpmedel och sjömärken med ökad möjlighet för grundstötning förvärrad av stora avstånd, begränsad tillgänglighet av eftersöknings- och räddningstjänster, fördröjningar i räddningsinsatser och begränsade kommunikationsmöjligheter med möjlighet för påverkan av beredskapen att reagera på en händelse,</p> | <p>.6 remoteness and possible lack of accurate and complete hydrographic data and information, reduced availability of navigational aids and seamarks with increased potential for groundings compounded by remoteness, limited readily deployable SAR facilities, delays in emergency response and limited communications capability, with the potential to affect incident response;</p> |
| <p>.7 eventuell brist på erfarenhet bland besättningen av drift i polara förhållanden, med möjlighet för mänskliga misstag,</p> | <p>.7 potential lack of ship crew experience in polar operations, with potential for human error;</p> |
| <p>.8 eventuell brist på lämplig räddningsutrustning, med möjlighet för nedsatt effektivitet av begränsningsåtgärder,</p> | <p>.8 potential lack of suitable emergency response equipment, with the potential for limiting the effectiveness of mitigation measures;</p> |
| <p>.9 snabbt varierande och hårda väderförhållanden, med möjlighet för eskalering av händelser, och</p> | <p>.9 rapidly changing and severe weather conditions, with the potential for escalation of incidents; and</p> |
| <p>.10 miljön i fråga om känslighet för skadliga ämnen och annan påverkan på miljön och dess behov av längre iståndsättning.</p> | <p>.10 the environment with respect to sensitivity to harmful substances and other environmental impacts and its need for longer restoration.</p> |
- 3.2 Risknivån kan variera i polara farvatten beroende på det geografiska läget, årstiden när det gäller dagsljus, istäcke etc. Sålunda kan de begränsningsåtgärder som krävs för
- 3.2 The risk level within polar waters may differ depending on the geographical location, time of the year with respect to daylight, ice-coverage, etc. Thus, the mitigating

att svara på ovan nämnda specifika faror variera inom de polara farvattnen och de kan vara olika i vattnen i Arktis och Antarktis.

measures required to address the above specific hazards may vary within polar waters and may be different in Arctic and Antarctic waters.

4 Kodens struktur

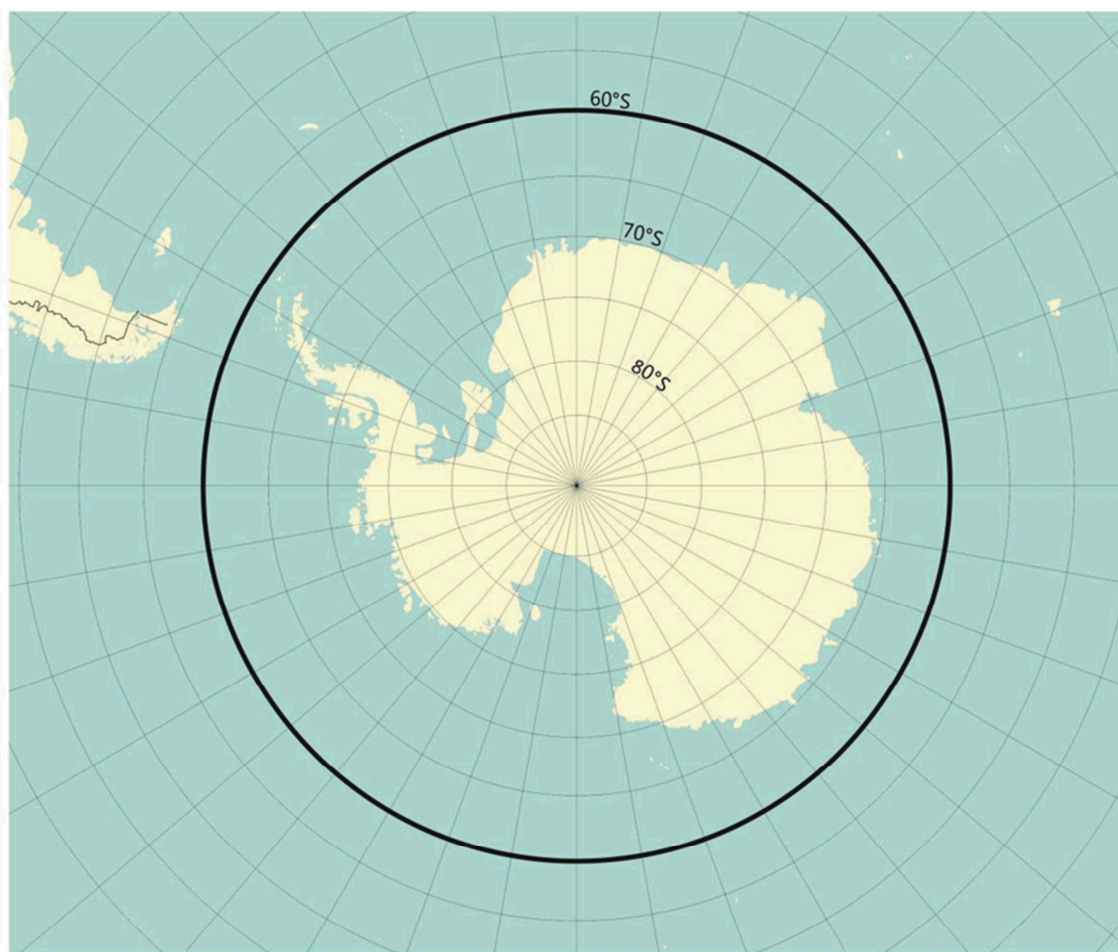
Denna kod består av en inledning, del I och del II. Inledningen innehåller tvingande bestämmelser som gäller både del I och del II. Del I är indelad i del I-A som innehåller tvingande bestämmelser om säkerhetsåtgärder och del I-B som innehåller säkerhetsrekommendationer. Del II är indelad i del II-A som innehåller tvingande bestämmelser om förhindrande av förorening och del II-B som innehåller rekommendationer om förhindrande av förorening.

4 Structure of the Code

This Code consists of Introduction, parts I and II. The Introduction contains mandatory provisions applicable to both parts I and II. Part I is subdivided into part I-A, which contains mandatory provisions on safety measures, and part I-B containing recommendations on safety. Part II is subdivided into part II-A, which contains mandatory provisions on pollution prevention, and part II-B containing recommendations on pollution prevention.

Figurer som illustrerar Antarktisområdet och de arktiska farvattnen, såsom de definieras i reglerna XIV/1.2 och XIV/1.3 i SOLAS-konventionen, och i reglerna 1.11.7 och 46.2 i bilaga I, reglerna 13.8.1 och 21.2 i bilaga II, reglerna 17.2 och 17.3 i bilaga IV och reglerna 1.14.7 och 13.2 i bilaga V till MARPOL-konventionen.

Figures illustrating the Antarctic area and Arctic waters, as defined in SOLAS regulations XIV/1.2 and XIV/1.3, respectively, and MARPOL Annex I, regulations 1.11.7 and 46.2; Annex II, regulations 13.8.1 and 21.2; Annex IV, regulations 17.2 and 17.3; and Annex V, regulations 1.14.7 and 13.2



Figur 1 – Maximal utsträckning för tillämpningen i Antarktisområdet¹⁸

Figure 1 – Maximum extent of Antarctic area application¹⁸

¹⁸ Observera att denna figur endast är avsedd att vara illustrerande.
It should be noted that this figure is for illustrative purposes only.



Figur 2 – Maximal utsträckning för tillämpningen i Arktiska farvatten¹⁹

Figure 2 – Maximum extent of Arctic waters application¹⁹

¹⁹ Observera att denna figur endast är avsedd att vara illustrerande.
It should be noted that this figure is for illustrative purposes only.

DEL I-A
SÄKERHETSÅTGÄRDER
KAPITEL 1 – ALLMÄNT

1.1 Denna dels struktur

Varje kapitel i denna del består av kapitlets övergripande målsättning, funktionella krav för att uppfylla målsättningen och regler. Ett fartyg ska anses uppfylla ett funktionellt krav enligt denna del när antingen

.1 fartygets utformning och arrangemang uppfyller alla regler i anslutning till det aktuella funktionella kravet, eller

.2 en eller flera delar eller hela fartygets relevanta utformning och arrangemang har granskats och godkänts i enlighet med regel 4 i kapitel XIV i SOLAS-konventionen, och eventuella återstående delar av fartyget stämmer överens med de relevanta reglerna.

1.2 Definitioner

Utöver de definitioner som ingår i de relevanta kapitlen i SOLAS-konventionen och i inledningen till denna kod, är följande definitioner tillämpliga på denna del:

1.2.1 Öppet vatten med glaciäris betyder ett område där fartyg kan navigera fritt och där det förekommer is av landursprung i koncentrationer som understiger 1/10. Havsis kan förekomma, men den totala koncentrationen av all is ska inte överstiga 1/10.

1.2.2 Eskort betyder varje fartyg med överlägsen iskapacitet i transit med ett annat fartyg.

1.2.3 Eskortinsats betyder varje insats där ett fartygs rörelser underlättas av en eskorts intervention.

1.2.4 Beboelig miljö betyder en ventilerad miljö som skyddar mot nedkylning (hypotermi).

1.2.5 Isbrytare betyder varje fartyg vars

PART I-A
SAFETY MEASURES
CHAPTER 1 – GENERAL

1.1 Structure of this part

Each chapter in this part consists of the overall goal of the chapter, functional requirements to fulfil the goal, and regulations. A ship shall be considered to meet a functional requirement set out in this part when either:

.1 the ship's design and arrangements comply with all the regulations associated with that functional requirement; or

.2 part(s) or all of the ship's relevant design and arrangements have been reviewed and approved in accordance with regulation 4 of SOLAS chapter XIV, and any remaining parts of the ship comply with the relevant regulations.

1.2 Definitions

In addition to the definitions included in the relevant SOLAS chapters and the introduction of this Code, the following definitions are applicable to this part.

1.2.1 Bergy waters mean an area of freely navigable water in which ice of land origin is present in concentrations less than 1/10. There may be sea ice present, although the total concentration of all ice shall not exceed 1/10.

1.2.2 Escort means any ship with superior ice capability in transit with another ship.

1.2.3 Escorted operation means any operation in which a ship's movement is facilitated through the intervention of an escort.

1.2.4 Habitable environment means a ventilated environment that will protect against hypothermia.

1.2.5 Icebreaker means any ship whose oper-

driftsprofil kan omfatta eskort- eller ishantlingsuppgifter och vars framdrift och dimensioner gör det möjligt för fartyget att vidta krävande insatser i istäckta vatten.

ational profile may include escort or ice management functions, whose powering and dimensions allow it to undertake aggressive operations in ice-covered waters.

1.2.6 Isklass betyder den beteckning som ett fartyg tilldelats av administrationen eller av en organisation som administrationen erkänner och som anger att fartyget har utformats för navigering i förhållanden med havsis.

1.2.6 Ice Class means the notation assigned to the ship by the Administration or by an organization recognized by the Administration showing that the ship has been designed for navigation in sea-ice conditions.

1.2.7 Maximal förväntad räddningstid betyder den tid som lagts som grund vid utformningen av överlevnadsutrustning och överlevnadssystem. Den ska aldrig vara mindre än 5 dagar.

1.2.7 Maximum expected time of rescue means the time adopted for the design of equipment and system that provide survival support. It shall never be less than 5 days.

1.2.8 Maskininstallationer betyder utrustning och maskineri och därtill anknytande rör och kablar som behövs för säker drift av fartyget.

1.2.8 Machinery Installations means equipment and machinery and its associated piping and cabling, which is necessary for the safe operation of the ship.

1.2.9 Genomsnittlig daglig lägsta temperatur (MDLT) betyder det genomsnittliga värdet på den dagliga lägsta temperaturen för varje dag i året över en period av minst 10 år. En dataserie som administrationen godkänner får användas, om data över en period av 10 år inte finns att tillgå.²⁰

1.2.9 Mean Daily Low Temperature (MDLT) means the mean value of the daily low temperature for each day of the year over a minimum 10 year period. A data set acceptable to the Administration may be used if 10 years of data is not available.²⁰

1.2.10 Polarklass (PC) betyder den isklass som fartyget tilldelats av administrationen eller av en organisation som erkänts av administrationen utifrån IACS enhetliga krav.

1.2.10 Polar Class (PC) means the ice class assigned to the ship by the Administration or by an organization recognized by the Administration based upon IACS Unified Requirements.

1.2.11 Polar driftstemperatur (PST) betyder en temperatur som specificerats för ett fartyg avsett för drift i låga lufttemperaturer och som ska fastställas till minst 10 °C under lägsta MDLT i det planerade området och den planerade årstiden för drift i polara farvatten.

1.2.11 Polar Service Temperature (PST) means a temperature specified for a ship which is intended to operate in low air temperature, which shall be set at least 10°C below the lowest MDLT for the intended area and season of operation in polar waters.

1.2.12 Fartyg avsett för drift i låga lufttemperaturer betyder ett fartyg som är avsett för resor till eller genom områden där den genomsnittliga dagliga lägsta temperaturen (MDLT) är under -10 °C.

1.2.12 Ship intended to operate in low air temperature means a ship which is intended to undertake voyages to or through areas where the lowest Mean Daily Low Temperature (MDLT) is below -10°C.

²⁰ Se också ytterligare vägledning i del I-B.
Refer also to additional guidance in part I-B.

1.2.13 Tankfartyg betyder oljetankfartyg som de definieras i regel II-1/2.22 i SOLAS-konventionen, kemikalietankfartyg som de definieras i regel II-1/3.19 i SOLAS-konventionen och gastankfartyg som de definieras i regel VII/11.2 i SOLAS-konventionen.

1.2.14 Övre isvattenlinje betyder den vattenlinje som definieras av det maximala djupgåendet förut och akterut för drift i is.

1.3 Certifikat och besiktning

1.3.1 Varje fartyg som denna kod tillämpas på ska medföra ett giltigt polarfartygscertifikat ombord.

1.3.2 Med undantag av vad som bestäms i punkt 1.3.3 ska polarfartygscertifikatet utfärdas efter en första eller förnyad besiktning för fartyg som uppfyller de relevanta kraven i denna kod.

1.3.3 För lastfartyg av kategori C, om resultatet av utvärderingen enligt punkt 1.5 är att ingen ytterligare utrustning eller inga ytterligare strukturella modifikationer krävs för att fartyget ska uppfylla polarkoden, kan polarfartygscertifikatet utfärdas utifrån dokumenterad verifikation av att fartyget uppfyller alla relevanta krav i polarkoden. I sådana fall bör en besiktning utföras ombord vid den följande planerade besiktningen för att certifikatet fortsättningsvis ska vara giltigt.

1.3.4 Det certifikat som avses i denna regel ska utfärdas antingen av administrationen eller av någon annan person eller organisation som den erkänner i enlighet med regel XI-1/1 i SOLAS-konventionen. Administrationen tar fullt ansvar för certifikatet i alla situationer.

1.3.5 Polarfartygscertifikatet ska upprättas i en form som motsvarar modellen i bilag 1 till denna kod. Om något annat språk än engelska, franska eller spanska används, ska texten omfatta en översättning till ett av dessa språk.

1.3.6 Giltighetstiden, besiktningsdatum och påteckningar ska harmoniseras med de rele-

1.2.13 Tankers mean oil tankers as defined in SOLAS regulation II-1/2.22, chemical tankers as defined in SOLAS regulation II-1/3.19 and gas carriers as defined in SOLAS regulation VII/11.2.

1.2.14 Upper ice waterline means the waterline defined by the maximum draughts forward and aft for operation in ice.

1.3 Certificate and survey

1.3.1 Every ship to which this Code applies shall have on board a valid Polar Ship Certificate.

1.3.2 Except as provided for in paragraph 1.3.3, the Polar Ship Certificate shall be issued after an initial or renewal survey to a ship which complies with the relevant requirements of this Code.

1.3.3 For category C cargo ships, if the result of the assessment in paragraph 1.5 is that no additional equipment or structural modification is required to comply with the Polar Code, the Polar Ship Certificate may be issued based upon documented verification that the ship complies with all relevant requirements of the Polar Code. In this case, for continued validity of the certificate, an onboard survey should be undertaken at the next scheduled survey.

1.3.4 The certificate referred to in this regulation shall be issued either by the Administration or by any person or organization recognized by it in accordance with SOLAS regulation XI-1/1. In every case, that Administration assumes full responsibility for the certificate.

1.3.5 The Polar Ship Certificate shall be drawn up in the form corresponding to the model given in appendix 1 to this Code. If the language used is neither English, nor French nor Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

1.3.6 Polar Ship Certificate validity, survey dates and endorsements shall be harmonized

vanta SOLAS-certifikaten i enlighet med bestämmelserna i regel I/14 i SOLAS-konventionen. Certifikatet ska omfatta ett supplement som anger den utrustning som koden kräver.

1.3.7 I tillämpliga fall ska certifikatet ange en metodologi för utvärderingen av driftskapacitet och begränsningar i is på ett för administrationen nöjaktigt sätt, med beaktande av de riktlinjer som tagits fram av organisationen.²¹

1.4 Kvalitetsstandarder

1.4.1 Om inte något annat uttryckligen anges, ska fartygssystem och fartygsutrustning som tas upp i denna kod åtminstone uppfylla samma kvalitetsstandarder som anges i SOLAS-konventionen.

1.4.2 För fartyg som används i låga lufttemperaturer ska det fastställas en polar driftstemperatur (PST) som åtminstone ska vara 10 °C under lägsta MDLT i det planerade området och den planerade årstiden för drift i polara farvatten. System och utrustning som krävs enligt denna kod ska vara fullt funktionsdugliga vid den polara driftstemperaturen.

1.4.3 För fartyg som används i låga lufttemperaturer ska överlevnadssystem och överlevnadsutrustning vara fullt funktionsdugliga vid den polara driftstemperaturen under den maximala förväntade räddningstiden.

1.5 Operativ utvärdering

För att etablera förfaranden eller driftsmässiga begränsningar ska fartyget och dess utrustning utvärderas med beaktande av följande:

- .1 den förväntade utsträckningen av drifts- och miljöförhållandena, såsom
- .1 drift i låga lufttemperaturer,
- .2 drift i is,

with the relevant SOLAS certificates in accordance with the provisions of regulation I/14 of the SOLAS Convention. The certificate shall include a supplement recording equipment required by the Code.

1.3.7 Where applicable, the certificate shall reference a methodology to assess operational capabilities and limitations in ice to the satisfaction of the Administration, taking into account the guidelines developed by the Organization.²¹

1.4 Performance standards

1.4.1 Unless expressly provided otherwise, ship systems and equipment addressed in this Code shall satisfy at least the same performance standards referred to in SOLAS.

1.4.2 For ships operating in low air temperature, a polar service temperature (PST) shall be specified and shall be at least 10°C below the lowest MDLT for the intended area and season of operation in polar waters. Systems and equipment required by this Code shall be fully functional at the polar service temperature

1.4.3 For ships operating in low air temperature, survival systems and equipment shall be fully operational at the polar service temperature during the maximum expected rescue time.

1.5 Operational assessment

In order to establish procedures or operational limitations, an assessment of the ship and its equipment shall be carried out, taking into consideration the following:

- .1 the anticipated range of operating and environmental conditions, such as:
- .1 operation in low air temperature;
- .2 operation in ice;

²¹ Det hänvisas till instruktioner som organisationen ska ta fram.
Refer to guidance to be developed by the Organization

.3 drift på höga breddgrader, och

.4 möjlighet för att fartyget överges på is eller i land,

.2 Faror enligt punkt 3 i introduktionen, i tillämpliga fall, och

.3 ytterliga faror, om sådana fastställts.

KAPITEL 2 – DRIFTSHANDBOK FÖR POLARA FARVATTEN

2.1 Mål

Detta kapitel har som mål att ge ägaren, operatören, befälhavaren och besättningen tillräckligt med information om fartygets driftsegenskaper och begränsningar för att stödja deras beslutsfattande.

2.2 Funktionella krav

2.2.1 För att uppnå det mål som uppställs i punkt 2.1 ingår följande funktionella krav i reglerna i detta kapitel.

2.2.2 Handboken ska innehålla information om fartygsspecifika egenskaper och begränsningar i förhållande till den utvärdering som krävs enligt punkt 1.5.

2.2.3 Handboken ska innehålla eller hänvisa till specifika förfaranden som ska iakttas i normal drift och för att undvika att stöta på förhållanden som går utöver fartygets egenskaper.

2.2.4 Handboken ska innefatta eller hänvisa till specifika förfaranden som ska iakttas i händelse av incidenter i polara farvatten.

2.2.5 Handboken ska innehålla eller hänvisa till specifika förfaranden som ska iakttas i den händelse att fartyget stöter på förhållanden som går utöver fartygets specifika egenskaper och begränsningar i punkt 2.2.2.

2.2.6 Handboken ska innehålla eller hänvisa till förfaranden som ska iakttas när isbrytarassistans används, i tillämpliga fall.

.3 operation in high latitude; and

.4 potential for abandonment onto ice or land;

.2 hazards, as listed in section 3 of the Introduction, as applicable; and

.3 additional hazards, if identified.

CHAPTER 2 – POLAR WATER OPERATIONAL MANUAL (PWOM)

2.1 Goal

The goal of this chapter is to provide the owner, operator, master and crew with sufficient information regarding the ship's operational capabilities and limitations in order to support their decision-making process.

2.2 Functional requirements

2.2.1 In order to achieve the goal set out in paragraph 2.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations of this chapter.

2.2.2 The Manual shall include information on the ship-specific capabilities and limitations in relation to the assessment required under paragraph 1.5.

2.2.3 The Manual shall include or refer to specific procedures to be followed in normal operations and in order to avoid encountering conditions that exceed the ship's capabilities.

2.2.4 The Manual shall include or refer to specific procedures to be followed in the event of incidents in polar waters.

2.2.5 The Manual shall include or refer to specific procedures to be followed in the event that conditions are encountered which exceed the ship's specific capabilities and limitations in paragraph 2.2.2.

2.2.6 The Manual shall include or refer to procedures to be followed when using ice-breaker assistance, as applicable.

2.3 Regler

2.3.1 För att uppfylla de funktionella kraven enligt punkt 2.2.1 – 2.2.6 ska handboken medföras ombord på fartyget.

2.3.2 För att uppfylla de funktionella kraven enligt punkt 2.2.2 ska handboken, i tillämpliga fall, innehålla den metodologi som använts för att fastställa egenskaper och begränsningar i is.

2.3.3 För att uppfylla de funktionella kraven enligt punkt 2.2.3 ska handboken innehålla riskbaserade förfaranden för följande:

.1 ruttplanering för att undvika is och/eller temperaturer som överskrider fartygets konstruktionsmässiga egenskaper och begränsningar,

.2 arrangemang för mottagande av prognoser om miljömässiga förhållanden,

.3 medel för att åtgärda eventuella begränsningar av tillgänglig hydrografisk, meteorologisk och navigationsrelaterad information,

.4 funktionen av utrustning som krävs enligt andra kapitel i denna kod, och

.5 genomförande av särskilda åtgärder för att bevara funktionsdugligheten för utrustning och system under låga temperaturer, nedisning av skrovet ovanför vattenlinjen och förekomst av havsis, i tillämpliga fall.

2.3.4 För att uppfylla de funktionella kraven enligt punkt 2.2.4 ska handboken innehålla riskbaserade förfaranden som ska iakttas för att

.1 kontakta leverantörer av räddningstjänster för bärgning, efterspaning och räddning (SAR), utsläppsberedskap etc., i tillämpliga fall, och

.2 för fartyg som isförstärkts i enlighet med kapitel 3, förfaranden för upprätthållande av överlevnadsutrustning och fartygsintegritet om fartyget fastnar i isen en längre tid.

2.3 Regulations

2.3.1 In order to comply with the functional requirements of paragraphs 2.2.1 to 2.2.6, the Manual shall be carried on board.

2.3.2 In order to comply with the functional requirements of paragraph 2.2.2, the Manual shall contain, where applicable, the methodology used to determine capabilities and limitations in ice.

2.3.3 In order to comply with the functional requirements of paragraph 2.2.3, the Manual shall include risk-based procedures for the following:

.1 voyage planning to avoid ice and/or temperatures that exceed the ship's design capabilities or limitations;

.2 arrangements for receiving forecasts of the environmental conditions;

.3 means of addressing any limitations of the hydrographic, meteorological and navigational information available;

.4 operation of equipment required under other chapters of this Code; and

.5 implementation of special measures to maintain equipment and system functionality under low temperatures, topside icing and the presence of sea ice, as applicable.

2.3.4 In order to comply with the functional requirements of paragraph 2.2.4, the Manual shall include risk-based procedures to be followed for:

.1 contacting emergency response providers for salvage, search and rescue (SAR), spill response, etc., as applicable; and

.2 in the case of ships ice strengthened in accordance with chapter 3, procedures for maintaining life support and ship integrity in the event of prolonged entrapment by ice.

2.3.5 För att uppfylla de funktionella kraven enligt punkt 2.2.5 ska handboken innehålla riskbaserade förfaranden som ska iakttas vid åtgärder som vidtas när fartyget påträffar is och/eller temperaturer som överskrider fartygets konstruktionsmässiga egenskaper eller begränsningar.

2.3.6 För att uppfylla de funktionella kraven i punkt 2.2.6 ska handboken innehålla riskbaserade förfaranden för övervakning och upprätthållande av säkerheten under drift i is, i tillämpliga fall, inbegripet krav för eskortinsatser och isbrytarassistans. Olika driftsbegränsningar kan gälla beroende på om fartyget används självständigt eller med isbrytarreskort. När så är lämpligt ska driftshandboken för polara farvatten specificera båda alternativen.

KAPITEL 3 – FARTYGSKONSTRUKTION

3.1 Mål

Detta kapitel har som mål att sörja för att konstruktionens material och dimensioner bevarar sin konstruktionsintegritet på basis av global och lokal respons på grund av miljömässig belastning och miljömässiga förhållanden.

3.2 Funktionella krav

För att uppnå det mål som uppställs i punkt 3.1 ingår följande funktionella krav i reglerna i detta kapitel:

.1 i fråga om fartyg som är avsedda för drift i låga lufttemperaturer, ska de material som används vara lämpade för drift i fartygets polara driftstemperatur, och

.2 i isförstärkta fartyg ska fartygskonstruktionen vara planerad för att motstå både global och lokal strukturell belastning som kan förväntas under de förutsedda isförhållandena.

2.3.5 In order to comply with the functional requirements of paragraph 2.2.5, the Manual shall include risk-based procedures to be followed for measures to be taken in the event of encountering ice and/or temperatures which exceed the ship's design capabilities or limitations.

2.3.6 In order to comply with the functional requirements of paragraph 2.2.6, the Manual shall include risk-based procedures for monitoring and maintaining safety during operations in ice, as applicable, including any requirements for escort operations or icebreaker assistance. Different operational limitations may apply depending on whether the ship is operating independently or with icebreaker escort. Where appropriate, the PWOM should specify both options.

CHAPTER 3 – SHIP STRUCTURE

3.1 Goal

The goal of this chapter is to provide that the material and scantlings of the structure retain their structural integrity based on global and local response due to environmental loads and conditions.

3.2 Functional requirements

In order to achieve the goal set out in paragraph 3.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations of this chapter:

.1 for ships intended to operate in low air temperature, materials used shall be suitable for operation at the ships polar service temperature; and

.2 in ice strengthened ships, the structure of the ship shall be designed to resist both global and local structural loads anticipated under the foreseen ice conditions.

3.3 Regler

3.3.1 För att uppfylla de funktionella kraven i punkt 3.2.1 ovan ska materialen i utsatta konstruktioner i fartyg godkännas av administrationen, eller av en erkänd organisation som den har godkänt, med beaktande av standarder som är acceptabla för organisationen²² eller andra standarder som ger en likvärdig säkerhetsnivå på basis av den polara driftstemperaturen.

3.3.2 För att uppfylla de funktionella kraven enligt punkt 3.2.2 ska följande gälla:

.1 dimensionerna för fartyg av kategori A ska godkännas av administrationen eller av en erkänd organisation som administrationen godkänt, med beaktande av standarder som är acceptabla för organisationen²³ eller andra standarder som erbjuder en likvärdig säkerhetsnivå,

.2 dimensionerna för fartyg av kategori B ska godkännas av administrationen eller av en erkänd organisation som administrationen godkänt, med beaktande av standarder som är acceptabla för organisationen²⁴ eller andra standarder som erbjuder en likvärdig säkerhetsnivå,

.3 dimensionerna för isförstärkta fartyg av kategori C ska godkännas av administrationen, eller av en erkänd organisation som administrationen godkänt, med beaktande av acceptabla standarder som är lämpliga för de istyper och koncentrationer som påträffas i driftsområdet, och

.4 ett fartyg av kategori C behöver inte isförstärkas om administrationen anser att fartygets konstruktion är lämplig för den plane-

3.3 Regulations

3.3.1 In order to comply with the functional requirements of paragraph 3.2.1 above, materials of exposed structures in ships shall be approved by the Administration, or a recognized organization accepted by it, taking into account standards acceptable to the Organization²² or other standards offering an equivalent level of safety based on the polar service temperature.

3.3.2 In order to comply with the functional requirements of paragraph 3.2.2 above, the following apply:

.1 scantlings of category A ships shall be approved by the Administration, or a recognized organization accepted by it, taking into account standards acceptable to the Organization²³ or other standards offering an equivalent level of safety;

.2 scantlings of category B ships shall be approved by the Administration, or a recognized organization accepted by it, taking into account standards acceptable to the Organization²⁴ or other standards offering an equivalent level of safety;

.3 scantlings of ice strengthened category C ships shall be approved by the Administration, or a recognized organization accepted by it, taking into account acceptable standards adequate for the ice types and concentrations encountered in the area of operation; and

.4 a category C ship need not be ice strengthened if, in the opinion of the Administration, the ship's structure is adequate for its intend-

²² Det hänvisas till IACS UR S6 Use of Steel Grades for Various Hull Members – Ships of 90 m in Length and Above (senaste versionen) eller IACS URI Requirements concerning Polar Class (senaste versionen), i förekommande fall.

Refer to IACS UR S6 Use of Steel Grades for Various Hull Members – Ships of 90 m in Length and Above (latest version) or IACS URI Requirements concerning Polar Class (latest version), as applicable.

²³ Det hänvisas till Polar Class 1–5 of IACS URI Requirements concerning Polar Class (senaste versionen).

Refer to Polar Class 1-5 of IACS URI Requirements concerning Polar Class (latest version).

²⁴ Det hänvisas till Polar Class 6–7 of IACS URI Requirements concerning Polar Class (senaste versionen).

Refer to Polar Class 6-7 of IACS URI Requirements concerning Polar Class (latest version).

rade trafikeringen.

KAPITEL 4 – INDELNING OCH STABILITET

4.1 Mål

Målet för detta kapitel är att säkerställa tillräcklig uppdelning och stabilitet både i oskadade och skadade förhållanden.

4.2 Funktionella krav

För att uppnå det mål som uppställs i punkt 4.1 ingår följande funktionella krav i reglerna i detta kapitel:

.1 fartyg ska ha tillräcklig stabilitet i intakt tillstånd när de är föremål för nedisning, och

.2 fartyg av kategori A och B som byggts den 1 januari 2017 eller senare ska ha tillräcklig reststabilitet för att tåla isrelaterade skador.

4.3 Regler

4.3.1 Stabilitet i intakt tillstånd

4.3.1.1 För att uppfylla det funktionella kravet enligt punkt 4.2.1 för fartyg som trafikerar områden och perioder där nedisning kan förekomma, ska följande istilllägg tas med i stabilitetsberäkningarna:

.1 30 kg/m² på utsatta väderdäck och landgångar,

.2 7,5 kg/m² för den projicerade sidoarealen på båda sidorna av fartyget ovanför vattenplanet, och

.3 den projicerade sidoarealen av brutna ytor av räcken, olika slags bommar, rundhultar (med undantag för master) och rigg på fartyg utan segel, samt den projicerade sidoarealen av andra små föremål, ska beräknas genom att öka den totala projicerade ytan av kontinuerliga ytor med 5 procent och denna areals statiska moment med 10 procent.

ed operation.

CHAPTER 4 –SUBDIVISION AND STABILITY

4.1 Goal

The goal of this chapter is to ensure adequate subdivision and stability in both intact and damaged conditions.

4.2 Functional requirements

In order to achieve the goal set out in paragraph 4.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations of this chapter:

.1 ships shall have sufficient stability in intact conditions when subject to ice accretion; and

.2 ships of category A and B, constructed on or after 1 January 2017, shall have sufficient residual stability to sustain ice-related damages.

4.3 Regulations

4.3.1 Stability in intact conditions

4.3.1.1 In order to comply with the functional requirement of paragraph 4.2.1, for ships operating in areas and during periods where ice accretion is likely to occur, the following icing allowance shall be made in the stability calculations:

.1 30 kg/m² on exposed weather decks and gangways;

.2 7.5 kg/m² for the projected lateral area of each side of the ship above the water plane; and

.3 the projected lateral area of discontinuous surfaces of rail, sundry booms, spars (except masts) and rigging of ships having no sails and the projected lateral area of other small objects shall be computed by increasing the total projected area of continuous surfaces by 5% and the static moments of this area by 10%.

4.3.1.2 Fartyg som trafikerar områden och perioder med sannolikhet för nedisning ska vara

.1 utformade för att minimera ackumuleringen av is, och

.2 försedda med sådana medel för borttagning av is som administrationen kan kräva, t.ex. elektriska och tryckluftsdrivna anordningar, och/eller särskilda verktyg såsom yxor och träklubbor för avlägsnande av is från relingar, räcken och uppbyggnader.

4.3.1.3 Information om istillägg som inkluderas i stabilitetsberäkningen ska anges i driftshandboken för polara farvatten.

4.3.1.4 Nedisning ska övervakas och lämpliga åtgärder vidtas för att säkerställa att nedisningen inte överskrider de värden som anges i driftshandboken för polara farvatten.

4.3.2 Stabilitet i skadat tillstånd

4.3.2.1 För att uppfylla de funktionella kraven enligt punkt 4.2.2 ska fartyg av kategori A och B som byggts den 1 januari 2017 eller senare kunna motstå vattenintag som uppstår vid skrovpenetrering till följd av sammanstötning med is. Reststabiliteten efter en skada som förorsakats av is ska vara sådan att faktorn s_i , sådan den definieras i regel II-1/7-2.2 och II-1/7-2.3 i SOLAS-konventionen, är lika med ett för alla lastningsförhållanden som ingår i beräkningen av det uppnådda uppdelningsindexet i regel II-1/7 i SOLAS-konventionen. I fråga om lastfartyg som uppfyller reglerna om uppdelning och skadestabilitet enligt ett annat instrument som tagits fram av organisationen ska i enlighet med vad som anges i regel II-1/4.1 i SOLAS-konventionen dock reststabilitetskriteriet enligt det instrumentet uppfyllas för varje lastningsförhållande.

4.3.2.2 Den förmodade utsträckningen av isskador när överensstämmelse med punkt 4.3.2.1 påvisas ska vara sådan att

.1 utsträckningen längskeppsled är 4,5 procent av längden på den övre isvattenlinjen

4.3.1.2 Ships operating in areas and during periods where ice accretion is likely to occur shall be:

.1 designed to minimize the accretion of ice; and

.2 equipped with such means for removing ice as the Administration may require; for example, electrical and pneumatic devices, and/or special tools such as axes or wooden clubs for removing ice from bulwarks, rails and erections.

4.3.1.3 Information on the icing allowance included in the stability calculations shall be given in the PWOM.

4.3.1.4 Ice accretion shall be monitored and appropriate measures taken to ensure that the ice accretion does not exceed the values given in the PWOM.

4.3.2 Stability in damaged conditions

4.3.2.1 In order to comply with the functional requirements of paragraph 4.2.2, ships of categories A and B, constructed on or after 1 January 2017, shall be able to withstand flooding resulting from hull penetration due to ice impact. The residual stability following ice damage shall be such that the factor s_i , as defined in SOLAS regulations II-1/7-2.2 and II-1/7-2.3, is equal to one for all loading conditions used to calculate the attained subdivision index in SOLAS regulation II-1/7. However, for cargo ships that comply with subdivision and damage stability regulations in another instrument developed by the Organization, as provided by SOLAS regulation II-1/4.1, the residual stability criteria of that instrument shall be met for each loading condition.

4.3.2.2 The ice damage extents to be assumed when demonstrating compliance with paragraph 4.3.2.1 shall be such that:

.1 the longitudinal extent is 4.5% of the upper ice waterline length if centred forward of

om den är centrerad förut om den maximala bredden av den övre isvattenlinjen och annars 1,5 procent av längden på den övre isvattenlinjen, och ska förmodas vid varje längsgående position längs fartygets längd,

.2 utsträckningen för penetreringen i tvärskeppsled är 760 mm, mätt vinkelrätt mot bordläggningen längs skadans fulla längd, och

.3 den vertikala utsträckningen är mindre än 20 procent av djupgåendet av den övre isvattenlinjen eller utsträckningen längskeppsled, och ska förmodas vid varje vertikal position mellan kölen och 120 procent av djupgåendet av den övre isvattenlinjen.

the maximum breadth on the upper ice waterline, and 1.5% of upper ice waterline length otherwise, and shall be assumed at any longitudinal position along the ship's length;

.2 the transverse penetration extent is 760 mm, measured normal to the shell over the full extent of the damage; and

.3 the vertical extent is the lesser of 20% of the upper ice waterline draught or the longitudinal extent, and shall be assumed at any vertical position between the keel and 120% of the upper ice waterline draught.

KAPITEL 5 – VATTENTÄT OCH VÄDERBESTÄNDIG INTEGRITET

5.1 Mål

Detta kapitel har som mål att fastställa åtgärder för att upprätthålla vattentät och väderbeständig integritet.

5.2 Funktionella krav

För att uppnå det mål som uppställs i punkt 5.1 ska alla förslutningsanordningar och dörrar som är relevanta för fartygets vattentäta och väderbeständiga integritet vara funktionsdugliga.

5.3 Regler

För att uppfylla de funktionella kraven enligt punkt 5.2 ska det följande gälla:

.1 för fartyg som trafikerar områden och perioder där nedisning sannolikt förekommer ska medel tillhandahållas för att avlägsna och förhindra ackumulation av snö och is runt luckor och dörrar, och

.2 därutöver, för fartyg som är avsedda för drift i låga lufttemperaturer ska det följande gälla:

.1 om luckorna och dörrarna är hydrauliskt drivna, ska medel tillhandahållas för att för-

CHAPTER 5 – WATERTIGHT AND WEATHERTIGHT INTEGRITY

5.1 Goal

The goal of this chapter is to provide measures to maintain watertight and weathertight integrity.

5.2 Functional requirements

In order to achieve the goal set out in paragraph 5.1 above, all closing appliances and doors relevant to watertight and weathertight integrity of the ship shall be operable.

5.3 Regulations

In order to comply with the functional requirements of paragraph 5.2 above, the following apply:

.1 for ships operating in areas and during periods where ice accretion is likely to occur, means shall be provided to remove or prevent ice and snow accretion around hatches and doors; and

.2 in addition, for ships intended to operate in low air temperature the following apply:

.1 if the hatches or doors are hydraulically operated, means shall be provided to prevent

hindra frysning av eller för stor viskositet för vätskor, och

.2 vattentäta och väderbeständiga dörrar, luckor och förslutningsanordningar som inte är belägna inom en beboelig miljö och som måste kunna nås medan fartyget är till sjöss ska utformas så att de kan användas av personal som har tung vinterklädsel på sig, inbegripet tjocka handskar.

KAPITEL 6 – MASKININSTALLATIONER

6.1 Mål

Detta kapitel har som mål att säkerställa att maskininstallationer har förmågan att prestera den krävda funktionalitet som behövs för säker drift av fartyg.

6.2 Funktionella krav

6.2.1 För att uppnå det mål som uppställs i punkt 6.1 ingår följande funktionella krav i reglerna i detta kapitel.

6.2.1.1 Maskininstallationer ska vara funktionsdugliga i de förutsedda miljöförhållandena, med beaktande av

- .1 nedisning och/eller snöanhopning,
- .2 intag av is från havsvatten,
- .3 frysning och ökad viskositet av vätskor,
- .4 temperaturen vid intag av havsvatten, och
- .5 insugning av snö.

6.2.1.2 Därutöver, för fartyg som är avsedda för drift i låga lufttemperaturer

.1 ska maskininstallationer vara funktionsdugliga i de förutsedda miljöförhållandena, också med beaktande av

- .1 kall och tät intagsluft, och
- .2 förlust av funktionsduglighet för batteri el-

freezing or excessive viscosity of liquids; and

.2 watertight and weathertight doors, hatches and closing devices which are not within an habitable environment and require access while at sea shall be designed to be operated by personnel wearing heavy winter clothing including thick mittens.

CHAPTER 6 – MACHINERY INSTALLATIONS

6.1 Goal

The goal of this chapter is to ensure that, machinery installations are capable of delivering the required functionality necessary for safe operation of ships.

6.2 Functional requirements

6.2.1 In order to achieve the goal set out in paragraph 6.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations of this chapter.

6.2.1.1 Machinery installations shall provide functionality under the anticipated environmental conditions, taking into account:

- .1 ice accretion and/or snow accumulation;
- .2 ice ingestion from seawater;
- .3 freezing and increased viscosity of liquids;
- .4 seawater intake temperature; and
- .5 snow ingestion

6.2.1.2 In addition, for ships intended to operate in low air temperatures:

.1 machinery installations shall provide functionality under the anticipated environmental conditions, also taking into account:

- .1 cold and dense inlet air; and
- .2 loss of performance of battery or other

ler annan anordning för lagrad energi, och

stored energy device; and

.2 de material som används ska vara lämpliga för användning vid fartygets polara driftstemperatur.

.2 materials used shall be suitable for operation at the ships polar service temperature.

6.2.1.3 I fråga om fartyg som isförstärkts enligt kapitel 3 ska maskininstallationerna dessutom vara funktionsdugliga under de förutsedda miljöförhållandena, med beaktande av den belastning som följer direkt av samverkan med is.

6.2.1.3 In addition, for ships ice strengthened in accordance with chapter 3, machinery installations shall provide functionality under the anticipated environmental conditions, taking into account loads imposed directly by ice interaction.

6.3 Regler

6.3 Regulations

6.3.1 För att uppfylla det funktionella kravet enligt punkt 6.2.1.1, med beaktande av de förutsedda miljöförhållandena, ska det följande gälla:

6.3.1 In order to comply with the functional requirement of paragraph 6.2.1.1 above, taking into account the anticipated environmental conditions, the following apply:

.1 maskininstallationer och anknytande utrustning ska vara skyddade mot effekterna av nedisning och/eller snöanhopning, isintag från havsvatten, frysning av och ökad viskositet för vätskor, temperaturen vid intag av havsvatten och insugning av snö,

.1 machinery installations and associated equipment shall be protected against the effect of ice accretion and/or snow accumulation, ice ingestion from sea water, freezing and increased viscosity of liquids, seawater intake temperature and snow ingestion;

.2 arbetsvätskor ska hållas inom viskositetsgränser som säkerställer maskineriets funktionsduglighet, och

.2 working liquids shall be maintained in a viscosity range that ensures operation of the machinery; and

.3 tillförseln av havsvatten för maskineriets system ska vara utformad så att isintag förhindras,²⁵ eller annars ordnas så att funktionsdugligheten säkerställs.

.3 seawater supplies for machinery systems shall be designed to prevent ingestion of ice,²⁵ or otherwise arranged to ensure functionality.

6.3.2 Utöver detta gäller det följande för fartyg som är avsedda för drift i låga lufttemperaturer:

6.3.2 In addition, for ships intended to operate in low air temperatures, the following apply:

.1 för att uppfylla det funktionella kravet enligt punkt 6.2.1.2 ska utsatta maskin- och elinstallationer och utsatt maskin- och elutrustning vara funktionsdugliga vid den polara driftstemperaturen,

.1 in order to comply with the functional requirement of paragraph 6.2.1.2 above, exposed machinery and electrical installation and appliances shall function at the polar service temperature;

.2 för att uppfylla det funktionella kravet enligt punkt 6.2.1.2.1 ska medel tillhandahållas för att säkerställa att förbränningsluften för

.2 in order to comply with the functional requirement of paragraph 6.2.1.2.1 above, means shall be provided to ensure that com-

²⁵ Det hänvisas till MSC/Circ.504 "Guidance on design and construction of sea inlets under slush ice conditions".

Refer to MSC/Circ.504, Guidance on design and construction of sea inlets under slush ice conditions

förbränningsmotorer som driver nödvändiga maskinsystem hålls på en temperatur som motsvarar de kriterier som motortillverkaren gett, och

.3 för att uppfylla de funktionella kraven enligt punkt 6.2.1.2.2 ska material i utsatt maskineri och utsatta fundament godkännas av administrationen eller av en organisation som erkänts av den, med beaktande av standarder som är acceptabla för organisationen^{26, 27} eller andra standarder som erbjuder en likvärdig säkerhetsnivå på basis av den polara driftstemperaturen.

6.3.3 För fartyg som isförstärkts i enlighet med kapitel 3 ska dessutom det följande gälla för att de ska uppfylla de funktionella kraven enligt punkt 6.2.1.3:

.1 dimensionerna av propellerblad, drivlina, styranordning och andra tillbehör i fartyg av kategori A ska godkännas av administrationen eller av en erkänd organisation som administrationen godkänt, med beaktande av standarder som är acceptabla för organisationen²⁸ eller andra standarder som erbjuder en likvärdig säkerhetsnivå,

.2 dimensionerna av propellerblad, drivlina, styranordning och andra tillbehör i fartyg av kategori B ska godkännas av administrationen eller av en erkänd organisation som administrationen godkänt, med beaktande av standarder som är acceptabla för organisationen²⁹ eller andra standarder som erbjuder en likvärdig säkerhetsnivå, och

.3 dimensionerna av propellerblad, drivlina, styranordning och andra tillbehör i isförstärkta fartyg av kategori C ska godkännas av administrationen eller av en erkänd organisation som administrationen godkänt, med beaktande av acceptabla standarder som är

bustion air for internal combustion engines driving essential machinery is maintained at a temperature in compliance with the criteria provided by the engine manufacturer; and

.3 in order to comply with the functional requirements of paragraph 6.2.1.2.2 above, materials of exposed machinery and foundations shall be approved by the Administration, or a recognized organization accepted by it, taking into account standards acceptable to the Organization^{26,27} or other standards offering an equivalent level of safety based on the polar service temperature.

6.3.3 In addition, for ships ice strengthened in accordance with chapter 3, in order to comply with the functional requirements of paragraph 6.2.1.3 above, the following apply:

.1 scantlings of propeller blades, propulsion line, steering equipment and other appendages of category A ships shall be approved by the Administration, or a recognized organization accepted by it, taking into account standards acceptable to the Organization²⁸ or other standards offering an equivalent level of safety;

.2 scantlings of propeller blades, propulsion line, steering equipment and other appendages of category B ships shall be approved by the Administration, or a recognized organization accepted by it, taking into account standards acceptable to the Organization²⁹ or other standards offering an equivalent level of safety; and

.3 scantlings of propeller blades, propulsion line, steering equipment and other appendages of ice-strengthened category C ships shall be approved by the Administration, or a recognized organization accepted by it, taking into account acceptable standards adequate

²⁶ Det hänvisas till polarklasserna 1–5 i IACS URI Requirements concerning Polar Class (2011).
Refer to Polar Class 1–5 of IACS URI Requirements concerning Polar Class (2011).

²⁷ Det hänvisas till polarklasserna 6–7 i IACS URI Requirements concerning Polar Class (2011).
Refer to Polar Class 6–7 of IACS URI Requirements concerning Polar Class (2011).

²⁸ Det hänvisas till polarklasserna 1–5 i IACS URI Requirements concerning Polar Class (2011).
Refer to Polar Class 1–5 of IACS URI Requirements concerning Polar Class (2011).

²⁹ Det hänvisas till polarklasserna 6–7 i IACS URI Requirements concerning Polar Class (2011).
Refer to Polar Class 6–7 of IACS URI Requirements concerning Polar Class (2011).

lämpliga för de istyper och koncentrationer av is som påträffas i driftsområdet.

KAPITEL 7 – BRANDSÄKERHET OCH BRANDSKYDD

7.1 Mål

Detta kapitel har som mål att säkerställa att brandsäkerhetssystemen och brandsäkerhetsredskapen är effektiva och funktionsdugliga, och att utrymningsvägar förblir tillgängliga så att personerna ombord säkert och snabbt kan ta sig till inskeppningsdäcket för livbåtar och räddningsflottar i de förväntade miljöförhållandena.

7.2 Funktionella krav

7.2.1 För att uppnå det mål som uppställs i punkt 7.1 ingår följande funktionella krav i reglerna i detta kapitel:

.1 alla komponenter i brandsäkerhetssystem och brandsäkerhetsredskap ska, om de installerats i utsatta positioner, vara skyddade mot nedisning och snöanhopning,

.2 lokal utrustning och maskinerikontroller ska arrangeras så att frysning, snöanhopning och nedisning undviks och att den plats de finns på kan nås vid alla tidpunkter,

.3 brandsäkerhetssystem och brandsäkerhetsredskap ska i tillämpliga fall vara utformade med beaktande av behovet för personer att ha på sig tjocka och otympliga vinterkläder,

.4 det ska finnas medel för att avlägsna is- och snöanhopning från ingångar och att förhindra sådan anhopning, och

.5 släckmedlen ska vara lämpliga för den avsedda användningen.

7.2.2 Därutöver, för fartyg som är avsedda för drift i låg lufttemperatur gäller det följande:

.1 alla komponenter i brandsäkerhetssystem och brandsäkerhetsredskap ska vara utformade för att säkerställa att de är tillgängliga

with the ice types and concentration encountered in the area of operation.

CHAPTER 7 – FIRE SAFETY/PROTECTION

7.1 Goal

The goal of this chapter is to ensure that fire safety systems and appliances are effective and operable, and that means of escape remain available so that persons on board can safely and swiftly escape to the lifeboat and liferaft embarkation deck under the expected environmental conditions.

7.2 Functional requirements

7.2.1 In order to achieve the goal set out in paragraph 7.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations of this chapter:

.1 all components of fire safety systems and appliances if installed in exposed positions shall be protected from ice accretion and snow accumulation;

.2 local equipment and machinery controls shall be arranged so as to avoid freezing, snow accumulation and ice accretion and their location to remain accessible at all time;

.3 the design of fire safety systems and appliances shall take into consideration the need for persons to wear bulky and cumbersome cold weather gear, where appropriate;

.4 means shall be provided to remove or prevent ice and snow accretion from accesses; and

.5 extinguishing media shall be suitable for intended operation.

7.2.2 In addition, for ships intended to operate in low air temperature, the following apply:

.1 all components of fire safety systems and appliances shall be designed to ensure availability and effectiveness under the polar ser-

och effektiva vid den polara driftstemperaturen, och

.2 material som används i utsatta brandsäkerhetssystem ska vara lämpliga för användning vid fartygets polara driftstemperatur.

7.3 Regler

7.3.1 För att uppfylla kravet enligt punkt 7.2.1.1 gäller det följande:

.1 Avstängningsventiler och tryck/vakuumentiler på utsatta ställen ska skyddas mot nedisning och förbli tillgängliga vid alla tidpunkter, och

.2 all tvåvägs bärbar radiokommunikationsutrustning ska kunna användas vid den polara driftstemperaturen.

7.3.2 För att uppfylla kravet enligt punkt 7.2.1.2 gäller det följande:

.1 brandpumpar, inbegripet nödbrandpumpar och pumpar för vattendimma och sprinkleranläggningar ska vara placerade i utrymmen där temperaturen hålls ovanför fryspunkten,

.2 huvudbrandledningen ska arrangeras så att utsatta delar kan isoleras, och det ska finnas medel för tömning av utsatta delar. Brandslangar och munstycken behöver inte vara tillkopplade till huvudbrandledningen hela tiden, och får förvaras i skyddade lägen nära brandposterna,

.3 brandmansutrustningen ska förvaras på varma ställen ombord på fartyget, och

.4 i situationer där fasta vattenbaserade brandsläckningssystem finns i ett utrymme som är separat från huvudbrandpumparna och använder sina egna självständiga havsvattenintag, ska också dessa intag kunna rengöras från ackumulerad is.

7.3.3 Därutöver, för fartyg som är avsedda för drift i låg lufttemperatur gäller det följande:

.1 För att uppfylla kravet enligt punkt 7.2.2.1 ska bärbara och delvis bärbara brandsläckare

vice temperature; and

.2 materials used in exposed fire safety systems shall be suitable for operation at the polar service temperature.

7.3 Regulations

7.3.1 In order to comply with the requirement of paragraph 7.2.1.1, the following apply:

.1 isolating and pressure/vacuum valves in exposed locations are to be protected from ice accretion and remain accessible at all time; and

.2 all two-way portable radio communication equipment shall be operable at the polar service temperature.

7.3.2 In order to comply with the requirement of paragraph 7.2.1.2, the following apply:

.1 fire pumps including emergency fire pumps, water mist and water spray pumps shall be located in compartments maintained above freezing;

.2 the fire main is to be arranged so that exposed sections can be isolated and means of draining of exposed sections shall be provided. Fire hoses and nozzles need not be connected to the fire main at all times, and may be stored in protected locations near the hydrants;

.3 firefighter's outfits shall be stored in warm locations on the ship; and

.4 where fixed water-based firefighting systems are located in a space separate from the main fire pumps and use their own independent sea suction, this sea suction is to be also capable of being cleared of ice accumulation

7.3.3 In addition, for ships intended to operate in low air temperature, the following apply:

.1 In order to comply with the requirement of paragraph 7.2.2.1, portable and semi-portable

så långt det är praktiskt möjligt vara placerade på ställen som är skyddade från temperaturer under fryspunkten. Ställen som är utsatta för temperaturer under fryspunkten ska förses med brandsläckare som är funktionsdugliga i den polara driftstemperaturen.

.2 För att uppfylla de funktionella kraven enligt punkt 7.2.2.2 ska material i utsatta brandsäkerhetssystem godkännas av administrationen eller av en organisation som erkänts av den, med beaktande av standarder som är acceptabla för organisationen³⁰ eller andra standarder som erbjuder en likvärdig säkerhetsnivå på basis av den polara driftstemperaturen.

KAPITEL 8 – LIVRÄDDNINGSGRÄNSUTRUSTNING OCH LIVRÄDDNINGSRANGEMANG

8.1 Mål

Detta kapitel har som mål att införa bestämmelser om säker utrymning, evakuering och överlevnad.

8.2 Funktionella krav

För att uppnå det mål som uppställs i punkt 8.1 ingår följande funktionella krav i reglerna i detta kapitel:

8.2.1 Utrymning

8.2.1.1 Utsatta utrymningsvägar ska förbli tillgängliga och säkra, med hänsyn tagen till möjligheten för nedisning av konstruktioner och snöanhopning.

8.2.1.2 Överlevnadsfarkoster och arrangemangen för mönstring och inskeppning ska säkerställa att fartyget kan överges på ett säkert sätt, med hänsyn tagen till möjligheten för eventuella ogynnsamma miljöförhållanden i en nödsituation.

extinguishers shall be located in positions protected from freezing temperatures, as far as practical. Locations subject to freezing are to be provided with extinguishers capable of operation under the polar service temperature.

.2 In order to comply with the functional requirements of paragraph 7.2.2.2 above, materials of exposed fire safety systems shall be approved by the Administration, or a recognized organization accepted by it, taking into account standards acceptable to the Organization³⁰ or other standards offering an equivalent level of safety based on the polar service temperature.

CHAPTER 8 – LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS

8.1 Goal

The goal of this chapter is to provide for safe escape, evacuation and survival.

8.2 Functional requirements

In order to achieve the goal set out in paragraph 8.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations of this chapter:

8.2.1 Escape

8.2.1.1 Exposed escape routes shall remain accessible and safe, taking into consideration the potential icing of structures and snow accumulation.

8.2.1.2 Survival craft and muster and embarkation arrangements shall provide safe abandonment of ship, taking into consideration the possible adverse environmental conditions during an emergency.

³⁰ Det hänvisas till IACS UR S6 Use of Steel Grades for Various Hull Members – Ships of 90 m in Length and Above (2013) eller IACS URI Requirements concerning Polar Class (2011).

Refer to IACS UR S6 Use of Steel Grades for Various Hull Members – Ships of 90 m in Length and Above (2013) or IACS URI Requirements concerning Polar Class (2011).

8.2.2 Evakuering

Alla räddningsredskap och tillhörande utrustning ska ge säker evakuering och vara funktionsdugliga under de eventuella ogynnsamma miljöförhållandena under loppet av den maximala förväntade räddningstiden.

8.2.3 Överlevnad

8.2.3.1 Det ska finnas lämpligt termiskt skydd för alla personer ombord med hänsyn till den planerade resan, de förväntade väderförhållandena (kyla och vind) och möjligheten för att hamna i polart vatten, i tillämpliga fall.

8.2.3.2 Räddningsredskap och tillhörande utrustning ska ta hänsyn till möjligheten för drift under långa perioder av mörker, med hänsyn tagen till den planerade resan.

8.2.3.3 Med beaktande av förekomsten av eventuella faror, sådana de fastställs i utvärderingen i kapitel 1, ska det ges resurser för att stödja överlevnad efter att fartyget övergetts, vare sig detta sker i vatten, på is eller i land, för den maximala förväntade räddningstiden. Dessa resurser ska ge

- .1 en beboelig miljö
- .2 skydd av personer från effekter av kyla, vind och sol,
- .3 utrymme för att inhysa personer som är försedda med termiskt skydd lämpligt för omgivningen,
- .4 medel för att sörja för livsuppehållet,
- .5 trygga punkter för ingång och utgång, och
- .6 medel för kommunikation med räddningsmanskap.

8.3 Regler

8.3.1 Utrymning

För att uppfylla de funktionella kraven enligt punkterna 8.2.1.1 och 8.2.1.2 gäller det följande:

8.2.2 Evacuation

All life-saving appliances and associated equipment shall provide safe evacuation and be functional under the possible adverse environmental conditions during the maximum expected time of rescue.

8.2.3 Survival

8.2.3.1 Adequate thermal protection shall be provided for all persons on board, taking into account the intended voyage, the anticipated weather conditions (cold and wind), and the potential for immersion in polar water, where applicable.

8.2.3.2 Life-saving appliances and associated equipment shall take account of the potential of operation in long periods of darkness, taking into consideration the intended voyage.

8.2.3.3 Taking into account the presence of any hazards, as identified in the assessment in chapter 1, resources shall be provided to support survival following abandoning ship, whether to the water, to ice or to land, for the maximum expected time of rescue. These resources shall provide:

- .1 a habitable environment;
- .2 protection of persons from the effects of cold, wind and sun;
- .3 space to accommodate persons equipped with thermal protection adequate for the environment;
- .4 means to provide sustenance;
- .5 safe access and exit points; and
- .6 means to communicate with rescue assets.

8.3 Regulations

8.3.1 Escape

In order to comply with the functional requirements of paragraphs 8.2.1.1 and 8.2.1.2 above, the following apply:

.1 för fartyg som är utsatta för nedisning ska det finnas medel för att avlägsna och förhindra is- och snöanhopning i utrymningsvägar, på mönstringsstationer, i inskeppningsområden, i räddningsfarkoster, på deras sjösättningsanordningar och i ingångar till räddningsfarkoster,

.2 i fråga om fartyg som byggts den 1 januari 2017 eller senare, ska dessutom utsatta utrymningsvägar vara ordnade så att personer som har på sig lämplig polar klädsel utan hinder kan passera, och

.3 i fråga om fartyg som är avsedda för drift i låga lufttemperaturer ska det dessutom utvärderas att inskeppningsarrangemangen är tillräckliga med full hänsyn till alla konsekvenser av att personer har på sig extra polar klädsel.

8.3.2 Evakuering

För att uppfylla det funktionella kravet enligt punkt 8.2.2 gäller följande:

.1 fartyg ska ha medel för att säkerställa en säker evakuering av personer, inbegripet säker utplacering av överlevnadsutrustning, under drift i isbelagda farvatten, eller direkt på isen, i tillämpliga fall, och

.2 när reglerna i detta kapitel uppfylls genom att foga anordningar som kräver en kraftkälla, ska denna källa kunna drivas självständigt i förhållande till fartygets huvudkraftkälla.

8.3.3 Överlevnad

8.3.3.1 För att uppfylla det funktionella kravet enligt punkt 8.2.3.1 gäller det följande:

.1 passagerarfartyg ska ha en räddningsdräkt eller termisk skyddsutrustning av lämplig storlek för varje person ombord, och

.2 där räddningsdräkter krävs ska de vara av isolerad typ.

.1 for ships exposed to ice accretion, means shall be provided to remove or prevent ice and snow accretion from escape routes, muster stations, embarkation areas, survival craft, its launching appliances and access to survival craft;

.2 in addition, for ships constructed on or after 1 January 2017, exposed escape routes shall be arranged so as not to hinder passage by persons wearing suitable polar clothing; and

.3 in addition, for ships intended to operate in low air temperatures, adequacy of embarkation arrangements shall be assessed, having full regard to any effect of persons wearing additional polar clothing.

8.3.2 Evacuation

In order to comply with the functional requirement of paragraph 8.2.2 above, the following apply:

.1 ships shall have means to ensure safe evacuation of persons, including safe deployment of survival equipment, when operating in ice-covered waters, or directly onto the ice, as applicable; and

.2 where the regulations of this chapter are achieved by means of adding devices requiring a source of power, this source shall be able to operate independently of the ship's main source of power.

8.3.3 Survival

8.3.3.1 In order to comply with the functional requirement of paragraph 8.2.3.1 above, the following apply:

.1 for passenger ships, a proper sized immersion suit or a thermal protective aid shall be provided for each person on board; and

.2 where immersion suits are required, they shall be of the insulated type.

8.3.3.2 För fartyg som är avsedda för drift under långa mörkerperioder ska för att uppfylla de funktionella kraven enligt punkt 8.2.3.2. dessutom varje livbåt ha sökarljus som är lämpade för kontinuerligt bruk för att underlätta identifiering av is.

8.3.3.2 In addition, for ships intended to operate in extended periods of darkness, in order to comply with the functional requirements of paragraph 8.2.3.2 above, searchlights suitable for continuous use to facilitate identification of ice shall be provided for each lifeboat.

8.3.3.3 För att uppfylla det funktionella kravet enligt punkt 8.2.3.3 gäller det följande:

8.3.3.3 In order to comply with the functional requirement of paragraph 8.2.3.3 above, the following apply:

.1 alla livbåtar ska vara av antingen delvis överbyggd eller helt överbyggd typ,

.1 no lifeboat shall be of any type other than partially or totally enclosed type;

.2 Med beaktande av den utvärdering som avses i kapitel 1, ska det finnas lämpliga överlevnadsresurser som beaktar både individuella behov (personlig överlevnadsutrustning) och gemensamma behov (gruppöverlevnadsutrustning), enligt följande:

.2 taking into account the assessment referred to in chapter 1, appropriate survival resources, which address both individual (personal survival equipment) and shared (group survival equipment) needs, shall be provided, as follows:

.1 livräddningsanordningar och gruppöverlevnadsutrustning som ger ett effektivt skydd mot kyla från direkt vind för alla personer ombord,

.1 life-saving appliances and group survival equipment that provide effective protection against direct wind chill for all persons on board;

.2 personlig överlevnadsutrustning i kombination med livräddningsanordningar eller gruppöverlevnadsutrustning som ger tillräcklig termisk isolation för att upprätthålla en persons kärntemperatur, och

.2 personal survival equipment in combination with life-saving appliances or group survival equipment that provide sufficient thermal insulation to maintain the core temperature of persons; and

.3 personlig överlevnadsutrustning som ger tillräckligt skydd för att förhindra förfrysning av alla extremiteter, och

.3 personal survival equipment that provide sufficient protection to prevent frostbite of all extremities; and

.3 när den utvärdering som krävs enligt punkt 1.5 fastställer en möjlighet att överge fartyget på is eller i land, gäller dessutom det följande:

.3 in addition, whenever the assessment required under paragraph 1.5 identifies a potential of abandonment onto ice or land, the following apply:

.1 fartyget ska föra gruppöverlevnadsutrustning, om inte en likvärdig funktionalitetsnivå för överlevnad ges genom fartygets normala livräddningsanordningar,

.1 group survival equipment shall be carried, unless an equivalent level of functionality for survival is provided by the ship's normal life-saving appliances;

.2 när det är nödvändigt ska personlig överlevnadsutrustning och gruppöverlevnadsutrustning som räcker till för 110 procent av personerna ombord stuvas in på lättillgängliga ställen, så nära som det är praktiskt möjligt till mönstrings- eller inskeppningsstat-

.2 when required, personal and group survival equipment sufficient for 110% of the persons on board shall be stowed in easily accessible locations, as close as practical to the muster or embarkation stations;

ionerna,

.3 behållarna för gruppöverlevnadsutrustning ska vara utformade så att de är lätta att flytta över isen och de ska kunna flyta,

.4 när utvärderingen fastställer ett behov att föra personlig överlevnadsutrustning och gruppöverlevnadsutrustning, ska medel fastställas för att säkerställa att denna utrustning är tillgänglig efter att fartyget överges,

.5 om denna förs utöver personer i räddningsfarkosterna, ska räddningsfarkosterna och sjösättningsarrangemangen ha tillräcklig kapacitet för att ha plats för den extra utrustningen,

.6 passagerarna ska instrueras i användningen av den personliga överlevnadsutrustningen och hur de ska handla i en nödsituation, och

.7 besättningen ska ges utbildning i användningen av den personliga överlevnadsutrustningen och gruppöverlevnadsutrustningen.

8.3.3.4 För att uppfylla det funktionella kravet enligt punkt 8.2.3.3.4, ska det finnas tillräckligt med nödproviant för den maximala förväntade räddningstiden.

KAPITEL 9 – NAVIGATIONSSÄKERHET

9.1 Mål

Detta kapitel har som mål att införa bestämmelser om navigationssäkerhet.

9.2 Funktionella krav

För att uppnå det mål som uppställs i punkt 9.1 ingår följande funktionella krav i reglerna i detta kapitel.

9.2.1 Nautisk information

Fartyg ska kunna ta emot uppdaterad information, inbegripet information om is, för säker navigering.

.3 containers for group survival equipment shall be designed to be easily movable over the ice and be floatable;

.4 whenever the assessment identifies the need to carry personal and group survival equipment, means shall be identified of ensuring that this equipment is accessible following abandonment;

.5 if carried in addition to persons, in the survival craft, the survival craft and launching appliances shall have sufficient capacity to accommodate the additional equipment;

.6 passengers shall be instructed in the use of the personal survival equipment and the action to take in an emergency; and

.7 the crew shall be trained in the use of the personal survival equipment and group survival equipment.

8.3.3.4 In order to comply with the functional requirement of paragraph 8.2.3.3.4 above, adequate emergency rations shall be provided, for the maximum expected time of rescue.

CHAPTER 9 – SAFETY OF NAVIGATION

9.1 Goal

The goal of this chapter is to provide for safe navigation.

9.2 Functional requirements

In order to achieve the goal set out in paragraph 9.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations of this chapter.

9.2.1 Nautical information

Ships shall have the ability to receive up-to-date information including ice information for safe navigation.

9.2.2 Navigationsutrustningens funktionsduglighet	9.2.2 Navigational equipment functionality
9.2.2.1 Navigationsutrustningen och navigationssystemen ska utformas, konstrueras och installeras så att de behåller sin funktionsduglighet vid de förväntade miljöförhållandena i driftsområdet.	9.2.2.1 The navigational equipment and systems shall be designed, constructed, and installed to retain their functionality under the expected environmental conditions in the area of operation.
9.2.2.2 Systemen för tillhandahållande av referenskurser och positionsbestämning ska vara lämpliga för de avsedda områdena.	9.2.2.2 Systems for providing reference headings and position fixing shall be suitable for the intended areas.
9.2.3 Extra navigationsutrustning	9.2.3 Additional navigational equipment
9.2.3.1 Fartyg ska visuellt kunna upptäcka is när de trafikerar i mörker.	9.2.3.1 Ships shall have the ability to visually detect ice when operating in darkness.
9.2.3.2 Fartyg som är används i samband med isbrytareskort ska ha lämpliga medel för att ange när fartyget har stannat.	9.2.3.2 Ships involved in operations with an icebreaker escort shall have suitable means to indicate when the ship is stopped.
9.3 Regler	9.3 Regulations
9.3.1 Nautisk information	9.3.1 Nautical information
För att uppfylla det funktionella kravet enligt punkt 9.2.1 ska fartyg ha metoder för att ta emot och visa rådande information om isförhållanden i driftsområdet.	In order to comply with the functional requirement of paragraph 9.2.1 above, ships shall have means of receiving and displaying current information on ice conditions in the area of operation.
9.3.2 Navigationsutrustningens funktionsduglighet	9.3.2 Navigational equipment functionality
9.3.2.1 För att uppfylla det funktionella kravet enligt punkt 9.2.2.1 gäller det följande:	9.3.2.1 In order to comply with the functional requirement of paragraph 9.2.2.1 above, the following apply:
.1 fartyg som är byggda den 1 januari 2017 eller senare och som är isförstärkta i enlighet med kapitel 3 ska ha antingen två självständiga ekolod eller ett ekolod med två separata självständiga omvandlare,	.1 ships constructed on or after 1 January 2017, ice strengthened in accordance with chapter 3, shall have either two independent echo-sounding devices or one echo-sounding device with two separate independent transducers;
.2 fartygen ska uppfylla regel V/22.1.9.4 i SOLAS-konventionen oberoende av byggnadsdatumet och storleken och beroende på bryggans utformning, klar sikt akterut,	.2 ships shall comply with SOLAS regulation V/22.1.9.4, irrespective of the date of construction and the size and, depending on the bridge configuration, a clear view astern;
.3 fartyg som trafikerar områden och perioder med sannolikhet för nedisning ska vara för-	.3 for ships operating in areas, and during periods, where ice accretion is likely to occur,

sedda med medel för att förhindra nedisning av antenner som är nödvändiga för navigering och kommunikation, och

means to prevent the accumulation of ice on antennas required for navigation and communication shall be provided; and

.4 i fråga om fartyg som isförstärkts enligt kapitel 3 ska det följande dessutom gälla:

.4 in addition, for ships ice strengthened in accordance with chapter 3, the following apply:

.1 när den utrustning som krävs enligt kapitel V i SOLAS-konventionen eller enligt detta kapitel har sensorer som sticker ut från skrovet, ska dessa sensorer skyddas mot is, och

.1 where equipment required by SOLAS chapter V or this chapter have sensors that project below the hull, such sensors shall be protected against ice; and

.2 i fartyg av kategori A och B som byggts den 1 januari 2017 eller senare ska bryggvingarna vara inbyggda eller utformade så att de skyddar navigationsutrustningen och driftspersonalen.

.2 in category A and B ships constructed on or after 1 January 2017, the bridge wings shall be enclosed or designed to protect navigational equipment and operating personnel

9.3.2.2 För att uppfylla det funktionella kravet enligt punkt 9.2.2.2 gäller det följande:

9.3.2.2 In order to comply with the functional requirement of paragraph 9.2.2.2 above, the following apply:

.1 fartyg ska ha två icke-magnetiska medel för att fastställa och visa kurs. Båda medlen ska vara självständiga och kopplade till fartygets huvud- och nödkraftkälla, och

.1 ships shall have two non-magnetic means to determine and display their heading. Both means shall be independent and shall be connected to the ship's main and emergency source of power; and

.2 fartyg som ska trafikera norr om 80:e breddgraden ska vara försedda med åtminstone en GNSS-kompass eller motsvarande, som ska vara kopplad till fartygets huvud- och nödkraftkälla.

.2 ships proceeding to latitudes over 80 degrees shall be fitted with at least one GNSS compass or equivalent, which shall be connected to the ship's main and emergency source of power.

9.3.3 Extra navigationsutrustning

9.3.3 Additional navigational equipment

9.3.3.1 För att uppfylla det funktionella kravet enligt punkt 9.2.3.1 ska fartyg, med undantag för fartyg som endast trafikerar områden med 24 timmars dagsljus, vara utrustade med två fjärroterbara sökarljus med smal stråle som kan styras från bryggan för att ge belysning horisonten runt, och andra medel för att upptäcka is visuellt.

9.3.3.1 In order to comply with the functional requirement of paragraph 9.2.3.1 ships, with the exception of those solely operating in areas with 24 hours daylight, shall be equipped with two remotely rotatable, narrow-beam search lights controllable from the bridge to provide lighting over an arc of 360 degrees, or other means to visually detect ice.

9.3.3.2 För att uppfylla det funktionella kravet enligt punkt 9.2.3.2 ska fartyg som är involverade i insatser med isbrytareskort vara försedda med ett blinkande rött ljus som startas manuellt och är synligt akterut för att ange när fartyget har stannat. Detta ljus ska vara synligt från ett avstånd på minst två nau-

9.3.3.2 In order to comply with the functional requirement of paragraph 9.2.3.2, ships involved in operations with an icebreaker escort shall be equipped with a manually initiated flashing red light visible from astern to indicate when the ship is stopped. This light shall have a range of visibility of at least two

tiska mil, och de horisontala och vertikala synlighetssektorerna ska stämma överens med de specifikationer för akterljus som krävs av de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss.

nautical miles, and the horizontal and vertical arcs of visibility shall conform to the stern light specifications required by the International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

KAPITEL 10 – KOMMUNIKATION

CHAPTER 10 – COMMUNICATION

10.1 Mål

10.1 Goal

Detta kapitel har som mål att införa bestämmelser om effektiv kommunikation för fartyg och räddningsfarkoster under normal drift och i nödsituationer.

The goal of this chapter is to provide for effective communication for ships and survival craft during normal operation and in emergency situations.

10.2 Funktionella krav

10.2 Functional requirements

För att uppnå det mål som uppställs i punkt 10.1 ingår följande funktionella krav i reglerna i detta kapitel.

In order to achieve the goal set out in paragraph 10.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations of this chapter.

10.2.1 Fartygskommunikation

10.2.1 Ship communication

10.2.1.1 Tvåvägs röst- och/eller datakommunikation från fartyg till fartyg och från fartyg till land ska vara tillgänglig på alla punkter längs den planerade trafikeringsrutten.

10.2.1.1 Two-way voice and/or data communications ship-to-ship and ship-to-shore shall be available at all points along the intended operating routes.

10.2.1.2 Det ska finnas lämpliga kommunikationsmedel i situationer där eskort- och konvojinsatser förväntas.

10.2.1.2 Suitable means of communications shall be provided where escort and convoy operations are expected.

10.2.1.3 Det ska finnas medel för kommunikation på platsen och för eftersöknings- och räddningskoordinerande kommunikation för eftersöknings- och räddningssyften, inbegripet aeronautiska frekvenser.

10.2.1.3 Means for two-way on-scene and SAR coordination communications for search and rescue purposes including aeronautical frequencies shall be provided.

10.2.1.4 Det ska finnas lämplig kommunikationsutrustning för att möjliggöra telemedicinsk assistans i polara områden.

10.2.1.4 Appropriate communication equipment to enable telemedical assistance in polar areas shall be provided.

10.2.2 Kommunikation på räddningsfarkoster och beredskapsbåtar

10.2.2 Survival craft and rescue boat communications capabilities

10.2.2.1 För fartyg som är avsedda för drift i låga lufttemperaturer ska alla beredskapsbåtar och livbåtar när de sjösätts för evakuering bevara förmågan till nödanrops-, lokaliserings- och på platsen kommunikation.

10.2.2.1 For ships intended to operate in low air temperature, all rescue boats and lifeboats, whenever released for evacuation, shall maintain capability for distress alerting, locating and on-scene communications.

10.2.2.2 För fartyg som är avsedda för drift i

10.2.2.2 For ships intended to operate in low

låga lufttemperaturer ska alla andra räddningsfarkoster när de sjösätts bevara förmågan att sända signaler för lokalisering och för kommunikation.

10.2.2.3 Obligatorisk kommunikationsutrustning för användning i räddningsfarkoster, inbegripet räddningsflottar, och beredskapsbåtar ska kunna fungera under hela den maximala förväntade räddningstiden.

10.3 Regler

10.3.1 Fartygskommunikation

10.3.1.1 För att uppfylla de funktionella kraven enligt punkt 10.2.1.1 ska kommunikationsutrustningen ombord kunna användas för kommunikation från fartyg till fartyg och från fartyg till land, med beaktande av begränsningarna i kommunikationssystemen på höga breddgrader och den förväntade låga temperaturen.

10.3.1.2 För att uppfylla de funktionella kraven enligt punkt 10.2.1.2 ska fartyg som är avsedda för att tillhandahålla isbrytareskort vara utrustade med ett ljudsignalsystem som är monterat så att det är riktat akterut, för att ange eskort- och nödmanövrer till fartyg som följer, i enlighet med vad som anges i Internationella signalboken.

10.3.1.3 För att uppfylla de funktionella kraven enligt punkt 10.2.1.3 ska möjligheterna för tvåvägskommunikation på platsen och efterspanings- och räddningskoordinerande kommunikation innefatta

.1 röst och/eller datakommunikation med relevanta huvudräddningscentraler, och

.2 utrustning för röstkommunikation med luftfartyg på 121,5 och 123,1 MHz.

10.3.1.4 För att uppfylla de funktionella kraven enligt punkt 10.2.1.4 ska kommunikationsutrustningen möjliggöra tvåvägs röst- och datakommunikation med en telemedicinsk rådgivning (TMAS; Telemedical Maritime Assistance Service).

10.3.2 Kommunikation på räddningsfarkoster

air temperature, all other survival craft, whenever released, shall maintain capability for transmitting signals for location and for communication.

10.2.2.3 Mandatory communication equipment for use in survival craft, including liferafts, and rescue boats shall be capable of operation during the maximum expected time of rescue.

10.3 Regulations

10.3.1 Ship communication

10.3.1.1 In order to comply with the functional requirements of paragraph 10.2.1.1 above, communication equipment on board shall have the capabilities for ship-to-ship and ship-to-shore communication, taking into account the limitations of communications systems in high latitudes and the anticipated low temperature.

10.3.1.2 In order to comply with the functional requirements of paragraph 10.2.1.2 above, ships intended to provide icebreaking escort shall be equipped with a sound signaling system mounted to face astern to indicate escort and emergency manoeuvres to following ships as described in the International Code of Signals.

10.3.1.3 In order to comply with the functional requirements of paragraph 10.2.1.3 above, two-way on-scene and SAR coordination communication capability in ships shall include:

.1 voice and/or data communications with relevant rescue coordination centres; and

.2 equipment for voice communications with aircraft on 121.5 and 123.1 MHz.

10.3.1.4 In order to comply with the functional requirements of paragraph 10.2.1.4 above, the communication equipment shall provide for two-way voice and data communication with a Telemedical Assistance Service (TMAS).

10.3.2 Survival craft and rescue boat com-

och beredskapsbåtar

10.3.2.1 I fråga om fartyg som är avsedda för drift i låga lufttemperaturer, ska för att uppfylla de funktionella kraven enligt punkt 10.2.2.1 alla beredskapsbåtar och livbåtar när de sjösätts för evakuering

.1 för nödanrop ha ombord en anordning för sändning av anrop från fartyg till land,

.2 för att kunna lokaliseras ha ombord en anordning för att sända signaler för lokalisering, och

.3 för på platsen-kommunikation ha ombord en anordning för att sända och ta emot på platsen-kommunikation.

10.3.2.2 I fråga om fartyg som är avsedda för drift i låga lufttemperaturer ska, för att de ska uppfylla de funktionella kraven enligt punkt 10.2.2.2, alla andra räddningsfarkoster

.1 för att kunna lokaliseras ha ombord en anordning för att sända signaler för lokalisering, och

.2 för på platsen-kommunikation ha ombord en anordning för att sända och ta emot på platsen-kommunikation.

10.3.2.3 För att uppfylla de funktionella kraven enligt punkt 10.2.2.3, och genom beaktande av de begränsningar som följer av batteriernas livslängd, ska det tas fram och genomföras förfaranden som säkerställer att obligatorisk kommunikationsutrustning för användning i räddningsfarkoster, inbegripet räddningsflottar, och beredskapsbåtar är tillgängliga under hela den maximala förväntade räddningstiden.

KAPITEL 11 – RUTTPLANERING

11.1 Mål

Detta kapitel har som mål att säkerställa att företaget, befälhavaren och besättningen ges tillräckligt med information för att trafikeringen kan genomföras med tillbörlig hänsyn till säkerheten för fartyget och personerna ombord och, när det är aktuellt, miljöskyddet.

munications capabilities

10.3.2.1 For ships intended to operate in low air temperature, in order to comply with the functional requirements of paragraph 10.2.2.1 above, all rescue boats and lifeboats, whenever released for evacuation, shall:

.1 for distress alerting, carry one device for transmitting ship to shore alerts;

.2 in order to be located, carry one device for transmitting signals for location; and

.3 for on-scene communications, carry one device for transmitting and receiving on-scene communications.

10.3.2.2 For ships intended to operate in low air temperature, in order to comply with the functional requirements of paragraph 10.2.2.2 above, all other survival craft shall:

.1 in order to be located, carry one device for transmitting signals for location; and

.2 for on-scene communications, carry one device for transmitting and receiving on-scene communications.

10.3.2.3 In order to comply with the functional requirements of paragraph 10.2.2.3 above, recognizing the limitations arising from battery life, procedures shall be developed and implemented such that mandatory communication equipment for use in survival craft, including liferafts, and rescue boats are available for operation during the maximum expected time of rescue.

CHAPTER 11 – VOYAGE PLANNING

11.1 Goal

The goal of this chapter is to ensure that the Company, master and crew are provided with sufficient information to enable operations to be conducted with due consideration to safety of ship and persons on board and, as appropriate, environmental protection.

11.2 Funktionellt krav

För att uppnå det mål som uppställs i punkt 11.1 ska ruttplanen beakta de eventuella faror som den planerade resan medför.

11.3 Krav

För att uppfylla de funktionella kraven enligt punkt 11.2 ska befälhavaren överväga en rutt genom polara farvatten som beaktar det följande:

- .1 de förfaranden som krävs enligt driftshandboken för polara farvatten,
- .2 varje begränsning i de tillgängliga hydrografiska uppgifterna och navigeringshjälpmedlen,
- .3 gällande information om omfattningen och typen av is och isberg som finns i närheten av den planerade ruten,
- .4 statistisk information om is och temperaturer från tidigare år,
- .5 nödhamnar,
- .6 aktuell information och åtgärder som ska vidtas när fartyget stöter på marina däggdjur som hänför sig till kända områden med större koncentrationer av marina däggdjur, inklusive säsongsmässiga migrationsområden,³¹
- .7 aktuell information om fartygs relevanta trafiksepareringssystem, hastighetsrekommendationer och sjötrafiktjänster som hänför sig till kända områden med större koncentrationer av marina däggdjur, inklusive säsongsmässiga migrationsområden,³²
- .8 nationella och internationella utsedda skyddsområden längs ruten, och

11.2 Functional requirement

In order to achieve the goal set out in paragraph 11.1 above, the voyage plan shall take into account the potential hazards of the intended voyage.

11.3 Requirements

In order to comply with the functional requirement of paragraph 11.2 above, the master shall consider a route through polar waters, taking into account the following:

- .1 the procedures required by the PWOM;
- .2 any limitations of the hydrographic information and aids to navigation available;
- .3 current information on the extent and type of ice and icebergs in the vicinity of the intended route;
- .4 statistical information on ice and temperatures from former years;
- .5 places of refuge;
- .6 current information and measures to be taken when marine mammals are encountered relating to known areas with densities of marine mammals, including seasonal migration areas,³¹
- .7 current information on relevant ships' routing systems, speed recommendations and vessel traffic services relating to known areas with densities of marine mammals, including seasonal migration areas,³²
- .8 national and international designated protected areas along the route; and

³¹ Det hänvisas till MEPC/Circ.674 "Guidance document for minimizing the risk of ship strikes with cetaceans".

Refer to MEPC/Circ.674 on Guidance document for minimizing the risk of ship strikes with cetaceans.

³² Det hänvisas till MEPC/Circ.674 "Guidance document for minimizing the risk of ship strikes with cetaceans".

Refer to MEPC/Circ.674 on Guidance document for minimizing the risk of ship strikes with cetaceans

.9 drift i områden som ligger långt från efterspanings- och räddningstjänster.³³

.9 operation in areas remote from search and rescue (SAR) capabilities.³³

KAPITEL 12 – BEMANNING OCH UTBILDNING

CHAPTER 12 – MANNING AND TRAINING

12.1 Mål

12.1 Goal

Detta kapitel har som mål att säkerställa att fartyg som trafikerar polara farvatten är ändamålsenligt bemannade med tillräckligt behörig, utbildad och erfaren personal.

The goal of this chapter is to ensure that ships operating in polar waters are appropriately manned by adequately qualified, trained and experienced personnel.

12.2 Funktionella krav

12.2 Functional requirements

För att uppnå målet enligt punkt 12.1 ska företaget säkerställa att befälhavare, överstyrmän och vakthavande befäl på bryggan på fartyg som trafikerar polara farvatten ska ha fullgjort utbildning för att uppnå de färdigheter som är relevanta för den befattning som ska fyllas och de uppgifter och ansvarsområden som de ska ha, med beaktande av bestämmelserna i STCW-konventionen och STCW-koden, sådana de lyder i ändrad form.

In order to achieve the goal set out in paragraph 12.1 above, companies shall ensure that masters, chief mates and officers in charge of a navigational watch on board ships operating in polar waters shall have completed training to attain the abilities that are appropriate to the capacity to be filled and duties and responsibilities to be taken up, taking into account the provisions of the STCW Convention and the STCW Code, as amended.

12.3 Regler

12.3 Regulations

12.3.1 För att uppfylla det funktionella kravet enligt punkt 12.2 ska vid drift i polara farvatten befälhavare, överstyrman och vakthavande befäl på bryggan ha behörighet i enlighet med kapitel V i STCW-konventionen och STCW-koden, sådana de lyder i ändrad form, som följer:

12.3.1 In order to meet the functional requirement of paragraph 12.2 above while operating in polar waters, masters, chief mates and officers in charge of a navigational watch shall be qualified in accordance with chapter V of the STCW Convention and the STCW Code, as amended, as follows:

³³ Det hänvisas till MSC.1/Circ.1184 "Enhanced contingency planning guidance for passenger ships operating in areas remote from SAR facilities" och resolution A.999(25) "Guidelines on voyage planning for passenger ships operating in remote areas".

Refer to MSC.1/Circ.1184 on Enhanced contingency planning guidance for passenger ships operating in areas remote from SAR facilities and resolution A.999(25) on Guidelines on voyage planning for passenger ships operating in remote areas.

RP 3/2017 rd

Isförhållanden	Tankfartyg	Passagerarfartyg	Övriga
Isfri	Icke tillämplig	Icke tillämplig	Icke tillämplig
Öppet vatten	Grundläggande utbildning för befälhavare, överstyrman och vakthavande befäl på bryggan	Grundläggande utbildning för befälhavare, överstyrman och vakthavande befäl på bryggan	Icke tillämplig

Ice conditions	Tankers	Passenger ships	Other
Ice Free	Not applicable	Not applicable	Not applicable
Open waters	Basic training for master, chief mate and officers in charge of a navigational watch	Basic training for master, chief mate and officers in charge of a navigational watch	Not applicable

Isförhållanden	Tankfartyg	Passagerarfartyg	Övriga
Isfritt	Icke tillämplig	Icke tillämplig	Icke tillämplig
Andra farvatten	Vidareutbildning för befälhavare och överstyrman. Grundläggande utbildning för vakthavande befäl på bryggan	Vidareutbildning för befälhavare och överstyrman. Grundläggande utbildning för vakthavande befäl på bryggan	Vidareutbildning för befälhavare och överstyrman. Grundläggande utbildning för vakthavande befäl på bryggan.

Ice conditions	Tankers	Passenger ships	Other
Jäätön	Not applicable	Not applicable	Not applicable
Other waters	Advanced training for master and chief mate. Basic training for officers in charge of a navigational watch.	Advanced training for master and chief mate. Basic training for officers in charge of a navigational watch.	Advanced training for master and chief mate. Basic training for officers in charge of a navigational watch.

12.3.2 Administrationen kan tillåta att en annan person (andra personer) än befälhavaren, en överstyrman eller ett vakthavande befäl på bryggan används för att uppfylla utbildningskraven enligt punkt 12.3.1 förutsatt att

.1 denna person eller dessa personer är behöriga och certifierade i enlighet med regel II/2 i STCW-konventionen och avsnitt A-II/2 i STCW-koden, och uppfyller de krav avseende vidareutbildning som anges i tabellen ovan,

.2 fartyget, medan det trafikerar polara farvatten, har ett tillräckligt antal personer som uppfyller de relevanta utbildningskraven för polara farvatten så att det täcker alla vakter,

.3 denna person eller dessa personer underlyder alltid administrationens krav avseende minsta vilotid,

.4 när fartyget trafikerar andra farvatten än öppna farvatten eller öppet vatten med glaciärar, ska befälhavaren, överstyrmannen och vakthavande befäl på bryggan på passagerarfartyg och tankfartyg uppfylla de tillämpliga kraven på grundläggande utbildning som anges i tabellen ovan, och

.5 när fartyget trafikerar farvatten med en iskoncentration på mer än 2/10, ska befälhavaren, överstyrmannen och vakthavande befäl på bryggan på andra lastfartyg än tankfartyg uppfylla de tillämpliga kraven på grundläggande utbildning som anges i tabellen ovan.

12.3.3 Användning av en annan person än ett vakthavande befäl på bryggan för att uppfylla utbildningskraven befriar inte befälhavaren eller ett vakthavande befäl på bryggan från deras skyldigheter och uppgifter för fartygets säkerhet.

12.3.4 Varje besättningsmedlem ska göras förtrogen med de förfaranden och den utrustning som ingår i eller som det hänvisas till i driftshandboken för polara farvatten och som är relevanta för de skyldigheter som tilldelats dem.

12.3.2 The Administration may allow the use of a person(s) other than the master, chief mate or officers of the navigational watch to satisfy the requirements for training, as required by paragraph 12.3.1, provided that:

.1 this person(s) shall be qualified and certified in accordance with regulation II/2 of the STCW Convention and section A-II/2 of the STCW Code, and meets the advance training requirements noted in the above table;

.2 while operating in polar waters the ship has sufficient number of persons meeting the appropriate training requirements for polar waters to cover all watches;

.3 this person(s) is subject to the Administration's minimum hours of rest requirements at all times;

.4 when operating in waters other than open waters or bergy waters, the master, chief mate and officers in charge of a navigational watch on passenger ships and tankers shall meet the applicable basic training requirements noted in the above table; and

.5 when operating in waters with ice concentration of more than 2/10, the master, chief mate and officers in charge of a navigational watch on cargo ships other than tankers shall meet the applicable basic training requirements noted in the above table.

12.3.3 The use of a person other than the officer of the navigational watch to satisfy the requirements for training does not relieve the master or officer of the navigational watch from their duties and obligations for the safety of the ship.

12.3.4 Every crew member shall be made familiar with the procedures and equipment contained or referenced in the PWOM relevant to their assigned duties.

DEL I-B

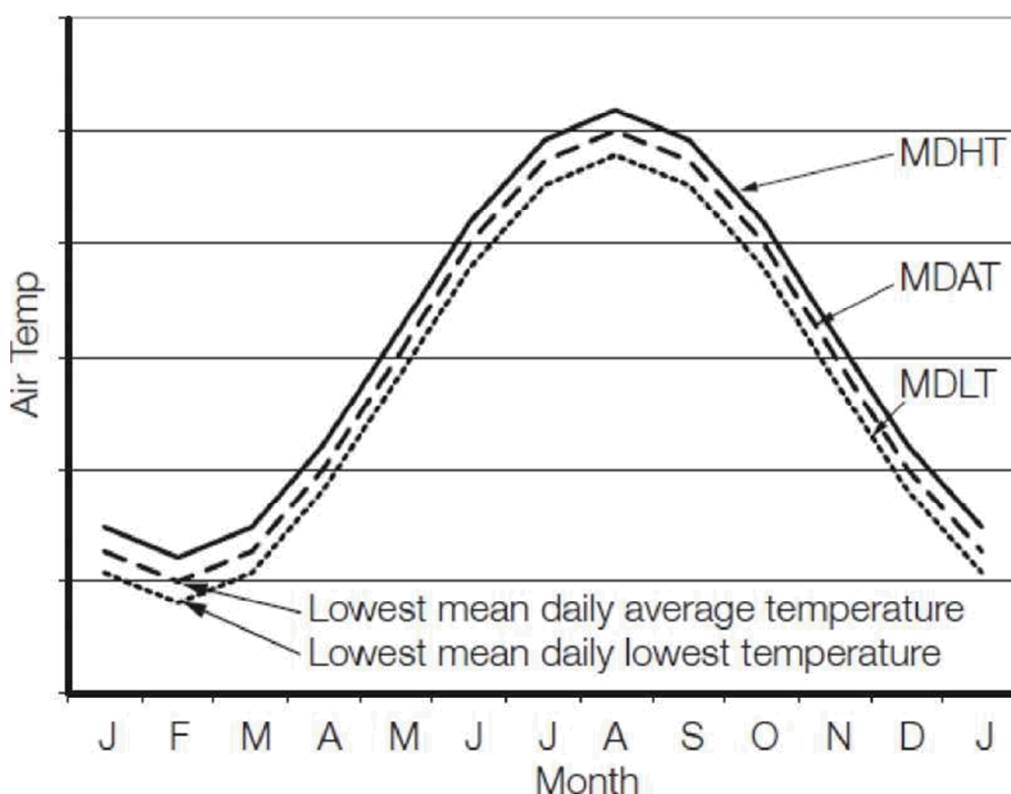
**YTTERLIGARE VÄGLEDNING OM
BESTÄMMELSERNA I INLEDNINGEN
OCH DEL I-A**

**1 YTTERLIGARE ANVISNINGAR TILL
PUNKT 2 (DEFINITIONER) I INLED-
NINGEN**

PART I-B

**ADDITIONAL GUIDANCE REGARD-
ING THE PROVISIONS OF THE IN-
TRODUCTION AND PART I-A**

**1 ADDITIONAL GUIDANCE TO SEC-
TION 2 (DEFINITIONS) OF THE IN-
TRODUCTION**



Definitioner som använts i figuren ovan

MDHT – genomsnittlig daglig högsta tempe-
ratur (Mean Daily High Temperature)

MDAT – genomsnittlig daglig medeltempe-
ratur (Mean Daily Average Temperature)

MDLT – genomsnittlig daglig lägsta tempe-
ratur (Mean Daily Low Temperature)

Definitions used in the figure above

MDHT – Mean Daily High Temperature

MDAT – Mean Daily Average Temperature

MDLT – Mean Daily Low Temperature

Vägledande instruktioner för fastställande av MDLT:

- 1 Bestäm den dagliga lägsta temperaturen för varje dag över en 10-års period.
- 2 Bestäm genomsnittet av värdena över 10-års perioden för varje dag.
- 3 Ange de dagliga genomsnitten över året.
- 4 Ta det lägsta av de genomsnittliga värdena för trafikeringssäsongen.

2 YTTERLIGARE VÄGLEDNING TILL KAPITEL 1 (ALLMÄNT)

1 Begränsningar för drift i is

1.1 Begränsningar för drift i is kan bestämmas med hjälp av system, verktyg eller analys som utvärderar de risker som de förväntade isförhållandena utgör för fartyget med beaktande av faktorer såsom fartygets isklass, variation i isstyrkan enligt årstid, isbrytarassistans, istyp, istjocklek och iskoncentration. Fartygets konstruktionsmässiga kapacitet att motstå isbelastning och fartygets planerade användning bör beaktas. Begränsningarna bör införlivas i ett beslutsstödsystem för drift i is.

1.2 Begränsningar för drift i is bör fastställas med hjälp av en lämplig metodologi. Sådana metodologier finns, har varit i bruk under ett antal år och har bekräftats genom driftserfarenhet. Befintlig metodologi och andra system kan vara acceptabla för administrationen.

1.3 Drift i is bör beakta fartygets alla eventuella driftsbegränsningar, den utvidgade information om metodologin för drift i is som ingår i driftshandboken för polara farvatten, fartygets och dess systems skick, historiska väder-/isdata och väder-/isprognoser för det planerade driftsområdet, gällande förhållanden inbegripet visuella isobservationer, sjögång, sikt och bedömningar som gjorts av behörig personal.

Guidance instructions for determining MDLT:

- 1 Determine the daily low temperature for each day for a 10 year period.
- 2 Determine the average of the values over the 10 year period for each day.
- 3 Plot the daily averages over the year.
- 4 Take the lowest of the averages for the season of operation.

2 ADDITIONAL GUIDANCE TO CHAPTER 1 (GENERAL)

1 Limitations for operating in ice

1.1 Limitations for operation in ice can be determined using systems, tools or analysis that evaluate the risks posed by the anticipated ice conditions to the ship, taking into account factors such as its ice class, seasonal changing of ice strength, icebreaker support, ice type, thickness and concentration. The ship's structural capacity to resist ice load and the ship's planned operations should be considered. The limitations should be incorporated into an ice operational decision support system.

1.2 Limitations for operating in ice should be determined using an appropriate methodology, such methodologies exist, have been in use for a number of years and have been validated with service experience. Existing methodologies and other systems may be acceptable to the Administration.

1.3 Operation in ice should take into account any operational limitations of the ship; extended information on the ice operational methodology contained in the PWOM; the condition of the ship and ship's systems, historical weather/ice data and weather/ice forecasts for the intended area of operation, current conditions including visual ice observations, sea state, visibility and the judgment of qualified personnel.

2 Operativ utvärdering

2.1 Denna vägledning har som syfte att stödja fartygsägare som utför och administrationer som går igenom den utvärdering som krävs i punkt 1.5 i del I-A i fråga om driftsbegränsningar och förfaranden för polarfartygscertifikatet.

2.2 Stegen i en operativ utvärdering:

.1 fastställ relevanta faror enligt punkt 3 i inledningen och andra faror utifrån en genomgång av den planerade verksamheten,

.2 utveckla en modell³⁴ för analys av risker med beaktande av

.1 uppkomst av olycksscenarier,

.2 sannolikheten för händelser i varje olycksscenario, och

.3 konsekvenser av slutstadier i varje scenario,

.3 utvärdera risker och fastställande av godtagbarhet

.1 uppskatta risknivån i enlighet med det valda modelleringssättet, och

.2 bedöm om risknivån är godtagbar, och

.4 om de risknivåer som fastställts i steg 1–3 bedöms vara för höga, fastställ gällande eller utveckla nya riskkontrollalternativ som syftar till att uppnå ett eller flera av följande

.1 reducera felfrekvens genom bättre design, förfaranden, utbildning, etc.

.2 lindra verkningarna av fel för att förhindra olyckor,

2 Operational assessment

2.1 This guidance is intended to support shipowners carrying out, and Administrations reviewing, the assessment required in part I-A, section 1.5, for operational limitations and procedures for the Polar Ship Certificate.

2.2 Steps for an operational assessment:

.1 identify relevant hazards from section 3 of the Introduction and other hazards based on a review of the intended operations;

.2 develop a model³⁴ to analyse risks considering:

.1 development of accident scenarios;

.2 probability of events in each accident scenario; and

.3 consequence of end states in each scenario;

.3 assess risks and determine acceptability:

.1 estimate risk levels in accordance with the selected modeling approach; and

.2 assess whether risk levels are acceptable; and

.4 in the event that risk levels determined in steps 1 to 3 are considered to be too high, identify current or develop new risk control options that aim to achieve one or more of the following:

.1 reduce the frequency of failures through better design, procedures, training, etc.;

.2 mitigate the effect of failures in order to prevent accidents;

³⁴ Det hänvisas till de tekniker som ingår i bihang 3 till "Revised guidelines for Formal Safety Assessment (FSA) for use in the IMO Rule-Making Process" (MSC-MEPC.2/Circ.12) och standarden IEC/ISO 31010 "Risk management – Risk assessment techniques".

Reference is made to the techniques in appendix 3 of the Revised guidelines for Formal Safety Assessment (FSA) for use in the IMO Rule-Making Process (MSC-MEPC.2/Circ.12) and standard IEC/ISO 31010 "Risk management – Risk assessment techniques".

.3 begränsa de omständigheter som fel kan förekomma i, eller

.4 lindra konsekvenserna av olyckor, och

.5 införliva riskkontrollalternativ för utformning, förfaranden, utbildning och begränsningar, i tillämpliga fall.

3 Kvalitetsstandarder

Ett system som tidigare accepterats på basis av certifieringar från producenter och klassifikationssällskap, och/eller på basis av tillfredsställande funktion för befintliga system kan vara acceptabelt för installation på nya och befintliga fartyg om organisationen inte har antagit kvalitets- eller testningsstandarder.

3 YTTERLIGARE VÄGLEDNING TILL KAPITEL 2 (DRIFTSHANDBOK FÖR POLARA FARVATTEN)

3.1 Rekommendation om innehållet i driftshandboken för polara farvatten

Avsikten med driftshandboken för polara farvatten är att ta upp alla aspekter av drift som behandlas i kapitel 2 i del I-A. När relevanta uppgifter, förfaranden eller planer finns i andra delar av ett fartygs dokumentation, behöver driftshandboken för polara farvatten inte reproducera detta material, utan kan i stället hänvisa till det relevanta referensdokumentet.

En modell till innehållsförteckning finns i bilag 2.

Modellen följer den allmänna strukturen för kapitel 2. Alla delar som anges nedan kommer inte att vara tillämpliga på varje polart fartyg. Många fartyg av kategori C som företar sporadiska eller begränsade polara resor, behöver inte ha förfaranden för situationer med en mycket låg sannolikhetsgrad. Det kan dock vara tillrådligt att behålla en gemensam struktur för driftshandboken för polara farvatten som en påminnelse om att det också kan vara nödvändigt att uppdatera innehållet i handboken om förutsättningarna ändras.

.3 limit the circumstances in which failures may occur; or

.4 mitigate consequences of accidents; and

.5 incorporate risk control options for design, procedures, training and limitations, as applicable.

3 Performance standards

A system previously accepted based on manufacturer certifications, classification society certifications and/or satisfactory service of existing systems may be acceptable for installation on new and existing ships if no performance or testing standards are accepted by the Organization.

3 ADDITIONAL GUIDANCE TO CHAPTER 2 (POLAR WATER OPERATIONAL MANUAL (PWOM))

3.1 Recommendation on the content of the Polar Water Operational Manual

The Polar Water Operational Manual (PWOM) is intended to address all aspects of operations addressed by chapter 2 of part I-A. When appropriate information, procedures or plans exist elsewhere in a ship's documentation, the PWOM itself does not need to replicate this material, but may instead cross-reference the relevant reference document.

A model Table of Contents is found in appendix 2.

The model follows the general structure of chapter 2. Not every section outlined below will be applicable to every polar ship. Many category C ships that undertake occasional or limit polar voyages will not need to have procedures for situations with a very low probability of occurrence. However, it may still be advisable to retain a common structure for the PWOM as a reminder that if assumptions change then the contents of the manual may also need to be updated. Noting an aspect as "not applicable" also indicates to

Antecknande av en aspekt som "icke tillämplig" anger också för administrationen att denna aspekt har behandlats och inte endast utelämnats.

3.2 Vägledning om navigering med isbrytarassistans

När det gäller navigering med isbrytarassistans, bör det följande beaktas:

.1 när fartyget närmar sig startpunkten för den iskonvoj som ska följa en eller flera isbrytare, eller vid isbrytareskort för ett fartyg fram till mötesplatsen med isbrytaren, bör fartyg etablera radiokommunikation på VHF-kanal 16 och handla i överensstämmelse med isbrytarens instruktioner,

.2 den isbrytare som tillhandahåller isbrytarassistans för en fartygskonvoj i is bör föra befälet över fartygen i iskonvojen,

.3 ett fartygs position i konvojen bör fastställas av den isbrytare som tillhandahåller assistansen,

.4 fartyg inom iskonvojen bör i överensstämmelse med instruktionerna från den isbrytare som tillhandahåller assistansen etablera kommunikation med isbrytaren på den VHF-kanal som isbrytaren angett,

.5 ett fartyg som navigerar i konvojen bör säkerställa överensstämmelse med instruktioner från isbrytaren,

.6 positionen i konvojen, hastigheten och avståndet till ett fartyg som finns framför bör följa de instruktioner som isbrytaren gett,

.7 ett fartyg bör omedelbart underrätta isbrytaren om det uppstår svårigheter med att upprätthålla positionen i konvojen, hastigheten och/eller avståndet till ett annat fartyg i konvojen, och

.8 fartyget bör omedelbart rapportera varje skada till isbrytaren.

the Administration that this aspect has been considered and not merely omitted.

3.2 Guidance on navigation with icebreaker assistance

With respect to navigation with icebreaker assistance, the following should be considered:

.1 while approaching the starting point of the ice convoy to follow an icebreaker/icebreakers or in the case of escorting by icebreaker of one ship to the point of meeting with the icebreaker, ships should establish radio communication on the VHF channel 16 and act in compliance with the icebreaker's instructions;

.2 the icebreaker rendering the icebreaker assistance of ship ice convoy should command ships in the ice convoy;

.3 position of a ship in the ice convoy should be determined by the icebreaker rendering the assistance;

.4 ship within the ice convoy, in accordance with the instructions of the icebreaker rendering the assistance, should establish communication with the icebreaker by VHF channel indicated by the icebreaker;

.5 the ship, while navigating in the ice convoy, should ensure compliance with the instructions of the icebreaker;

.6 position in the ice convoy, speed and distance to a ship ahead should be as instructed by the icebreaker;

.7 the ship should immediately notify the icebreaker of any difficulties to maintain the position within the ice convoy, speed and/or distance to any other ship in the ice convoy; and

.8 the ship should immediately report to the icebreaker of any damage.

3.3 Vägledning om utvecklande av beredskapsplaner

Vid utarbetandet av fartygets beredskapsplan bör fartyg överväga arrangemang avseende åtgärder för skadekontroll för nödöverföring av vätskor och tillgång till tankar och lastutrymmen under bärgningsinsatser.

Se också den ytterligare vägledningen till kapitel 9.

4 YTTERLIGARE VÄGLEDNING TILL KAPITEL 3 (FARTYGSKONSTRUKTION)

Metoder för fastställande av likvärdig isklass

1 Den vägledning som framläggs nedan är avsedd för att tjäna som hjälp vid fastställande av ekvivalens med standarder som är acceptabla för organisationen, liksom det anges i kapitel 3 och 6 i koden. Metodologin stämmer överens med den vägledning som tagits fram av organisationen³⁵ samtidigt som den möjliggör användning av ett förenklat angreppssätt.

2 Det grundläggande angreppssättet för bedömning av ekvivalens för fartyg av kategori A och B kan vara detsamma för både nya och befintliga fartyg. Det innebär att andra isklasser jämförs med IACS-polarklasserna. För isklasser i kategori C finns ytterligare information om jämförelse av förstärkningsnivåer tillgänglig som vägledning för ägare och administrationer.³⁶ Ansvaret för framställande av en ansökan om ekvivalens och av den stödande information som krävs bör ligga hos ägaren/operatören. Eventuella ansökningar om ekvivalens bör genomgå och

3.3 Guidance on the development of contingency plans

In developing the ship's contingency plans ships should consider damage control measures arrangements for emergency transfer of liquids and access to tanks and spaces during salvage operations.

See also additional guidance to chapter 9.

4 ADDITIONAL GUIDANCE TO CHAPTER 3 (SHIP STRUCTURE)

Method for determining equivalent ice class

1 The guidance presented below is intended to assist in determining equivalency with standards acceptable to the Organization, as referenced in chapters 3 and 6 of the Code. The methodology is consistent with guidance developed by the Organization³⁵ while allowing for the use of a simplified approach.

2 The basic approach for considering equivalency for categories A and B ships can be the same for both new and existing ships. It involves comparing other ice classes to the IACS Polar Classes. For ice classes under category C, additional information on comparisons of strengthening levels is available for the guidance of owners and Administrations.³⁶ The responsibility for generating the equivalency request and supporting information required should rest with the owner/operator. Review/approval of any equivalency request should be undertaken by the

³⁵ Det hänvisas till riktlinjerna för godkännande av alternativ och ekvivalenter i enlighet med vad som anges i olika IMO-instrument (Guidelines for the approval of alternatives and equivalents as provided for in various IMO instruments, MSC.1/Circ.1455).

Refer to the Guidelines for the approval of alternatives and equivalents as provided for in various IMO instruments (MSC.1/Circ.1455).

³⁶ Det hänvisas till bilagan till rekommendation 25/7 om säkerheten för vinternavigation i Östersjön från kommissionen för skydd av Östersjöns marina miljö (HELCOM Recommendation 25/7, Safety of Winter Navigation in the Baltic Sea Area), som finns tillgänglig på www.helcom.fi

Refer to the annex to HELCOM Recommendation 25/7, Safety of Winter Navigation in the Baltic Sea Area, available at www.helcom.fi

godkännas av flaggstatens administration eller av en erkänd organisation som handlar på dess vägnar i enlighet med bestämmelserna i koden för erkända organisationer (RO-koden). Flera klassificeringssällskap har utvecklat behändiga verktyg för fastställande av överensstämmelse med konstruktionskraven enligt IACS-polarklasserna, vilket också några administrationer och andra tredjeparter gjort.

3 Omfattningen av en förenklad ekvivalensbedömning (med hänvisning till punkt 6.1–6.3 nedan) förväntas begränsa sig till val av material, skrovets konstruktionsstyrka och framdrivningsmaskineri.

4 Om full och direkt överensstämmelse inte föreligger, kan en likvärdig risknivå godtas i enlighet med den vägledning som organisationen utfärdar. En ökad sannolikhet för en händelse kan avvägas mot reducerade konsekvenser. Alternativt kan en minskad sannolikhet möjligtvis tillåta godtagande av mer allvarliga konsekvenser. Om vi tar ett skrovområde som exempel, kan en lokal brist i styrkenivån eller materialkvaliteten möjligen godkännas, om det interna utrymmet är ett tomt utrymme där en lokal skada inte äventyrar fartygets allmänna säkerhet eller leder till utsläpp av förorenande ämnen.

5 För befintliga fartyg kan driftserfarenhet vara till hjälp vid riskbedömningen. Som ett exempel kan för ett befintligt fartyg med erfarenhet av drift i polar is en brist i utsträckningen av isbältet (i skrovområden) vara godtagbar, om det inte finns någon anteckning om skada på det bristfälliga området. Dvs. att ett fartyg som generellt uppfyller kraven enligt PC 5, men i begränsade områden endast kraven enligt PC 7, likväl kan betraktas som ett fartyg av kategori A, PC 5. I alla sådana situationer bör fartygets dokumentation klargöra typen och omfattningen av eventuella brister.

6 Processen omfattar följande utvärderingsstadier:

.1 välj den polarklass som ekvivalensen ska utvärderas mot,

flag State Administration, or by a recognized organization acting on its behalf under the provisions of the Code for Recognized Organizations (RO Code). Several classification societies have developed easy-to-use tools for determination of compliance with the IACS Polar Class structural requirements, as have some Administrations and other third parties.

3 The scope of a simplified equivalency assessment (referring to paragraphs 6.1 to 6.3 below) is expected to be limited to materials selection, structural strength of the hull and propulsion machinery.

4 If there is not full and direct compliance, then an equivalent level of risk can be accepted in accordance with guidance provided by the Organization. An increase in the probability of an event can be balanced by a reduction in its consequences. Alternatively, a reduction in probability could potentially allow acceptance of more serious consequences. Using a hull area example, a local shortfall in strength level or material grade could be accepted if the internal compartment is a void space, for which local damage will not put the overall safety of the ship at risk or lead to any release of pollutants.

5 For existing ships, service experience can assist in risk assessment. As an example, for an existing ship with a record of polar ice operations a shortfall in the extent of the ice belt (hull areas) may be acceptable if there is no record of damage to the deficient area; i.e. a ship that would generally meet PC 5 requirements but in limited areas is only PC 7 could still be considered as a category A, PC 5 ship. In all such cases, the ship's documentation should make clear the nature and scope of any deficiencies.

6 The process includes the following stages of assessment:

.1 select the target Polar Class for equivalency;

- | | |
|--|---|
| <p>.2 jämför de material som använts i konstruktionen med de minimikrav som ingår i de enhetliga kraven i IACS-polarklassen, fastställ eventuella brister, och</p> | <p>.2 compare materials used in the design with minimum requirements under the IACS Polar Class URs; identify any shortfalls; and</p> |
| <p>.3 jämför styrkenivåer på skrov och konstruktionen på maskinerikomponenter med de krav som ingår i de enhetliga kraven i IACS-polarklassen, kvantifiera överensstämmelsenivåerna.</p> | <p>.3 compare strength levels of hull and machinery components design with requirements under the IACS Polar Class URs; quantify levels of compliance.</p> |
| <p>7 Om det fastställs luckor i överensstämmelsen i stegen 1–3, bör ytterligare steg vara nödvändiga för att påvisa ekvivalens, i enlighet med vad som anges nedan:</p> | <p>7 Where gaps in compliance are identified in steps 1 to 3, additional steps should be necessary to demonstrate equivalency, as outlined below:</p> |
| <p>.4 fastställ eventuella riskbegränsande åtgärder som införlivats i fartygskonstruktionen (som går utöver kraven i denna kod och i de enhetliga kraven från IACS),</p> | <p>.4 identify any risk mitigation measures incorporated in the design of the ship (over and above the requirements of the Code and IACS URs);</p> |
| <p>.5 i fråga om befintliga fartyg, i tillämpliga fall, ge dokumentation på erfarenhet av drift i förhållanden som är relevanta för den isklass som det ska demonstreras ekvivalens med, och</p> | <p>.5 where applicable, provide documentation of service experience of existing ships, in conditions relevant to the target ice class for equivalency; and</p> |
| <p>.6 utför en utvärdering, där det tas hänsyn till information från stegen 1–5, i tillämpliga fall, och till de principer som anges i punkt 2–6 ovan.</p> | <p>.6 undertake an assessment, taking into account information from steps 1 to 5, as applicable, and on the principles outlined in paragraphs 2 to 6 above.</p> |
| <p>8 Dokumentation som bifogats en ansökan om ekvivalens bör ange varje steg som har utförts, och tillräckligt med stödande information för att bekräfta utvärderingarna.</p> | <p>8 Documentation provided with an application for equivalency should identify each stage that has been undertaken, and sufficient supporting information to validate assessments.</p> |
| <p>9 När ett fartyg av kategori A och B ges en ekvivalens för en isklass av sin flaggstat, bör detta noteras i fartygets polarfartygscertifikat.</p> | <p>9 Where a ship in categories A or B is provided with an equivalency for ice class by its flag State, this should be noted in its Polar Ship Certificate.</p> |

5 YTTERLIGARE VÄGLEDNING TILL KAPITEL 4 (INDELNING I AVDELNINGAR OCH STABILITET)

Ingen ytterligare vägledning.

5 ADDITIONAL GUIDANCE TO CHAPTER 4 (SUBDIVISION AND STABILITY)

No additional guidance.

6 YTTERLIGARE VÄGLEDNING TILL

6 ADDITIONAL GUIDANCE TO

KAPITEL 5 (VATTENTÄT OCH VÄDERBESTÄNDIG INTEGRITET)

CHAPTER 5 (WATERTIGHT AND WEATHERTIGHT INTEGRITY)

Ingen ytterligare vägledning.

No additional guidance.

7 YTTERLIGARE VÄGLEDNING TILL KAPITEL 6 (MASKININSTALLATIONER)

7 ADDITIONAL GUIDANCE TO CHAPTER 6 (MACHINERY INSTALLATIONS)

Se den ytterligare vägledningen till kapitel 3.

Refer to additional guidance to chapter 3.

8 YTTERLIGARE VÄGLEDNING TILL KAPITEL 7 (BRANDSÄKERHET/BRANDSKYDD)

8 ADDITIONAL GUIDANCE TO CHAPTER 7 (FIRE SAFETY/PROTECTION)

Ingen ytterligare vägledning.

No additional guidance.

9 YTTERLIGARE VÄGLEDNING TILL KAPITEL 8 (LIVRÄDDNINGSANORDNINGAR OCH LIVRÄDDNINGSRANGEMANG)

9 ADDITIONAL GUIDANCE TO CHAPTER 8 (LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS)

9.1 Exempel på personlig överlevnadsutrustning

9.1 Sample personal survival equipment

När det ska bedömas vilka resurser som ska inkluderas i den personliga överlevnadsutrustningen, bör följande tas i beaktande:

When considering resources to be included with the personal survival equipment, the following should be taken into account:

Föreslagen utrustning
Skyddskläder (mössa, handskar, sockor, ansikts- och halsskydd, etc.)
Hudskyddskräm
Termiska skyddsmedel
Solglasögon
Visselpipa
Mugg
Fällkniv
Polar överlevnadsguide
Nödproviant
Bärsäck

Suggested equipment

Protective clothing (hat, gloves, socks, face and neck protection, etc.)
Skin protection cream
Thermal protective aid
Sunglasses
Whistle
Drinking mug
Penknife
Polar survival guidance
Emergency food
Carrying bag

9.2 Exempel på gruppöverlevnadsutrustning

När det ska bedömas vilka resurser som ska inkluderas i gruppöverlevnadsutrustningen, bör följande tas i beaktande:

9.2 Sample group survival equipment

When considering resources to be included in the group survival equipment, the following should be taken into account:

Föreslagen utrustning
Skydd – tält eller vindsäck eller motsvarande – som räcker till för det maximala antalet personer
Termiska skyddsmedel eller liknande – som räcker till för det maximala antalet personer
Sovsäckar – som räcker till för minst en sovsäck per två personer
Liggunderlag av skum eller liknande – som räcker till för minst ett liggunderlag per två personer
Spadar – minst 2
Sanitetsartiklar (t.ex. toalettpapper)
Kokplattor och bränsle – tillräckligt för det maximala antalet personer i land och den maximala förväntade räddningstiden

Suggested equipment
Shelter – tents or storm shelters or equivalent – sufficient for maximum number of persons
Thermal protective aids or similar – sufficient for maximum number of persons
Sleeping bags – sufficient for at least one between two persons
Foam sleeping mats or similar – sufficient for at least one between two persons
Shovels – at least 2
Sanitation (e.g. toilet paper)
Stove and fuel – sufficient for maximum number of persons ashore and

Föreslagen utrustning

Nödproviant – tillräckligt för det maximala antalet personer i land och den maximala förväntade räddningstiden
Ficklampor – en per skydd
Vattentäta och vindtäta tändstickor – två askar per skydd
Visselpipa
Signalspegel
Vattenbehållare och vattenreningstabletter
Extra set med personlig överlevnadsutrustning
Container för gruppöverlevnadsutrustning (vattentät och flytbar)

Suggested equipment
Emergency food – sufficient for maximum number of persons ashore and maximum anticipated time of rescue
Flashlights – one per shelter
Waterproof and windproof matches – two boxes per shelter
Whistle
Signal mirror
Water containers & water purification tablets
Spare set of personal survival equipment
Group survival equipment container (waterproof and floatable)

10 YTTERLIGARE VÄGLEDNING TILL KAPITEL 9 (NAVIGATIONSSÄ- KERHET)

**10.1 Användning av radarapparater för-
sedda med förstärkt förmåga att upptäcka
is bör gynnas, i synnerhet i grunt vatten.**

**10.2 Eftersom sjökortens täckning i polara
farvatten på flera områden för närva-
rande kan vara otillräcklig för kustnavi-
gering, bör vakthavande befäl på bryggan**

.1 sörja för att resan planeras och övervakas i
enlighet med detta, och att den information
och vägledning som ingår i de aktuella nau-
tiska publikationerna samtidigt beaktas på
behörigt sätt,

.2 känna till statusen för sjömätningen och
tillgängligheten och kvaliteten på sjökortsin-
formation för de områden de avser trafikera,

.3 vara medvetna om eventuella diskrepanser

10 ADDITIONAL GUIDANCE TO CHAPTER 9 (SAFETY OF NAVIGA- TION)

**10.1 Radars equipped with enhanced ice
detection capability should be promoted
used, in particular, in shallow waters.**

**10.2 As the chart coverage of polar waters
in many areas may not currently be ade-
quate for coastal navigation, navigational
officers should:**

.1 exercise care to plan and monitor their
voyage accordingly, taking due account of
the information and guidance in the appro-
priate nautical publications;

.2 be familiar with the status of hydrographic
surveys and the availability and quality of
chart information for the areas in which they
intend to operate;

.3 be aware of potential chart datum discrep-

mellan data i sjökort och GNSS-positionering, och

.4 sträva efter att planera rutten genom kartlagda områden och på gott avstånd från kända grund, samt att följa etablerade rutter när det är möjligt.

10.3 Eventuella avvikelser från den planerade rutten bör göras med särskild försiktighet. Till exempel, och när det trafikerar på kontinentalsockeln

.1 bör ekolodet vara i funktion och övervakas för att upptäcka eventuella tecken på oförutsedda variationer i djupet, i synnerhet när sjökortet inte är baserat på en fullständig sökning av havsbotten, och

.2 bör det genomföras oavhängiga dubbelkontroller av positioneringsinformation (positionsbestämning t.ex. visuellt och med hjälp av radar och GNSS) vid varje tillfälle. Sjöfarande bör se till att all information som kan bidra till att förbättra sjökorten och nautiska publikationer rapporteras till den relevanta kartläggningsmyndigheten (sjökartläggningen).

10.4 Fartyg bör vara utrustade med

.1 ett lämpligt medel för avisning ett tillräckligt antal styrhyttsfönster för att ge obehindrad sikt förut och akterut från styrhyttar, och

.2 ett effektivt medel för att avlägsna smält is, underkyllt regn, snö, imma och skum från utsidan och ackumulerad kondens från insidan. Ett mekaniskt medel för avlägsnande av fukt från utsidan av ett fönster bör ha driftmekanismer som är skyddade mot kyla och anhopning av is som kan hindra effektiv drift.

11 YTTERLIGARE VÄGLEDNING TILL KAPITEL 10 (KOMMUNIKATION)

11.1 Begränsningar för kommunikationssystem på höga breddgrader

11.1.1 De nuvarande maritima digitala kom-

anices with GNSS positioning; and

.4 aim to plan their route through charted areas and well clear of known shoal depths, following established routes whenever possible.

10.3 Any deviations from the planned route should be undertaken with particular caution. For example, and when operating on the continental shelf:

.1 the echo-sounder should be working and monitored to detect any sign of unexpected depth variation, especially when the chart is not based on a full search of the sea floor; and

.2 independent cross-checking of positioning information (e.g. visual and radar fixing and GNSS) should be undertaken at every opportunity. Mariners should ensure to report to the relevant charting authority (Hydrographic Office) any information that might contribute to improving the nautical charts and publications.

10.4 Ships should be fitted with:

.1 a suitable means to de-ice sufficient conning position windows to provide unimpaired forward and astern vision from conning positions; and

.2 an efficient means of clearing melted ice, freezing rain, snow, mist and spray from outside and accumulated condensation from inside. A mechanical means to clear moisture from the outside face of a window should have operating mechanisms protected from freezing or the accumulation of ice that would impair effective operation.

11 ADDITIONAL GUIDANCE TO CHAPTER 10 (COMMUNICATION)

11.1 Limitations of communication systems in high latitude

11.1.1 Current maritime digital communica-

munikationssystemen har inte utformats för att täcka polara farvatten.

11.1.2 VHF används fortsättningsvis i stor utsträckning för kommunikation till sjöss, men endast över korta avstånd (siktlinje) och vanligtvis endast för röstkommunikation. HF och MF används också för nödsituationer. Digital VHF, mobiltelefonsystem och andra typer av trådlös teknologi ger tillräckligt med digital kapacitet för många maritima användningsområden, men bara till fartyg som finns inom synhåll för landbaserade stationer, och är därför i allmänhet inte tillgängliga i polara farvatten. AIS kan också användas för kommunikation med låg datahastighet, men det finns mycket få basstationer, och det satellitbaserade AIS-systemet är endast utformat för mottagning av data.

11.1.3 Den teoretiska täckningsgränsen för GEO-system är 81.3° nordlig eller sydlig bredd, men instabilitet och signalbortfall kan förekomma vid så låga bredgrader som 70° nordlig eller sydlig bredd under vissa förhållanden. Många omständigheter påverkar kvaliteten på den tjänst som GEO-system tillhandahåller, och de har olika effekt beroende på systemets utformning.

11.1.4 Icke-GMDSS-system kan vara tillgängliga och kan vara effektiva för kommunikation i polara farvatten.

11.2 Råd om drift av flera varnings- och kommunikationsanordningar i händelse av en olycka

Det bör utarbetas en procedur för att säkerställa att inte flera än två varnings- eller lokaliseringsanordningar är aktiverade samtidigt när det finns räddningsfarkoster i närheten (enligt kravet i regel 20.3.2). Detta för att

- .1 spara på batteriernas livslängd,
- .2 göra det möjligt att sända varnings- eller lokaliseringssignaler över längre tidsperioder, och
- .3 undvika eventuell interferens.

11.3 För satellitbaserade nödfyrar, fastän

tion systems were not designed to cover Polar waters.

11.1.2 VHF is still largely used for communication at sea, but only over short distances (line of sight) and normally only for voice communication. HF and MF are also used for emergency situations. Digital VHF, mobile phone systems and other types of wireless technology offer enough digital capacity for many maritime applications, but only to ships within sight of shore-based stations, and are, therefore, not generally available in polar waters. AIS could also be used for low data-rate communication, but there are very few base stations, and the satellite-based AIS system is designed for data reception only.

11.1.3 The theoretical limit of coverage for GEO systems is 81.3° north or south, but instability and signal dropouts can occur at latitudes as low as 70° north or south under certain conditions. Many factors influence the quality of service offered by GEO systems, and they have different effects depending on the system design.

11.1.4 Non-GMDSS systems may be available and may be effective for communication in polar waters.

11.2 Advice for the operation of multiple alerting and communication devices in the event of an incident

A procedure should be developed to ensure that when survival craft are in close proximity, not more than two alerting or locating devices are activated (as required by regulation 10.3.2) at the same time. This is to:

- .1 preserve battery life;
- .2 enable extended periods of time for the transmission of alerting or locating signals; and
- .3 avoid potential interference.

11.3 For satellite distress beacons, alt-

flera firsändningar med framgång kan registreras av satellitsystemet, rekommenderas det inte att flera fyrar aktiveras, om inte de räddningsfarkoster som sköter bójarna är mycket utspridda, eftersom detta kan förorsaka interferens på pejlingsutrustning.

though multiple beacon transmissions can be detected successfully by the satellite system, it is not recommended to activate multiple beacons, unless the survival craft operating the beacons are widely dispersed, as this can cause interference on direction-finding equipment.

11.4 Råd om lokaliserings- och kommunikationsutrustning som ska föras ombord på beredskapsbåtar och räddningsfarkoster

11.4 Advice on location and communication equipment to be carried by rescue boats and survival craft

När det fastställs vilken utrustning som ska föras ombord för sändning av lokaliseringssignaler, bör hänsyn tas till kapaciteten på de efterspanings- och räddningsresurser som sannolikt svarar. Det är inte säkert att fartyg och luftfarkoster som svarar kan styra efter 406/121,5 MHz, och då bör andra lokaliseringsanordningar (t.ex. AIS-SART) övervägas.

In determining the equipment to be carried for transmitting signals for location, the capabilities of the search and rescue resources likely to respond should be borne in mind. Responding ships and aircraft may not be able to home to 406/121.5 MHz, in which case other locating devices (e.g. AIS-SART) should be considered.

12 YTTERLIGARE VÄGLEDNING TILL KAPITEL 11 (RUTTPLANERING)

12 ADDITIONAL GUIDANCE TO CHAPTER 11 (VOYAGE PLANNING)

När rutter planeras och genomförs bör fartyg beakta det följande:

In developing and executing a voyage plan ships should consider the following:

.1 i den händelse att marina däggdjur påträffas, bör hänsyn tas till eventuellt förekommande bästa praxis för att minimera onödigt störande, och

.1 in the event that marine mammals are encountered, any existing best practices should be considered to minimize unnecessary disturbance; and

.2 planering för att minimera inverkan av fartygets resa när fartyg trafikerar nära områden som har status som kulturminnen eller har kulturell betydelse.

.2 planning to minimize the impact of the ship's voyage where ships are trafficking near areas of cultural heritage and cultural significance.

Se också den ytterligare vägledningen till kapitel 9.

See also additional guidance to chapter 9.

13 YTTERLIGARE VÄGLEDNING TILL KAPITEL 12 (BEMANNING OCH UTBILDNING)

13 ADDITIONAL GUIDANCE TO CHAPTER 12 (MANNING AND TRAINING)

Ingen ytterligare vägledning.

No additional guidance.

DEL II-A

ÅTGÄRDER FÖR FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING

KAPITEL 1 – FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING GENOM OLJA

1.1 Operativa krav

1.1.1 I arktiska farvatten ska varje utsläpp i havet av olja eller oljeblandningar vara förbjudet.

1.1.2 Bestämmelserna i punkt 1.1.1 ska inte tillämpas på utsläpp av ren eller segregerad barlast.

1.1.3 Förutsatt att administrationen godkänner det, ska fartyg av kategori A som byggts före den 1 januari 2017 och som inte kan uppfylla bestämmelsen i punkt 1.1.1 i fråga om olja och oljeblandningar från maskinutrymmen och som kontinuerligt trafikerar arktiska farvatten i över 30 dagar uppfylla punkt 1.1.1 senast vid den första mellanliggande eller förnyade besiktning, av dessa den som kommer först, ett år efter den 1 januari 2017. Fram till detta datum ska dessa fartyg uppfylla utsläppskraven enligt regel 15.3 i bilaga I till MARPOL-konventionen.

1.1.4 Drift i polara farvatten ska beaktas, i tillämpliga fall, i oljedagboken, handböckerna och fartygets beredskapsplan för oljeförorening eller fartygets beredskapsplan för havsförorening enligt vad som krävs enligt bilaga I till MARPOL-konventionen.

1.2 Konstruktionskrav

1.2.1 För fartyg av kategori A och B som byggts den 1 januari 2017 eller senare och som har en sammanlagd brännoljekapacitet på mindre än 600 m³, ska alla brännoljetankar vara separerade från bordläggningen genom ett avstånd på minst 0,76 m. Denna bestämmelse tillämpas inte på små brännoljetankar med en maximal individuell kapacitet som högst uppgår till 30 m³.

1.2.2 För fartyg av kategori A och B som inte är oljetankfartyg och som byggts den 1 janu-

PART II-A

POLLUTION PREVENTION MEASURES

CHAPTER 1 – PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

1.1 Operational requirements

1.1.1 In Arctic waters any discharge into the sea of oil or oily mixtures from any ship shall be prohibited.

1.1.2 The provisions of paragraph 1.1.1 shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

1.1.3 Subject to the approval of the Administration, a category A ship constructed before 1 January 2017 that cannot comply with paragraph 1.1.1 for oil or oily mixtures from machinery spaces and is operating continuously in Arctic waters for more than 30 days shall comply with paragraph 1.1.1 not later than the first intermediate or renewal survey, whichever comes first, one year after 1 January 2017. Until such date these ships shall comply with the discharge requirements of MARPOL Annex I regulation 15.3.

1.1.4 Operation in polar waters shall be taken into account, as appropriate, in the Oil Record Books, manuals and the shipboard oil pollution emergency plan or the shipboard marine pollution emergency plan as required by MARPOL Annex I.

1.2 Structural requirements

1.2.1 For category A and B ships constructed on or after 1 January 2017 with an aggregate oil fuel capacity of less than 600 m³, all oil fuel tanks shall be separated from the outer shell by a distance of not less than 0.76 m. This provision does not apply to small oil fuel tanks with a maximum individual capacity not greater than 30 m³.

1.2.2 For category A and B ships other than oil tankers constructed on or after 1 January

ari 2017 eller senare ska alla lasttankar som byggts och som används för transport av olja ska vara separerade från bordläggningen genom ett avstånd på minst 0,76 m.

1.2.3 För oljetankfartyg av kategori A och B på mindre än 5000 dödviktston som byggts den 1 januari 2017 eller senare ska hela last-tanklängden vara skyddad med

.1 dubbelbottentankar eller utrymmen som stämmer överens med de tillämpliga bestämmelserna i regel 19.6.1 i bilaga 1 till MARPOL-konventionen, och

.2 vingtankar eller utrymmen i enlighet med regel 19.3.1 i bilaga 1 till MARPOL-konventionen som uppfyller det tillämpliga avståndskravet i regel 19.6.2 i bilaga I till MARPOL-konventionen.

1.2.4 För fartyg av kategori A och B som byggts den 1 januari 2017 eller senare ska alla spilloljetankar och tankar för oljehaltigt slagvatten vara separerade från bordläggningen genom ett avstånd på minst 0,76 m. Denna bestämmelse tillämpas inte på små tankar med en maximal individuell kapacitet på högst 30 m³.

KAPITEL 2 – FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING GENOM SKADLIGA FLYTANDE ÄMNEN I BULK

2.1 Operativa krav

2.1.1 I arktiska farvatten är varje utsläpp i havet av skadliga flytande ämnen (NLS), eller av blandningar som innehåller sådana ämnen, förbjudet.

2.1.2 Drift i polara farvatten ska beaktas, i tillämpliga fall, i lastdagboken, handboken och fartygets beredskapsplan för havsförorening genom skadliga flytande ämnen eller fartygets beredskapsplan för havsförorening som krävs enligt bilaga II till MARPOL-konventionen.

2.1.3 För fartyg av kategori A och B som byggts den 1 januari 2017 eller senare, ska förande av skadliga flytande ämnen (NLS) som anges i kolumn e i kapitel 17 som far-

2017, all cargo tanks constructed and utilized to carry oil shall be separated from the outer shell by a distance of not less than 0.76 m.

1.2.3 For category A and B oil tankers of less than 5,000 tonnes deadweight constructed on or after 1 January 2017, the entire cargo tank length shall be protected with:

.1 double bottom tanks or spaces complying with the applicable requirements of regulation 19.6.1 of MARPOL Annex I; and

.2 wing tanks or spaces arranged in accordance with regulation 19.3.1 of MARPOL Annex I and complying with the applicable requirements for distance referred to in regulation 19.6.2 of MARPOL Annex I.

1.2.4 For category A and B ships constructed on or after 1 January 2017 all oil residue (sludge) tanks and oily bilge water holding tanks shall be separated from the outer shell by a distance of not less than 0.76 m. This provision does not apply to small tanks with a maximum individual capacity not greater than 30 m³.

CHAPTER 2 – CONTROL OF POLLUTION BY NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

2.1 Operational requirements

2.1.1 In Arctic waters any discharge into the sea of noxious liquid substances (NLS), or mixtures containing such substances, shall be prohibited.

2.1.2 Operation in polar waters shall be taken into account, as appropriate, in the Cargo Record Book, the Manual and the shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances or the shipboard marine pollution emergency plan as required by MARPOL Annex II.

2.1.3 For category A and B ships constructed on or after 1 January 2017, the carriage of NLS identified in chapter 17, column e, as ship type 3 or identified as NLS in chapter 18

tygstyp 3 eller som fastställts som skadliga flytande ämnen (NLS) i kapitel 18 i internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar farliga kemikalier i bulk (IBC-koden) i lasttankar på fartyg av typ 3 godkännas av administrationen. Resultaten ska återges i det internationella föroreningsskyddscertifikatet för transport av skadliga flytande ämnen i bulk eller i driftscertifikatet, och ska ange driften i polara farvatten.

KAPITEL 3 – FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING GENOM SKADLIGA ÄMNER SOM TRANSPORTERAS TILL SJÖSS I FÖRPACKAD FORM

Har avsiktligt lämnats tomt.

KAPITEL 4 – FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING GENOM TOALETTFALL FRÅN FARTYG

4.1 Definitioner

4.1.1 Byggt betyder ett fartyg för vilket kölsträckning ägt rum eller som befinner sig på motsvarande byggnadsstadium.

4.1.2 Shelfis betyder en i vattnet flytande isplatta av betydande tjocklek som höjer sig 2 till 50 m eller mer över havsytan och som är fast vid kusten.³⁷

4.1.3 Fastis betyder havsis som bildas och blir liggande fast längs kusten där den är fast vid land, en isvägg, en isfront, mellan grund eller isberg som stött på grund.¹⁹

4.2 Operativa krav

4.2.1 Utsläpp av toalettavfall inom polara farvatten är förbjudet med undantag för när det görs i enlighet med bilaga IV till MARPOL-konventionen och följande krav:

.1 fartyget släpper ut finfördelat och desinficerat toalettavfall i enlighet med regel 11.1.1 i bilaga IV till MARPOL-konventionen på ett avstånd av mer än 3 nautiska mil från vilken shelfis eller fastis som helst, och ska vara så

of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk in cargo tanks of type 3 ships shall be subject to the approval of the Administration. The results shall be reflected on the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk or Certificate of Fitness identifying the operation in polar waters.

CHAPTER 3 –PREVENTION OF POLLUTION BY HARMFUL SUBSTANCES CARRIED BY SEA IN PACKAGED FORM

Kept blank intentionally.

CHAPTER 4 –PREVENTION OF POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS

4.1 Definitions

4.1.1 Constructed means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction.

4.1.2 Ice-shelf means a floating ice sheet of considerable thickness showing 2 to 50 m or more above sea-level, attached to the coast.³⁷

4.1.3 Fast ice means sea ice which forms and remains fast along the coast, where it is attached to the shore, to an ice wall, to an ice front, between shoals or grounded icebergs.¹⁹

4.2 Operational requirements

4.2.1 Discharges of sewage within polar waters are prohibited except when performed in accordance with MARPOL Annex IV and the following requirements:

.1 the ship is discharging comminuted and disinfected sewage in accordance with regulation 11.1.1 of MARPOL Annex IV at a distance of more than 3 nautical miles from any ice-shelf or fast ice and shall be as far as

³⁷ Det hänvisas till Meteorologiska världsorganisationens (WMO) havsisnomenklatur.
Refer to the WMO Sea-Ice Nomenclature.

långt det är praktiskt möjligt från områden med en iskoncentration som överstiger 1/10, eller

practicable from areas of ice concentration exceeding 1/10; or

.2 fartyget släpper ut toalettavfall som inte finfördelats och desinficerats i enlighet med regel 11.1.1 i bilaga IV till MARPOL-konventionen och på ett avstånd av mer än 12 nautiska mil från vilken shelfis eller fastis som helst, och ska vara så långt det är praktiskt möjligt från områden med en iskoncentration som överstiger 1/10, eller

.2 the ship is discharging sewage that is not comminuted or disinfected in accordance with regulation 11.1.1 of MARPOL Annex IV and at a distance of more than 12 nautical miles from any ice-shelf or fast ice and shall be as far as practicable from areas of ice concentration exceeding 1/10; or

.3 fartyget använder ett godkänt reningsverk för toalettavfall³⁸ som certifierats av administrationen för att uppfylla de operativa kraven i antingen regel 9.1.1 eller 9.2.1 i bilaga IV till MARPOL-konventionen, och släpper ut toalettavfall i enlighet med regel 11.1.2 i bilaga IV och ska vara så långt det är praktiskt möjligt från närmaste land, varje shelfis, fastis eller områden med en iskoncentration som överstiger 1/10.

.3 the ship has in operation an approved sewage treatment plant³⁸ certified by the Administration to meet the operational requirements in either regulation 9.1.1 or 9.2.1 of MARPOL Annex IV, and discharges sewage in accordance with regulation 11.1.2 of Annex IV and shall be as far as practicable from the nearest land, any ice-shelf, fast ice or areas of ice concentration exceeding 1/10.

4.2.2 Utsläpp av toalettavfall i havet är förbjudet från fartyg av kategori A och B som byggts den 1 januari 2017 eller senare och från alla passagerarfartyg som byggts den 1 januari 2017 eller senare, med undantag för när sådana utsläpp stämmer överens med punkt 4.2.1.3 i detta kapitel.

4.2.2 Discharge of sewage into the sea is prohibited from category A and B ships constructed on or after 1 January 2017 and all passenger ships constructed on or after 1 January 2017, except when such discharges are in compliance with paragraph 4.2.1.3 of this chapter.

4.2.3 Trots kraven i punkt 4.2.1 får fartyg av kategori A och B som trafikerar områden med en iskoncentration som överstiger 1/10 under längre tidsperioder, endast släppa ut toalettavfall²⁰ genom användning av ett godkänt reningsverk för toalettavfall som certifierats av administrationen för att uppfylla de operativa kraven i antingen regel 9.1.1 eller 9.2.1 i bilaga IV till MARPOL-konventionen. Sådana utsläpp ska godkännas av administrationen.

4.2.3 Notwithstanding the requirements of paragraph 4.2.1, category A and B ships that operate in areas of ice concentrations exceeding 1/10 for extended periods of time, may only discharge sewage using an approved sewage treatment plant²⁰ certified by the Administration to meet the operational requirements in either regulation 9.1.1 or 9.2.1 of MARPOL Annex IV. Such discharges shall be subject to the approval by the Administration.

³⁸ Det hänvisas till resolution MEPC.2(VI), resolution MEPC.159(55) eller resolution MEPC.227(64), i tillämpliga fall.

Refer to resolution MEPC.2(VI), resolution MEPC.159(55) or resolution MEPC.227(64) as applicable

KAPITEL 5 – FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING GENOM FAST AVFALL FRÅN FARTYG

5.1 Definitioner

5.1.1 Shelfis betyder en i vattnet flytande is-platta av betydande tjocklek som höjer sig 2 till 50 m eller mer över havsytan och som är fast vid kusten.³⁹

5.1.2 Fastis betyder havsis som bildas och blir liggande fast längs kusten där den är fast vid land, en isvägg, en isfront,³⁹ mellan grund eller isberg som stött på grund.

5.2 Operativa krav

5.2.1 I arktiska farvatten ska utsläpp i havet av fast avfall som är tillåtet i enlighet med regel 4 i bilaga V till MARPOL-konventionen uppfylla följande tilläggskrav:

.1 utsläpp i havet av matavfall är endast tillåtet när fartyget är så långt det är praktiskt möjligt från områden med en iskoncentration som överstiger 1/10, men i varje fall inte mindre än 12 nautiska mil från närmaste land, närmaste shelfis eller närmaste fastis,

.2 matavfall ska finfördelas eller malas och ska kunna passera genom ett nät med högst 25 mm stora öppningar. Matavfall ska inte vara förorenat av andra avfallstyper,

.3 matavfall ska inte släppas ut på isen,

.4 utsläpp av djurkroppar är förbjudet, och

.5 utsläpp av lastrester som inte kan samlas upp med hjälp av allmänt tillgängliga metoder för lossning ska endast vara tillåtna när fartyget är på resa och när alla följande förutsättningar är uppfyllda:

.1 lastrester, rengöringsmedel eller tillsat-sämnen som ingår i det tvättvatten som an-

CHAPTER 5 – PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS

5.1 Definitions

5.1.1 Ice-shelf means a floating ice sheet of considerable thickness showing 2 to 50 m or more above sea-level, attached to the coast.³⁹

5.1.2 Fast ice means sea ice which forms and remains fast along the coast, where it is attached to the shore, to an ice wall, to an ice front, between shoals or grounded icebergs³⁹

5.2 Operational requirements

5.2.1 In Arctic waters, discharge of garbage into the sea permitted in accordance with regulation 4 of MARPOL Annex V, shall meet the following additional requirements:

.1 discharge into the sea of food wastes is only permitted when the ship is as far as practicable from areas of ice concentration exceeding 1/10, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land, nearest ice-shelf, or nearest fast ice;

.2 food wastes shall be comminuted or ground and shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm. Food wastes shall not be contaminated by any other garbage type;

.3 food wastes shall not be discharged onto the ice;

.4 discharge of animal carcasses is prohibited; and

.5 discharge of cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading shall only be permitted while the ship is en route and where all the following conditions are satisfied:

.1 cargo residues, cleaning agents or additives, contained in hold washing water do not

³⁹ Det hänvisas till Meteorologiska världsorganisationens (WMO) havsisnomenklatur.
Refer to the WMO Sea-Ice Nomenclature

vänts i lastutrymmet innehåller inte några ämnen som klassificeras som skadliga för havsmiljön, med beaktande av de riktlinjer som tagits fram av organisationen,	include any substances classified as harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization;
.2 både avgångshamnen och följande destinationshamn finns inom arktiska farvatten och fartyget kommer inte att förflytta sig utanför de arktiska farvattnen mellan dessa hamnar,	.2 both the port of departure and the next port of destination are within Arctic waters and the ship will not transit outside Arctic waters between those ports;
.3 inga adekvata mottagningsanordningar finns tillgängliga i dessa hamnar, med beaktande av de riktlinjer som organisationen tagit fram, och	.3 no adequate reception facilities are available at those ports taking into account guidelines developed by the Organization; and
.4 när de förutsättningar som anges i underpunkterna 5.2.1.5.1, 5.2.1.5.2 och 5.2.1.5.3 i denna punkt är uppfyllda, ska utsläpp av tvättvatten som använts i lastutrymmet och som innehåller rester göras så långt det är praktiskt möjligt från områden där iskoncentrationen överskrider 1/10, men i alla händelser minst 12 nautiska mil från närmaste land, närmaste shelfis eller närmaste fastis.	.4 where the conditions of subparagraphs 5.2.1.5.1, 5.2.1.5.2 and 5.2.1.5.3 of this paragraph have been fulfilled, discharge of cargo hold washing water containing residues shall be made as far as practicable from areas of ice concentration exceeding 1/10, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land, nearest ice shelf, or nearest fast ice.
5.2.2 I Antarktisområdet ska utsläpp i havet av fast avfall som är tillåtet enligt regel 6 i bilaga V till MARPOL-konventionen uppfylla följande tilläggskrav:	5.2.2 In the Antarctic area, discharge of garbage into the sea permitted in accordance with regulation 6 of MARPOL Annex V, shall meet the following additional requirements:
.1 utsläpp enligt regel 6.1 i bilaga V till MARPOL-konventionen ska vara så långt det är praktiskt möjligt från områden med en iskoncentration som överstiger 1/10, men i alla händelser minst 12 nautiska mil från närmaste fastis, och	.1 discharges under regulation 6.1 of MARPOL Annex V shall be as far as practicable from areas of ice concentration exceeding 1/10, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest fast ice; and
.2 matavfall ska inte släppas ut på is.	.2 food waste shall not be discharged onto ice.
5.2.3 Drift i polara farvatten ska tas i beaktande, i tillämpliga fall, i avfallsdagboken, avfallshanteringsplanen och de affischer som krävs enligt bilaga V till MARPOL-konventionen.	5.2.3 Operation in polar waters shall be taken into account, as appropriate, in the Garbage Record Book, Garbage Management Plan and the placards as required by MARPOL Annex V.

DEL II-B

YTTERLIGARE VÄGLEDNING OM BESTÄMMELSERNA I INLEDNINGEN OCH DEL II-A

1 Ytterligare vägledning till kapitel 1

1.1 Fartyg uppmanas tillämpa regel 43 i bilaga I till MARPOL-konventionen vid drift i arktiska farvatten.

1.2 Icke-giftiga biologiskt nedbrytbara smörjmedel eller vattenbaserade system bör övervägas i smorda komponenter på utsidan av skrovet under vattenlinjen som har gränssytor med direkt kontakt med havsvatten, liksom axeltätningar och svängkranstätningar.

2 Ytterligare vägledning till kapitel 2

Fartyg av kategori A och B som byggts den 1 januari 2017 eller senare och som certifierats för att föra skadliga flytande ämnen (NLS) uppmanas föra NLS som fastställts i kolumn e i kapitel 17 som ett fartyg av typ 3 eller som fastställs som NLS i kapitel 18 i den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar farliga kemikalier i bulk (IBC-koden) i tankar som separerats från bordläggningen genom ett avstånd på minst 760 mm.

3 Ytterligare vägledning till kapitel 5

För att minimera de risker som hänför sig till dödsfall bland djur som transporteras, bör hänsyn tas till hur djurkroppar hanteras, behandlas och lagras ombord när fartyget för sådan last och trafikerar polara farvatten. Det hänvisas i synnerhet till 2012 års riktlinjer för genomförande av bilaga V till MARPOL-konventionen (2012 Guidelines for the implementation of MARPOL Annex V (resolution MEPC.219(63)), sådan den lyder ändrad genom MEPC.239(65)) och 2012 års riktlinjer för utarbetande av avfallshanteringsplaner (Guidelines for the development of garbage management plans (resolution MEPC.220(63))).

PART II-B

ADDITIONAL GUIDANCE REGARDING THE PROVISIONS OF THE INTRODUCTION AND PART II-A

1 Additional guidance to chapter 1

1.1 Ships are encouraged to apply regulation 43 of MARPOL Annex I when operating in Arctic waters.

1.2 Non-toxic biodegradable lubricants or water-based systems should be considered in lubricated components located outside the underwater hull with direct seawater interfaces, like shaft seals and slewing seals.

2 Additional guidance to chapter 2

Category A and B ships, constructed on or after 1 January 2017 and certified to carry noxious liquid substances (NLS), are encouraged to carry NLS identified in chapter 17, column e, as ship type 3 or identified as NLS in chapter 18 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, in tanks separated from the outer shell by a distance of not less than 760 mm.

3 Additional guidance to chapter 5

In order to minimize the risks associated with animal cargo mortalities, consideration should be given to how animal carcasses will be managed, treated, and stored on board when ships carrying such cargo are operating in polar waters. Reference is made in particular to the 2012 Guidelines for the implementation of MARPOL Annex V (resolution MEPC.219(63)), as amended by resolution MEPC.239(65)) and the 2012 Guidelines for the development of garbage management plans (resolution MEPC.220(63)).

4 Ytterligare vägledning enligt andra konventioner och riktlinjer som gäller miljön

4.1 Tills den internationella konventionen för kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment träder i kraft bör de bestämmelser om ballastvattenhantering som ingår i standarden om byte av ballastvatten som anges i regel D-1, eller den kvalitetsstandard för ballastvatten som anges i regel D-2 i konventionen beaktas, i tillämpliga fall. Bestämmelserna i riktlinjerna för byte av ballastvatten på Antarktiskonventionens område (Guidelines for ballast water exchange in the Antarctic treaty area (resolution MEPC.163(56))) bör beaktas tillsammans med andra relevanta riktlinjer som tagits fram av organisationen.

4.2 Vid val av ballastvattenhanteringssystem bör det fästas uppmärksamhet vid sådana begränsande förhållanden som specificeras i bihanget till certifikatet om typgodkännande och den temperatur vid vilken systemet har testats, för att säkerställa att det är lämpat och effektivt i polara farvatten.

4.3 För att minimera risken för överföring av invasiva vattenlevande arter genom påväxt, bör åtgärder övervägas för att minimera risken för snabbare degradering av påväxthindrande ytbeläggning som har samband med drift i polaris. Det hänvisas i synnerhet till 2011 års riktlinjer för kontroll och hantering av påväxt på fartyg för att minimera överföring av invasiva vattenlevande arter (2011 Guidelines for the control and management of ships' biofouling to minimize the transfer of invasive aquatic species (resolution MEPC.207(62))).

4 Additional guidance under other environmental conventions and guidelines

4.1 Until the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments enters into force, the ballast water management provisions of the ballast water exchange standard, set out in regulation D-1, or the ballast water performance standard, set out in regulation D-2 of the Convention should be considered as appropriate. The provisions of the Guidelines for ballast water exchange in the Antarctic treaty area (resolution MEPC.163(56)) should be taken into consideration along with other relevant guidelines developed by the Organization.

4.2 In selecting the ballast water management system, attention should be paid to limiting conditions specified in the appendix of the Type Approval Certificate and the temperature under which the system has been tested, in order to ensure its suitability and effectiveness in polar waters.

4.3 In order to minimize the risk of invasive aquatic species transfers via biofouling, measures should be considered to minimize the risk of more rapid degradation of anti-fouling coatings associated with polar ice operations. Reference is made in particular to the 2011 Guidelines for the control and management of ships' biofouling to minimize the transfer of invasive aquatic species (resolution MEPC.207(62)).

Tabell: Exempel på frågor som hänför sig till skadliga påväxthindrande system och som beaktats av vissa isgående fartyg

(denna tabell används av operatörerna för vissa isgående fartyg)

	Skrov	Sjövattenintag
Trafikering året runt i istäckt polara farvatten		• Nötningshårdig beläggning. • I överensstämmelse med AFS-konventionen. Tjockleken på det påväxthindrande systemet ska bestämmas av fartygsägaren.
Periodisk trafikering i istäckta polara farvatten	• Nötningshårdig isbeläggning med låg friktion. • På sidor, ovanför slagkölen, är den maximala tjockleken på påväxthindrande system 75 µm, för att skydda skrovet mellan påföring av påväxthindrande system och följande förväntade resa till istäckta vatten. På bottenområdet bestäms tjockleken av fartygsägaren. Sammansättningen av det påväxthindrande systemet bör också bestämmas av fartygsägaren.	• I överensstämmelse med AFS-konventionen. Tjockleken på det påväxthindrande systemet ska bestämmas av fartygsägaren.
Fartyg av klass B och C	• I överensstämmelse med AFS-konventionen. Tjockleken på det påväxthindrande systemet ska bestämmas av fartygsägaren.	• I överensstämmelse med AFS-konventionen. Tjockleken på det påväxthindrande systemet ska bestämmas av fartygsägaren.

Table: Example of matters related to anti-fouling systems taken into consideration by some ice-going ships
(this table is used by some operators of ice-going ships)

	Hull	Sea chest
Year round operation in ice-covered polar waters		• Abrasion resistant coating. • Compliant with the AFS Convention. Thickness of anti-fouling system to be decided by shipowner.
Intermittent operation in ice-covered polar waters	• Abrasion resistant low friction ice coating. • In sides, above bilge keel, max thickness of anti-fouling system 75 µm, to protect hull between application of anti-fouling system and next anticipated voyage to ice-covered waters. In bottom area thickness to be decided by shipowner. Composition of anti-fouling system should also be decided by the shipowner.	• Compliant with the AFS Convention. Thickness of anti-fouling system to be decided by shipowner.
Category B and C vessels	• Compliant with the AFS Convention. Thickness of antifouling system to be decided by shipowner.	• Compliant with the AFS Convention. Thickness of anti-fouling system to be decided by shipowner.

BIHANG 1

APPENDIX 1

**Formulär för fartyg som trafikerar polara
farvatten**

**Form of Certificate for Ships operating in
Polar Waters**

POLARFARTYGSCERTIFIKAT

Till detta certifikat ska fogas
en utrustningsförteckning för polarfartygscertifikatet

(officiell stämpel)

(Stat)

Utfärdat enligt bestämmelserna i

1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, med senare ändringar, enligt
bemyndigande av regeringen i

(Statens namn)

av

(bemyndigad person eller organisation)

Upplysningar om fartyget⁴⁰

Fartygets namn.....
Registreringsnummer eller signalbokstäver.....
Hemmahamn.....
Bruttotonnage.....
IMO-nummer⁴¹.....

HÄRMED INTYGAS

- 1 Att fartyget har besiktats i enlighet med de tillämpliga säkerhetsrelaterade bestämmelserna i internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvatten.
- 2 Att besiktningen⁴² visade att fartygets konstruktion, utrustning, tillbehör, radiostationsarrangemang och

⁴⁰ Upplysningar om fartyget kan alternativt placeras horisontalt i boxar.

⁴¹ I överensstämmelse med IMO:s system för identifieringsnummer för fartyg som antagits genom organisationens resolution A.1078(28).

RP 3/2017 rd

material, samt deras tillstånd, på alla sätt är tillfredsställande, och att fartyget uppfyller de relevanta bestämmelserna i koden.

Fartyg av kategori A/B/C⁴³ som följer:

Isklass och isförstärkt djupgående

Isklass	Största djupgående		Minsta djupgående	
	Ak-	Förut	Ak-	Förut

- 2.1 Fartygstyp: tankfartyg/passagerarfartyg/annat⁴³
- 2.2 Fartyg vars trafikering begränsats till isfria farvatten/öppet vatten/andra isförhållanden⁴³
- 2.3 Fartyg avsett för drift i låga lufttemperaturer: Ja/Nej⁴³
- 2.3.1 Polar driftstemperatur:°C/inte relevant⁴³
- 2.4 Maximal förväntad räddningstiddagar
- 3 Fartyget har varit/har inte varit⁴³ föremål för alternativ utformning och alternativa arrangemang enligt regel XIV/4 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, med ändringar.
- 4 Ett dokument om godkännande för alternativ utformning och alternativa arrangemang för konstruktion, maskineri och elektriska installationer/brandskydd/livräddningsanordningar och arrangemang⁴ finns/finns inte⁴³ bifogat till detta certifikat.
- 5 Operativa begränsningar

Fartyget har tilldelats följande begränsningar för drift i polara farvatten:

- 5.1 Isförhållanden:
.....
- 5.2 Temperatur:
- 5.3 Höga breddgrader:

Detta certifikat är giltigt till den med förbehåll för årlig/periodisk/mellanliggande besiktning i enlighet med punkt 1.3 i koden⁴⁴

⁴² Enligt regel 1.3 i internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvatten

⁴³ Stryk det som inte gäller.

⁴⁴ Stryk det som inte gäller.

RP 3/2017 rd

Datum för slutförande av den besiktning som detta certifikat grundar sig på:
(dd/mm/åååå)

Utfärdat i
(Ort för certifikatets utfärdande)

.....
(Datum för utfärdande)

.....
(Underskrift av tjänsteman som bemyndigats att utfärda certifikatet)

(Den utfärdande myndighetens sigill eller stämpel, i förekommande fall)

Påteckning för årlig, periodisk eller mellanliggande besiktning⁶

HÄRMED INTYGAS ATT fartyget vid en besiktning enligt kraven i regel 1.3 i koden konstaterades uppfylla de relevanta kraven i koden.

Årlig inspektion: Underskrift:
(Underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort:

Datum:
(Myndighetens sigill eller stämpel, i förekommande fall)

Årlig/periodisk/mellanliggande⁴⁵ besiktning: Underskrift:
(Underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort:

Datum:
(Myndighetens sigill eller stämpel, i förekommande fall)

Årlig/periodisk/mellanliggande⁴⁵ besiktning: Underskrift:
(Underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort:

Datum:
(Myndighetens sigill eller stämpel, i förekommande fall)

⁴⁵ Stryk det som inte gäller.

Årlig inspektion:

Underskrift:
(Underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort:

Datum:
(Myndighetens sigill eller stämpel, i förekommande fall)

Påteckning om förlängning av certifikatet om det gäller för mindre än 5 år i situationer där regel I/14 c i konventionen är tillämplig⁴⁶

Fartyget uppfyller de relevanta kraven i konventionen och detta certifikat ska i enlighet med regel I/14 c i konventionen godtas som giltigt till den

Underskrift:
(Underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort:

Datum:
(Myndighetens sigill eller stämpel, i förekommande fall)

Påteckning efter slutförd förnyad besiktning och regel I/14 d i konventionen är tillämplig⁷

Fartyget uppfyller de relevanta kraven i konventionen och detta certifikat ska i enlighet med regel I/14 d i konventionen godtas som giltigt till den

Underskrift:
(Underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort:

Datum:
(Myndighetens sigill eller stämpel, i förekommande fall)

Påteckning för att förlänga giltigheten av certifikatet tills fartyget når besiktningshamnen eller för en anståndstid i situationer där regel I/14 e eller I/14 f i konventionen är tillämplig⁷

Detta certifikat ska, i enlighet med regel I/14(e)/I/14(f)7 i konventionen, godtas som giltigt till den

Underskrift:
(Underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort:

⁴⁶ Stryk det som inte gäller.

Datum:
(Myndighetens sigill eller stämpel, i förekommande fall)

Påteckning för framflyttning av årsdagen i situationer där regel I/14 h i konventionen är tillämplig⁴⁷

I enlighet med regel I/14(h) i konventionen är den nya årsdagen den

Underskrift:
(Underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort:

Datum:
(Myndighetens sigill eller stämpel, i förekommande fall)

I enlighet med regel I/14(h) i konventionen är den nya årsdagen den

Underskrift:
(Underskrift av bemyndigad tjänsteman)

Ort:

Datum:
(Myndighetens sigill eller stämpel, i förekommande fall)

⁴⁷ Stryk det som inte gäller.

Utrustningsförteckning för polarfartygscertifikatet

Denna förteckning ska permanent vara fogad till polarfartygscertifikatet

UTRUSTNINGFÖRTECKNING FÖR ÖVERENSSTÄMMELSE MED INTERNATIONELLA KODEN FÖR FARTYG SOM TRAFIKERAR POLARA FARVATTEN

1 Upplysningar om fartyget:

Fartygets namn:.....
 Identifikationsnummer eller -bokstäver:.....

2 Utrustningsförteckning:

2.1 Livräddningsanordningar

1	Det sammanlagda antalet räddningsdräkter med isolering:	.....
1.1	för besättningen	.....
1.2	för passagerare	.....
2	Det sammanlagda antalet termiska skydd	.....
3	Personlig överlevnadsutrustning och gruppöverlevnadsutrustning	.....
3.1	Personlig överlevnadsutrustning – för (antal personer)	.....
3.2	Gruppöverlevnadsutrustning – för (antal personer)	.....
3.3	Livflottarnas sammanlagda kapacitet i överensstämmelse med kapitel 8 i polarkode	.....
3.4	Livbåtarnas sammanlagda kapacitet i överensstämmelse med kapitel 8 i polarkoden	.....

2.2 Navigationsutrustning

1	Två självständiga ekolod eller ett ekolod med två separata självständiga omvandlare	.....
2	Fjärroterbara sökarljus med smal stråle som kan styras från bryggan eller andra medel för att upptäcka is visuellt	.....
3	Blinkande rött ljus som startas manuellt och är synligt bakom aktern (för fartyg som är involverade i isbrytarinsatser)	.....
4	Två eller flera icke-magnetiska självständiga medel för att fastställa och visa kurs	.....
5	GNSS-kompass eller motsvarande (för fartyg som trafikerar breddgrader högre än 80:e breddgraden)	.....

2.3

Kommunikationsutrustning

1	Ljudsignalsystem monterat så att det vänder akterut för att ange eskort- och nödmanövrer till fartyg som följer, på det sätt som anges i Internationella signalboken (för fartyg som är avsedda att tillhandahålla isbrytareskort).	.....
2	Röst- och/eller datakommunikation med relevanta huvudräddningscentraler.	.....
3	Utrustning för röstkommunikation med luftfartyg på 121,5 och 123,1 MHz.	.....
4	Tvåvägs röst- och datakommunikation med en telemedicinsk rådgivning (TMAS).	.....
5	Alla beredskapsbåtar och livbåtar, när de sjösätts för evakuering, har en anordning (i fråga om fartyg som certifierats för drift i låga lufttemperaturer)	.....
5.1	för sändning av anrop från fartyg till land,	.....
5.2	för sändning av signaler för lokalisering,	.....
5.3	för sändning och mottagning av på platsen-meddelanden.	.....
6	Alla räddningsfarkoster har en anordning	.....
6.1	för sändning av signaler för lokalisering, och	.....
6.2	för sändning och mottagning av på platsen-meddelanden.	.....

HÄRMED INTYGAS att denna förteckning är korrekt i alla avseenden

Utfärdad i.....
(Orten där förteckningen har utfärdats)

.....
(Datum för utfärdande)
(Underteckning av de vederbörligen bemyndigade tjänsteman som utfärdat förteckningen)

(Den utfärdande myndighetens sigill eller stämpel, i förekommande fall)

POLAR SHIP CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for the
Polar Ship Certificate

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the
International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended
under the authority of the Government of

(name of the State)

by _____
(person or organization authorized)

Particulars of ship⁴⁸

Name of ship.....
Distinctive number or letters.....
Port of registry.....
Gross tonnage.....
IMO Number⁴⁹.....

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with the applicable safety-related provisions of the International Code for Ships Operating in Polar Waters.

⁴⁸ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

⁴⁹ In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.1078(28)

RP 3/2017 rd

2 That the survey⁵⁰ showed that the structure, equipment, fittings, radio station arrangements, and materials of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the relevant provisions of the Code.

Category A/B/C⁵¹ ship as follows:

Ice Class and Ice Strengthened Draft Range

Ice class	Maximum draft		Minimum draft	
	Aft	Fwd	Aft	Fwd

2.1 Ship type: tanker/passenger ship/other⁵¹

2.2 Ship restricted to operate in ice free waters/open waters/other ice conditions⁵¹

2.3 Ship intended to operate in low air temperature: Yes/No⁵¹

2.3.1 Polar Service Temperature:°C/Not Applicable⁵¹

2.4 Maximum expected time of rescuedays

3 The ship was/was not⁵¹ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) XIV/⁵¹ of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended.

4 A Document of approval of alternative design and arrangements for structure, machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances and arrangements⁵¹ is/is not⁵¹ appended to this Certificate.

5 Operational limitations

The ship has been assigned the following limitations for operation in polar waters:

5.1 Ice conditions:

.....

5.2 Temperature:

5.3 High latitudes:

This certificate is valid until subject to

the annual/periodical/intermediate surveys in accordance with section 1.3 of the Code⁵²

⁵⁰ Subject to regulation 1.3 of the International Code for Ships Operating in Polar Waters.

⁵¹ Delete as appropriate.

⁵² Delete as applicable.

RP 3/2017 rd

Completion date of the survey on which this certificate is based:
(dd/mm/yyyy)

Issued at
(Place of issue of certificate)

.....
(Date of issue)

.....
(Signature of authorized official issuing the certificate)

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

Endorsement for annual, periodical and intermediate surveys⁶

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation 1.3 of the Code, the ship was
found to comply with the relevant requirements of the Code.

Annual survey: Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Periodical/Intermediate⁵³ survey: Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Periodical/Intermediate⁵³ survey: Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

⁵³ Delete as appropriate.

RP 3/2017 rd

Annual survey:

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where regulation I/14(c) of the Convention applies⁵⁴

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(c) of the Convention, be accepted as valid until.....

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14(d) of the Convention applies⁷

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(d) of the Convention, be accepted as valid until.....

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation I/14(e) or I/14(f) of the Convention applies⁷

This certificate shall, in accordance with regulation I/14(e)/I/14(f) of the Convention, be accepted as valid until.....

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

⁵⁴ Delete as appropriate.

RP 3/2017 rd

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement for advancement of anniversary date where regulation I/14(h) of the Convention applies⁵⁵

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is

Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is

Signed:

(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

⁵⁵ Delete as appropriate.

Record of Equipment for the Polar Ship Certificate

This record shall be permanently attached to the Polar Ships Certificate

RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE INTERNATIONAL CODE FOR SHIPS OPERATING
IN POLAR WATERS

1 Particulars of ship:

Name of ship:.....

Distinctive number or letters:.....

2 Record of equipment

2.1 Life-saving appliances

1	Total number of immersion suits with insulation:	.....
1.1	for crew	.....
2	Total number of thermal protective aids	.....
3	Personal and Group Survival Equipment	.....
3.1	Personal survival equipment – for number of persons	.....
3.2	Group survival equipment – for number persons	.....
3.3	Total capacity of liferafts in compliance with chapter 8 of the Polar Code	.....
3.4	Total capacity of lifeboats in compliance with chapter 8 of the Polar Code	.....

2.2 Navigation equipment

1	Two independent echo-sounding devices or a device with two separate independent transducers	.....
2	Remotely rotatable, narrow-beam search lights controllable from the bridge or other means to visually detect ice	.....
3	Manually initiated flashing red light visible from astern (for ships involved in icebreaking operations)	.....
4	Two or more non-magnetic independent means to determine and display heading	.....
5	GNSS compass or equivalent (for ships proceeding to latitudes over 80 degrees)	.....

2.3 Communication equipment

1. Sound signaling system mounted to face astern to indicate escort and emergency manoeuvres to following ships as described in the International Code of Signals (for ships intended to provide ice breaking escort).	.....
2. 2 Voice and/or data communications with relevant rescue coordination centres.	.....
3. Equipment for voice communications with aircraft on 121.5 and 123.1 MHz	.....
4. Two-way voice and data communication with a Telemedical Assistance Service (TMAS).	.....
5. All rescue boats and lifeboats, whenever released for evacuation, have a device (for ships certified to operate in low air temperature):	.....
5.1 for transmitting vessel to shore alerts;	.....
5.2 for transmitting signals for location;	.....
5.3 for transmitting and receiving on-scene communications.	.....
6. All other survival craft have a device:	.....
6.1 for transmitting signals for location; and	.....
6.2 for transmitting and receiving on-scene communications	.....

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 issuing authority, as appropriate)

BIHANG 2

Modell för innehållsförteckning i driftshandboken för polara farvatten

SÄKERHETSÅTGÄRDER

1 – Operativa egenskaper och begränsningar

Kapitel 1 Drift i is

1.1 Vägledning om driftssäkerhet för operatörer

Vägledning: Driftshandboken för polara farvatten bör fastställa de medel som bör användas när beslut fattas om huruvida isförhållandena överskrider fartygets konstruktionsbegränsningar, med beaktande av de driftsbegränsningar som ingår i polarfartygs-certifikatet. Ett lämpligt stödsystem för beslutsfattande, såsom Kanadas Arctic Ice Regime Shipping System och/eller det ryska iscertifikatet, sådant det beskrivs i navigationsreglerna för nordliga havsruttens farvatten (Rules of Navigation on the water area of the Northern Sea Route), kan användas. Personalen på bryggan bör ha utbildning i riktig användning av det system som ska vara i bruk. För fartyg som endast kommer att trafikera isfria farvatten bör det skapas förfaranden för att säkerställa att fartyget inte stöter på is.

1.2 Isbrytaregenskaper

Vägledning: Driftshandboken för polara farvatten bör ge information om de isförhållanden under vilka fartyget kan förväntas röra sig framåt utan avbrott. Detta kan konkluderas bl.a. utifrån en numerisk analys, modelltester eller genom sjöprov i is. Information om påverkan av isstyrka för ny eller rutten is och av snötäcke kan inkluderas.

1.3 Manövrering i is

1.4 Specialegenskaper

Vägledning: Där det är tillämpligt bör driftshandboken för polara farvatten inkludera resultaten av eventuella ekvivalensanalyser

APPENDIX 2

Model table of contents for the Polar Water Operational Manual (PWOM)

SAFETY MEASURES

1 – Operational capabilities and limitations

Chapter 1 Operation in ice

1.1 Operator guidance for safe operation

Guidance: The PWOM should establish the means by which decisions as to whether ice conditions exceed the ship's design limits should be made, taking into account the operational limitations on the Polar Ship Certificate. An appropriate decision support system, such as the Canada's Arctic Ice Regime Shipping System, and/or the Russian Ice Certificate as described in the Rules of Navigation on the water area of the Northern Sea Route, can be used. Bridge personnel should be trained in the proper use of the system to be utilized. For ships that will operate only in ice-free waters, procedures to ensure that will keep the ship from encountering ice should be established.

1.2 Icebreaking capabilities

Guidance: The PWOM should provide information on the ice conditions in which the ship can be expected to make continuous progress. This may be drawn, for example from numerical analysis, model test or from ice trials. Information on the influence of ice strength for new or decayed ice and of snow cover may be included.

1.3 Manoeuvring in ice

1.4 Special features

Guidance: Where applicable, the PWOM should include the results of any equivalency analyses made to determine Polar Ship cate-

som utförts för att fastställa polarfartygskategori/isklass. Handboken bör också ge information om användning av eventuella specialiserade system som installerats som hjälpmedel vid insatser i is.

Kapitel 2 Drift i låga lufttemperaturer

2.1 Systemutformning

Vägledning: I driftshandboken för polara farvatten bör ingå en förteckning av fartygets alla system som är känsliga för skador eller förlust av funktionalitet när de utsätts för låga temperaturer och de åtgärder som ska vidtas för att undvika funktionsfel.

Kapitel 3 Kommunikations- och navigeringskapacitet på höga breddgrader

Vägledning: Driftshandboken för polara farvatten bör fastställa varje begränsning i driftseffektiviteten för kommunikations- och navigeringsutrustning som kan följa av drift på höga breddgrader.

Kapitel 4 Resans längd

Vägledning: Driftshandboken för polara farvatten bör ge information om eventuella begränsningar för hur länge fartyget kan vara i drift, t.ex. bränsletankskapacitet, färskvattenkapacitet, proviantförråd, etc. Detta är normalt ett viktigt övervägande endast för mindre fartyg, eller för fartyg som planerar tillbringa längre perioder i is.

Del 2 – Fartygsdrift

Kapitel 1 Strategisk planering

De antaganden som använts vid utförandet av de nedan angivna analyserna bör införlivas i handboken.

1.1 Undvikande av farlig is

Vägledning: För fartyg som ofta trafikerar polara farvatten, bör driftshandboken för polara farvatten ge information om perioder under vilka fartyget bör kunna användas för drift i de planerade trafikeringsområdena.

gory/ice class. The manual should also provide information on the use of any specialized systems fitted to assist in ice operations.

Chapter 2 Operation in low air temperatures

2.1 System design

Guidance: The PWOM should list all ship systems susceptible to damage or loss of functionality by exposure to low temperatures, and the measures to be adopted to avoid malfunction.

Chapter 3 Communication and navigation capabilities in high latitudes

Guidance: The PWOM should identify any restrictions to operational effectiveness of communications and navigational equipment that may result from operating in high latitudes.

Chapter 4 Voyage duration

Guidance: The PWOM should provide information on any limitations on ship endurance such as fuel tankage, fresh water capacity, provision stores, etc. This will normally only be a significant consideration for smaller ships, or for ships planning to spend extended periods in ice.

Division 2 – Ship operations

Chapter 1 Strategic planning

Assumptions used in conducting the analyses referred to below should be included in the Manual.

1.1 Avoidance of hazardous ice

Guidance: For ships operating frequently in polar waters, the PWOM should provide information with respect to periods during which the ship should be able to operate for intended areas of operation. Areas that pose

Områden som medför särskilda problem, t.ex. flaskhalsar, isvallar och värsta upptecknade isförhållanden bör antecknas. När den tillgängliga informationen är begränsad eller av osäker kvalitet bör detta erkännas och antecknas som en risk vid planering av resor.

particular problems, e.g. chokepoints, ridging, as well as worst recorded ice conditions should be noted. Where the available information is limited or of uncertain quality, this should be recognized and noted as a risk for voyage planning.

1.2 Undvikande av farliga temperaturer

1.2 Avoidance of hazardous temperatures

Vägledning: För fartyg som ofta trafikerar polara farvatten bör driftshandboken för polara farvatten ge information om genomsnittlig daglig medeltemperatur och genomsnittlig daglig lägsta temperatur samt den lägsta temperatur som registrerats för varje dag under den planerade trafikeringsperioden. När den tillgängliga informationen är begränsad eller av osäker kvalitet bör detta erkännas som en risk vid planering av resor.

Guidance: For ships operating frequently in polar waters, the PWOM should provide information with respect to, the daily mean daily low temperature as well as the minimum recorded temperature for each of the days during the intended operating period. Where the available information is limited or of uncertain quality, this should be recognized as a risk for voyage planning.

1.3 Resans längd och varaktighet

1.3 Voyage duration and endurance

Vägledning: Det bör etableras förfaranden för upprättande av krav för förråd, och det bör fastställas lämpliga säkerhetsnivåer för säkerhetsmarginaler med beaktande av olika scenarier, t.ex. långsammare framfart än förväntat, kursändringar, ogynnsamma isförhållanden, nödhamnar och tillgång till proviant. Källor för och tillgång till bränsletyper bör etableras, med hänsyn tagen till långa ledtider för leverans.

Guidance: Procedures to establish requirements for supplies should be established, and appropriate safety levels for safety margins determined taking into account various scenarios, e.g. slower than expected steaming, course alterations, adverse ice conditions, places of refuge and access to provisions. Sources for and availability of fuel types should be established, taking into account long lead times required for deliveries.

1.4 Personalledning

1.4 Human resources management

Vägledning: Driftshandboken för polara farvatten bör ge vägledning för personalledning, med beaktande av de förväntade isförhållandena och kraven för isnavigering, förhöjda nivåer av vakthållning, vilotimmar, utmattning, och en process som säkerställer att dessa krav blir uppfyllda.

Guidance: The PWOM should provide guidance for the human resources management, taking into account the anticipated ice conditions and requirements for ice navigation, increased levels of watch keeping, hours of rest, fatigue and a process that ensures that these requirements will be met.

Kapitel 2 Arrangemang för mottagande av prognoser om miljömässiga förhållanden

Chapter 2 Arrangements for receiving forecasts of environmental conditions

Vägledning: Driftshandboken för polara farvatten bör beskriva medlen och frekvensen för tillhandahållande av is- och väderinformation. När ett fartyg är avsett för drift i eller nära förekomst av is, bör handboken ange när väder- och isinformation krävs och formatet för informationen.

Guidance: The PWOM should set out the means and frequency for provision of ice and weather information. Where a ship is intended to operate in or in the presence of ice, the manual should set out when weather and ice information is required and the format for the information.

När det är möjligt bör informationen inkludera både globala och lokaliserade prognoser som fastställer väder- och ismönster/regimer som kan utsätta fartyget för ogynnsamma förhållanden.

Frekvensen på uppdateringar bör ge tillräckligt tidig varning så att fartyget kan ta skydd eller använda andra metoder för att undvika faran, om förhållandena enligt prognosen överskrider fartygets egenskaper.

Driftshandboken för polara farvatten kan inkludera användning av en landbaserad leverantör av stödinformation som är en effektiv metod för att sortera den tillgängliga informationen, för att på det sättet endast ge fartyget den information som är relevant och reducera kraven på fartygets kommunikationssystem. Handboken kan också ange situationer där ytterligare bilder bör inhämtas och analyseras, samt var sådan ytterligare information kan inhämtas.

2.1 Isinformation

Vägledning: Driftshandboken för polara farvatten bör inkludera eller hänvisa till vägledning om hur radar bör användas för att identifiera isflak, hur radaren ska ställas in för att vara så effektiv som möjligt, instruktioner om hur radarbilder ska tolkas, osv. Om andra teknologier ska användas för att ge isinformation, bör också deras användning beskrivas.

2.2 Meteorologisk information

Kapitel 3 Verifikation av hydrografisk och meteorologisk information samt av navigeringsinformation

Vägledning: Driftshandboken för polara farvatten bör ge vägledning om användning av hydrografisk information i enlighet med vad som ytterligare beskrivs i tilläggsvägledningen till kapitel 10.

Kapitel 4 Användning av specialutrustning

4.1 Navigeringssystem

When available, the information should include both global and localized forecasts that will identify weather and ice patterns/regimes that could expose the ship to adverse conditions.

The frequency of updates should provide enough advance notice that the ship can take refuge or use other methods of avoiding the hazard if the conditions are forecast to exceed its capabilities.

The PWOM may include use of a land-based support information provider as an effective method of sorting through available information, thereby providing the ship only with information that is relevant, reducing demands on the ship's communications systems. The manual may also indicate instances in which additional images should be obtained and analysed, as well as where such additional information may be obtained.

2.1 Ice information

Guidance: The PWOM should include or refer to guidance on how radar should be used to identify ice floes, how to tune the radar to be most effective, instructions on how to interpret radar images, etc. If other technologies are to be used to provide ice information, their use should also be described.

2.2 Meteorological information

Chapter 3 Verification of hydrographic, meteorological and navigational information

Guidance: The PWOM should provide guidance on the use of hydrographic information as further described in the additional guidance to chapter 10.

Chapter 4 Operation of Special Equipment

4.1 Navigation systems

4.2 Kommunikationssystem

Kapitel 5 Förfaranden för att upprätthålla utrustningens och systemens funktionsduglighet

5.1 Förhindrande av nedisning samt avisning

Vägledning: Driftshandboken för polara farvatten bör ge vägledning om hur nedisning förebyggs eller reduceras med hjälp av operativa medel, hur nedisning övervakas och bedöms, hur avisning utförs med hjälp av tillgänglig utrustning på fartyget, och hur säkerheten för fartyget och dess besättning upprätthålls under alla dessa aspekter av driften.

5.2 Användning av havsvattenssystem

Vägledning: Driftshandboken för polara farvatten ska ge vägledning om hur havsvattenssystemens intag av is övervakas, förhindras och begränsas vid drift i is eller låga vattentemperaturer. Detta kan omfatta återcirkulation, användning av lågt i stället för högt havsvattenintag, etc.

5.3 Förfaranden för drift i låga temperaturer

Vägledning: Driftshandboken för polara farvatten bör ge vägledning om upprätthållande och övervakning av alla system och all utrustning som behöver hållas aktiva för att säkerställa funktionalitet, t.ex. genom värmeslingor (trace heating) eller kontinuerlig cirkulation av arbetsvätska.

Avdelning 3 – Riskhantering

Kapitel 1 Lindring av risker i begränsande miljöförhållanden

1.1 Åtgärder som ska tas i beaktande i ogynnsamma isförhållanden

Vägledning: Driftshandboken för polara farvatten bör innehålla vägledning om användning av låga hastigheter vid förekomst av farlig is. Förfaranden bör också etableras för förstärkt bemanning av vakthållning och utlik i situationer med stora risker från is, t.ex.

4.2 Communications systems

Chapter 5 Procedures to maintain equipment and system functionality

5.1 Icing prevention and de-icing

Guidance: The PWOM should provide guidance on how to prevent or mitigate icing by operational means, how to monitor and assess ice accretion, how to conduct de-icing using equipment available on the ship, and how to maintain the safety of the ship and its crew during all of these aspects of the operation.

5.2 Operation of seawater systems

Guidance: The PWOM should provide guidance on how to monitor, prevent or mitigate ice ingestion by seawater systems when operating in ice or in low water temperatures. This may include recirculation, use of low rather than high suction, etc.

5.3 Procedures for low temperature operations

Guidance: The PWOM should provide guidance on maintaining and monitoring any systems and equipment that are required to be kept active in order to ensure functionality; e.g. by trace heating or continuous working fluid circulation.

Division 3 – Risk management

Chapter 1 Risk mitigation in limiting environmental condition

1.1 Measures to be considered in adverse ice conditions

Guidance: The PWOM should contain guidance for the use of low speeds in the presence of hazardous ice. Procedures should also be set for enhanced watchkeeping and lookout manning in situations with high risks from ice, e.g. in proximity to icebergs, operation at

i närheten av isberg, vid drift nattetid och under andra situationer av låg sikt. När det finns möjlighet för kontakt med farlig is, bör förfaranden ta upp regelbunden övervakning, t.ex. lodning/inspektioner av utrymmen och tankar under vattenlinjen.

1.2 Åtgärder som ska tas i beaktande i ogynnsamma temperaturförhållanden

Vägledning: Driftshandboken för polara farvatten bör innehålla vägledning om driftsmässiga begränsningar i den händelse att temperaturer som är lägre än fartygets polara driftstemperatur påträffas eller ingår i väderprognoser. Dessa kan inkludera att uppehålla fartyget, skjuta upp utförandet av vissa typer av verksamhet, användning av provisorisk uppvärmning, och andra riskreducerande åtgärder.

Kapitel 2 Beredskap

Vägledning: Generellt bör driftshandboken för polara farvatten, när det finns en möjlighet för att låga lufttemperaturer, havsis och andra faror påträffas, ge vägledning om förfaranden som ökar effektiviteten för beredskapsåtgärder.

2.1 Haverikontroll

Vägledning: Driftshandboken för polara farvatten bör överväga arrangemang avseende åtgärder för skadekontroll för nödöverföring av vätskor och tillgång till tankar och lastutrymmen under bärgningsinsatser.

2.2 Brandbekämpning

2.3 Utrymning och evakuering

Vägledning: När kompletterande eller specialiserad livräddningsutrustning förs ombord för att beakta möjligheten för en förlängd räddningstid, att fartyget överges på is eller angränsande land, eller andra aspekter som är specifika för polar verksamhet bör driftshandboken för polara farvatten innehålla vägledning om användning av utrustningen och innehålla bestämmelser om lämplig utbildning och övningar.

night, and other situations of low visibility. When possibilities for contact with hazardous ice exist, procedures should address regular monitoring, e.g. soundings/inspections of compartments and tanks below the waterline.

1.2 Measures to be considered in adverse temperature conditions

Guidance: The PWOM should contain guidance on operational restrictions in the event that temperatures below the ships polar service temperature are encountered or forecast. These may include delaying the ship, postponing the conduct of certain types of operation, using temporary heating, and other risk mitigation measures.

Chapter 2 Emergency response

Guidance: In general, where the possibility of encountering low air temperatures, sea ice, and other hazards is present, the PWOM should provide guidance on procedures that will increase the effectiveness of emergency response measures.

2.1 Damage control

Guidance: the PWOM should consider damage control measures arrangements for emergency transfer of liquids and access to tanks and spaces during salvage operations.

2.2 Firefighting

2.3 Escape and evacuation

Guidance: Where supplementary or specialized lifesaving equipment is carried to address the possibilities of prolonged durations prior to rescue, abandonment onto ice or adjacent land, or other aspects specific to polar operations, the PWOM should contain guidance on the use of the equipment and provision for appropriate training and drills.

Kapitel 3 Koordination med beredskaps-tjänster

3.1 Fartygsberedskap

Vägledning: Driftshandboken för polara farvatten bör innehålla förfaranden som ska följas vid förberedelse av en resa och i händelse av att en oönskad händelse uppstår.

3.2 Bärgning

Vägledning: Driftshandboken för polara farvatten bör innehålla förfaranden som ska följas vid förberedelse av en resa och i händelse av att en oönskad händelse uppstår.

3.3 Efterspaning och räddning

Vägledning: Driftshandboken för polara farvatten bör innehålla information om fastställande av relevant huvudräddningscentral för varje planerad rutt och bör kräva att kontaktinformationen och förfarandena verifieras och uppdateras efter behov som en del av varje reseplan.

Kapitel 4 Förfaranden för upprätthållande av överlevnadsutrustning och fartygsintegritet i händelse av att fartyget fastnar i isen en längre tid.

Vägledning: När ett fartyg har särskilda funktioner för att begränsa säkerhets- och miljörisker till följd av att fartyget sitter fast i is under en längre tid, bör driftshandboken för polara farvatten ge information om hur dessa ska sättas i gång och användas. Detta kan t.ex. innebära fogande av ytterligare utrustning som ska styras från nödtavlor, att tömma system som riskerar skador genom frysning, att isolera delar av värme-, ventilerings- och luftkonditioneringssystem, osv.

4.1 Systemkonfiguration

4.2 Systemdrift

Del 4 – Gemensamma insatser

Kapitel 1 Eskorterade insatser

Vägledning: Driftshandboken för polara far-

Chapter 3 Coordination with emergency response services

3.1 Ship emergency response

Guidance: The PWOM should include procedures to be followed in preparing for a voyage and in the event of an incident arising.

3.2 Salvage

Guidance: The PWOM should include procedures to be followed in preparing for a voyage and in the event of an incident arising.

3.3 Search and rescue

Guidance: The PWOM should contain information on identifying relevant Rescue Coordination Centres for any intended routes, and should require that contact information and procedures be verified and updated as required as part of any voyage plan.

Chapter 4 Procedures for maintaining life support and ship integrity in the event of prolonged entrapment by ice.

Guidance: Where any ship incorporates special features to mitigate safety or environmental risks due to prolonged entrapment by ice, the PWOM should provide information on how these are to be set up and operated. This may include, for example, adding additional equipment to be run from emergency switchboards, draining systems at risk of damage through freezing, isolating parts of HVAC systems, etc.

4.1 System configuration

4.2 System operation

Division 4 – Joint operations

Chapter 1 Escorted operations

Guidance: The PWOM should contain or ref-

vatten bör innehålla eller hänvisa till information om regler och förfaranden som införts av kuststater som kräver eller tillhandahåller isbrytareskorttjänster. Handboken bör också betona behovet för befälhavaren att beakta fartygets begränsningar vid överenskommelse om utförande av eskortinsatser.

Kapitel 2 Konvojinsatser

erence information on the rules and procedures set out by coastal States who require or offer icebreaking escort services. The manual should also emphasize the need for the master to take account of the ship's limitations in agreeing on the conduct of escort operations.

Chapter 2 Convoy operations

RESOLUTION MEPC.265(68)

(antagen den 15 maj 2015)

ÄNDRINGAR I BILAGAN TILL 1978 ÅRS PROTOKOLL TILL 1973 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING FRÅN FARTYG

Ändringar i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL-konventionen

(Genom ändringarna blir iakttagandet av de miljörelaterade bestämmelserna i polarkoden obligatoriskt)

KOMMITTÉN FÖR SKYDD AV DEN MARINA MILJÖN,

SOM ERINRAR om artikel 38 (a) i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen som gäller ansvarsområdet för IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön vilket det fått genom internationella konventioner till skydd och hantering av havsförorening från fartyg,

SOM BEAKTAR artikel 16 i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, sådan den lyder modifierad genom 1978 års protokoll (MARPOL-konventionen), som fastställer förfarandet för införande av ändringar och ger det lämpliga organet i organisationen i uppgift att behandla och anta ändringar i den,

SOM ERKÄNNER behovet av att inrätta en tvingande ram för fartyg som trafikerar polara farvatten på grund av de ytterligare krav som ställs på fartyg, deras system och drift och som går utöver de nuvarande kraven i MARPOL-konventionen och andra relevanta bindande IMO-instrument,

SOM BEAKTAR resolution MEPC.264(68) genom vilken den antog de miljörelaterade bestämmelserna i den internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvatten (polarkoden),

SOM OCKSÅ BEAKTAR att sjösäkerhets-

RESOLUTION MEPC.265(68)

(adopted on 15 May 2015)

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

Amendments to MARPOL Annexes I, II, IV and V

(Making the use of the environment-related provisions of the Polar Code mandatory)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments thereto,

RECOGNIZING the need to provide a mandatory framework for ships operating in polar waters due to the additional demands on ships, their systems and operation, which go beyond the existing requirements of MARPOL, and other relevant binding IMO instruments,

NOTING resolution MEPC.264(68), by which it adopted the International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code) with respect to its environment-related provisions,

NOTING ALSO that the Maritime Safety

kommittén vid sitt nittiofjärde möte genom resolution MSC.385(94) antog de säkerhetsrelaterade bestämmelserna i internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvattnen, och genom resolution MSC.386(94) antog ändringar i 1974 års SOLAS-konvention för att göra de säkerhetsrelaterade bestämmelserna i polarkoden tvingande,

SOM HAR BEHANDLAT förslag till ändringar i bilagorna I, II, IV och V till MARPOL-konventionen för att göra de miljörelaterade bestämmelserna i polarkoden tvingande,

1 **ANTAR** i enlighet med artikel 16(2)(d) i MARPOL-konventionen ändringar i bilagorna I, II, IV och V vars text ingår i bilagan till denna resolution,

2 **BESLUTAR**, i enlighet med artikel 16(2)(f)(iii) i MARPOL-konventionen, att dessa ändringar ska anses ha blivit godtagna den 1 juli 2016 om inte fler än en tredjedel av parterna eller parter vars gemensamma handelsflotta till sitt bruttotonnage utgör minst 50 procent av världens handelsflotta före detta underrättat organisationen att de motsätter sig ändringarna,

3 **UPPMANAR** parterna att beakta att ändringarna, i enlighet med artikel 16(2)(g)(ii) i MARPOL-konventionen, träder i kraft den 1 januari 2017 efter att de blivit godkända i enlighet med punkt 2,

4 **BEGÄR** att generalsekreteraren, i de syften som anges i artikel 16(2)(e) i MARPOL-konventionen, översänder bestyrkta kopior av denna resolution och av den text på ändringar som ingår i bilagan till alla parter i MARPOL-konventionen,

5 **BEGÄR OCKSÅ** att generalsekreteraren översänder kopior av denna resolution och dess bilaga till de medlemmar i organisationen som inte är parter i MARPOL-konventionen.

Committee, at its ninety-fourth session, adopted, by resolution MSC.385(94), the International Code for Ships Operating in Polar Waters with respect to its safety-related provisions, and, by resolution MSC.386(94), amendments to the 1974 SOLAS Convention to make the safety-related provisions of the Polar Code mandatory,

HAVING CONSIDERED proposed amendments to MARPOL Annexes I, II, IV and V to make the environment-related provisions of the Polar Code mandatory,

1 **ADOPTS**, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, amendments to Annexes I, II, IV and V, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 **DETERMINES**, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2016, unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 **INVITES** the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 January 2017 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 **REQUESTS** the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;

5 **REQUESTS FURTHER** the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

BILAGA	ANNEX
ÄNDRINGAR I BILAGORNA I, II, IV OCH V TILL MARPOL-KONVENTIONEN	AMENDMENTS TO MARPOL ANNEXES I, II, IV AND V
BILAGA I	ANNEX I
REGLER TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING GENOM OLJA	REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL
Kapitel 1	Chapter 1
Allmänt	General
Regel 3	Regulation 3
<i>Befrielser och dispenser</i>	<i>Exemptions and waivers</i>
1 I punkt 1, införs orden "eller punkt 1.2 i del II-A i polarkoden" mellan "kapitlen 3 och 4 i denna bilaga" och "avseende konstruktion".	1 In paragraph 1, the words "or section 1.2 of part II-A of the Polar Code" are inserted between "chapters 3 and 4 of this Annex" and "relating to construction".
2 En ny punkt 5.2.2 fogas enligt följande:	2 A new paragraph 5.2.2 is added as follows:
"2 resor inom arktiska farvatten, eller"	"2 voyages within Arctic waters; or"
3 De befintliga punkterna 5.2.2 – 5.2.6 omnumreras till punkterna 5.2.3 – 5.2.7 och underpunkterna omnumreras på motsvarande sätt. I de omnumrerade punkterna 5.2.5 och 5.2.6 ersätts hänvisningen till punkterna "5.2.2" och "5.2.2.2" med "5.2.3" respektive "5.2.3.2".	3 The existing paragraphs 5.2.2 to 5.2.6 are renumbered as paragraphs 5.2.3 to 5.2.7 and the subparagraphs are renumbered accordingly. In the renumbered paragraphs 5.2.5 and 5.2.6, the referenced paragraph numbers "5.2.2" and "5.2.2.2" are replaced by "5.2.3" and "5.2.3.2", respectively.
4 Inledningen till den omnumrerade punkten 5.2.3 ersätts med följande:	4 The chapeau of the renumbered paragraph 5.2.3 is replaced with the following:
"3 resor inom 50 nautiska mil från närmaste land utanför specialområden eller arktiska farvatten som tankfartyget används i:"	"3 voyages within 50 nautical miles from the nearest land outside special areas or Arctic waters where the tanker is engaged in:"
Regel 4	Regulation 4
<i>Undantag</i>	<i>Exceptions</i>
5 Inledningen ersätts med följande:	5 The chapeau is replaced with the following:
"Regel 15 och 34 i denna bilaga och punkt 1.1.1 i del II-A i polarkoden ska inte tillämnas"	"Regulations 15 and 34 of this Annex and paragraph 1.1.1 of part II-A of the Polar Code shall not be referred to"

pas på:"

Code shall not apply to:"

Kapitel 3

Chapter 3

Krav för maskinutrymmen i alla fartyg

Requirements for machinery spaces of all ships

DEL B

PART B

Utrustning

Equipment

Regel 14

Regulation 14

Utrustning för filtrering av olja

Oil filtering equipment

6 Punkt 5.1 ersätts med följande:

6 Paragraph 5.1 is replaced with the following:

".1 varje fartyg som uteslutande används på resor inom specialområden eller i arktiska farvatten, eller"

".1 any ship engaged exclusively on voyages within special areas or Arctic waters, or"

7 I punkt 5.3.4, mellan orden "inom specialområden" och "eller har godkänts", insätts orden "eller arktiska farvatten".

7 In paragraph 5.3.4, between the words "within special areas" and "or has been accepted", the words "or Arctic waters" are inserted.

DEL C

PART C

Reglering av oljeutsläpp

Control of discharge of oil

Regel 15

Regulation 15

Reglering av oljeutsläpp

Control of discharge of oil

8 Till slutet av rubriken för avsnitt A fogas orden "förutom i arktiska farvatten".

8 At the end of the title for section A, the words "except in Arctic waters" are added.

9 Till slutet av rubriken för avsnitt C fogas orden "och arktiska farvatten".

9 At the end of the title for section C, the words "and Arctic waters" are added.

Kapitel 4

Chapter 4

Lastrumskrav för oljetankrar

Requirements for the cargo area of oil tankers

DEL C

PART C

Reglering av operativa utsläpp av olja

Control of operational discharges of oil

Regel 34	Regulation 34
<i>Reglering av oljeutsläpp</i>	<i>Control of discharge of oil</i>
10 Till slutet av rubriken för avsnitt A fogas orden "förutom i arktiska farvatten".	10 At the end of the title for section A, the words "except in Arctic waters" are added.
Kapitel 6	Chapter 6
Mottagningsanordningar	Reception facilities
Regel 38	Regulation 38
<i>Mottagningsanordningar</i>	<i>Reception facilities</i>
11 Till punkt 2.5 fogas orden "och punkt 1.1.1 i del II-A i polarkoden" efter orden "reglerna 15 och 34 i denna bilaga".	11 In paragraph 2.5, the words "and paragraph 1.1.1 of part II-A of the Polar Code" are added after the words "regulations 15 and 34 of this Annex".
12 Till punkt 3.5 fogas orden "och punkt 1.1.1 i del II-A i polarkoden" efter orden "regel 15 i denna bilaga".	12 In paragraph 3.5, the words "and paragraph 1.1.1 of part II-A of the Polar Code" are added after the words "regulation 15 of this Annex".
Kapitel 11	Chapter 11
Internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvatten	International Code for Ships Operating in Polar Waters
13 Ett nytt kapitel 11 fogas efter nuvarande kapitel 10, som följer:	13 A new chapter 11 is added after existing chapter 10 as follows:
"Kapitel 11	"Chapter 11
Internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvatten	International Code for Ships Operating in Polar Waters
Regel 46	Regulation 46
<i>Definitioner</i>	<i>Definitions</i>
I denna bilaga avses med	For the purpose of this Annex,
1 <i>Polarkoden</i> internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvatten som består av en inledning och delarna I-A och II-A och delarna I-B och II-B och som antagits genom resolution MSC.385(94) och MEPC.264(68), sådan den lyder med eventuella ändringar, förutsatt att	1 <i>Polar Code</i> means the International Code for Ships Operating in Polar Waters, consisting of an introduction, parts I-A and II-A and parts I-B and II-B, adopted by resolutions MSC.385(94) and MEPC.264(68), as may be amended, provided that:
.1 ändringarna i de miljörelaterade bestäm-	.1 amendments to the environment-related

melserna i inledningen och i kapitel 1 i del II-A i polarkoden antas, sätts i kraft och träder i kraft i enlighet med bestämmelserna i artikel 16 i denna konvention som gäller det tillämpliga förfarandet för ändring av ett bihang till en bilaga, och

.2 ändringarna i del II-B i polarkoden antas av kommittén för skydd av den marina miljön i enlighet med dess arbetsordning.

2 *Arktiska farvatten* de farvatten som finns norr om en linje från latitud 58°00'.0 N och longitud 042°00'.0 W till latitud 64°37'.0 N, longitud 035°27'.0 W och därifrån längs en loxodrom till latitud 67°03'.9 N, longitud 026°33'.4 W och därifrån längs en loxodrom till latitud 70°49'.56 N och longitud 008°59'.61 W (Sørkapp, Jan Mayen) och via Jan Mayens sydkust till 73°31'.6 N och 019°01'.0 E via ön Bjørnøya, and därifrån längs en storcirkel till latitud 68°38'.29 N och longitud 043°23'.08 E (Cap Kanin Nos) och därifrån via Asiens norra kust österut till Berings sund och från Berings sund västerut till latitud 60° N så långt som till Il'pyrskiy och längs 60:e norra breddgraden österut så långt som till Etolin Strait, det medräknat, och därifrån längs Nordamerikas norra kust så långt söderut som till latitud 60° N och därifrån österut längs parallellen till latitud 60° N, till longitud 056°37'.1 W och därifrån till latitud 58°00'.0 N, longitud 042°00'.0 W.

3 *Polara farvatten* arktiska farvatten och/eller Antarktisområdet.

Regel 47

Tillämpning och krav

1 Detta kapitel gäller alla fartyg som trafikerar polara farvatten.

2 Om inte något annat uttryckligen anges ska varje fartyg som omfattas av punkt 1 i denna regel uppfylla de miljörelaterade bestämmelserna i introduktionen och kapitel 1 i del II-A

provisions of the introduction and chapter 1 of part II-A of the Polar Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to an appendix to an annex; and

.2 amendments to part II-B of the Polar Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure.

2 *Arctic waters* means those waters which are located north of a line from the latitude 58°00'.0 N and longitude 042°00'.0 W to latitude 64°37'.0 N, longitude 035°27'.0 W and thence by a rhumb line to latitude 67°03'.9 N, longitude 026°33'.4 W and thence by a rhumb line to the latitude 70°49'.56 N and longitude 008°59'.61 W (Sørkapp, Jan Mayen) and by the southern shore of Jan Mayen to 73°31'.6 N and 019°01'.0 E by the Island of Bjørnøya, and thence by a great circle line to the latitude 68°38'.29 N and longitude 043°23'.08 E (Cap Kanin Nos) and hence by the northern shore of the Asian Continent eastward to the Bering Strait and thence from the Bering Strait westward to latitude 60° N as far as Il'pyrskiy and following the 60th North parallel eastward as far as and including Etolin Strait and thence by the northern shore of the North American continent as far south as latitude 60° N and thence eastward along parallel of latitude 60° N, to longitude 056°37'.1 W and thence to the latitude 58°00'.0 N, longitude 042°00'.0 W.

3 *Polar waters* means Arctic waters and/or the Antarctic area.

Regulation 47

Application and requirements

1 This chapter applies to all ships operating in polar waters.

2 Unless expressly provided otherwise, any ship covered by paragraph 1 of this regulation shall comply with the environment-related provisions of the introduction and

i polarkoden, utöver alla andra tillämpliga krav i denna bilaga.	with chapter 1 of part II-A of the Polar Code, in addition to any other applicable requirements of this Annex.
--	--

3 Vid tillämpningen av kapitel 1 i del II-A i polarkoden bör den ytterligare vägledning som ingår i del II-B i polarkoden beaktas."	3 In applying chapter 1 of part II-A of the Polar Code, consideration should be given to the additional guidance in part II-B of the Polar Code."
---	---

BIHANG II

APPENDIX II

Formulär för IOPP-certifikat och supplement	Form of IOPP Certificate and Supplements
---	--

Bihang

Appendix

Supplement till det internationella oljeskyddscertifikatet (IOPP-certifikatet) – Formulär A	Supplement to the international Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate) – Form A
---	--

14 Ett nytt stycke 8 fogas efter nuvarande stycke 7, som följer:	14 A new section 8 is added after existing section 7 as follows:
--	--

"8 Överensstämmelse med kapitel 1 i del II-A i polarkoden	"8 Compliance with part II-A – chapter 1 of the Polar Code
---	--

8.1 Fartyget stämmer överens med de miljörelaterade tilläggskraven i inledningen och punkt 1.2 i kapitel 1 i del II-A i polarkoden....."	8.1 The ship is in compliance with additional requirements in the environment-related provisions of the Introduction and section 1.2 of chapter 1 of part II-A of the Polar Code....."
--	--

Supplement till det internationella oljeskyddscertifikatet (IOPP-certifikatet) – Formulär B	Supplement to the international Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate) – Form B
---	--

15 Ett nytt stycke 11 fogas efter nuvarande stycke 10, som följer:	15 A new section 11 is added after existing section 10 as follows:
--	--

"11 Överensstämmelse med kapitel 1 i del II-A i polarkoden	"11 Compliance with part II-A – chapter 1 of the Polar Code
--	---

11.1 Fartyget stämmer överens med de miljörelaterade tilläggskraven i inledningen och punkt 1.2 i kapitel 1 i del II-A i polarkoden."	11.1 The ship is in compliance with additional requirements in the environmentrelated provisions of the introduction and section 1.2 of chapter I of part II-A of the Polar Code."
---	--

BILAGA II

ANNEX II

REGLER FÖR KONTROLL AV FÖRORENING GENOM SKADLIGA FLYTANDE ÄMNEN I BULK

REGULATIONS FOR THE CONTROL OF POLLUTION OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Kapitel 1	Chapter 1
Allmänt	General
Regel 3	Regulation 3
<i>Undantag</i>	<i>Exceptions</i>
1 I inledningen till punkt 1, mellan orden "denna bilaga" och "ska inte tillämpas", fogas orden "och kapitel 2 i del II-A i polarkoden".	1 In the chapeau of paragraph 1, between the words "this Annex" and "shall not apply", the words "and chapter 2 of part II-A of the Polar Code" are inserted.
Kapitel 6	Chapter 6
Hamnstaters kontrollåtgärder	Measures of control by port States
Regel 16	Regulation 16
<i>Kontrollåtgärder</i>	<i>Measures of control</i>
2 I punkt 3 ersätts hänvisningen till "regel 13 och i denna regel" med "regel 13 och i denna regel och kapitel 2 i del II-A i polarkoden när fartyget trafikerar arktiska farvatten,"	2 In paragraph 3, the reference to "regulation 13 and of this regulation" is replaced with "regulation 13 and of this regulation, and chapter 2 of part II-A of the Polar Code when the ship is operating in Arctic waters,"
Kapitel 10	Chapter 10
Internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvatten	International Code for Ships Operating in Polar Waters
3 Ett nytt kapitel 10 fogas efter nuvarande kapitel 9, som följer:	3 A new chapter 10 is added after existing chapter 9 as follows:
"Kapitel 10	"Chapter 10
Internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvatten	International Code for International Code for Ships Operating in Polar Waters
Regel 21	Regulation 21
<i>Definitioner</i>	<i>Definitions</i>
I denna bilaga avses med	For the purpose of this Annex,
1 <i>Polarkoden</i> internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvatten, vilken består av en inledning, del I-A och del II-A och delarna I-B och II-B sådana de antagits genom resolution MSC.385(94) och MEPC.264(68), sådan den lyder med eventuella ändringar,	1 <i>Polar Code</i> means the International Code for Ships Operating in Polar Waters, consisting of an introduction, part I-A and part II-A and parts I-B and II-B, as adopted by resolutions MSC.385(94) and MEPC.264(68), as may be amended,

förutsatt att

.1 ändringarna i de miljörelaterade bestämmelserna i inledningen och i kapitel 2 i del II-A i polarkoden antas, sätts i kraft och träder i kraft i enlighet med bestämmelserna i artikel 16 i denna konvention som gäller det tillämpliga förfarandet för ändring av ett bihang till en bilaga, och

.2 ändringarna i del II-B i polarkoden antas av kommittén för skydd av den marina miljön i enlighet med dess arbetsordning.

2 *Arktiska farvatten* de farvatten som finns norr om en linje från latitud 58°00'.0 N och longitud 042°00'.0 W till latitud 64°37'.0 N, longitud 035°27'.0 W och därifrån längs en loxodrom till latitud 67°03'.9 N, longitud 026°33'.4 W och därifrån längs en loxodrom till latitud 70°49'.56 N och longitud 008°59'.61 W (Sørkapp, Jan Mayen) och via Jan Mayens sydkust till 73°31'.6 N och 019°01'.0 E via ön Bjørnøya, and därifrån längs en storcirkel till latitud 68°38'.29 N och longitud 043°23'.08 E (Cap Kanin Nos) och därifrån via Asiens norra kust österut till Berings sund och från Berings sund västerut till latitud 60° N så långt som till Il'pyrskiy och längs 60:e norra breddgraden österut så långt som till Etolin Strait, det medräknat, och därifrån längs Nordamerikas norra kust så långt söderut som till latitud 60° N och därifrån österut längs parallellen till latitud 60° N, till longitud 056°37'.1 W och därifrån till latitud 58°00'.0 N, longitud 042°00'.0 W.

3 *Polara farvatten* arktiska farvatten och/eller Antarktisområdet.

Regel 22

Tillämpning och krav

1 Detta kapitel tillämpas på alla fartyg som certifierats att föra skadliga flytande ämnen i bulk och som trafikerar polara farvatten.

provided that:

.1 amendments to the environment-related provisions of the introduction and chapter 2 of part II-A of the Polar Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to an appendix to an annex; and

.2 amendments to part II-B of the Polar Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure.

2 *Arctic waters* means those waters which are located north of a line from the latitude 58°00'.0 N and longitude 042°00'.0 W to latitude 64°37'.0 N, longitude 035°27'.0 W and thence by a rhumb line to latitude 67°03'.9 N, longitude 026°33'.4 W and thence by a rhumb line to the latitude 70°49'.56 N and longitude 008°59'.61 W (Sørkapp, Jan Mayen) and by the southern shore of Jan Mayen to 73°31'.6 N and 019°01'.0 E by the Island of Bjørnøya, and thence by a great circle line to the latitude 68°38'.29 N and longitude 043°23'.08 E (Cap Kanin Nos) and hence by the northern shore of the Asian Continent eastward to the Bering Strait and thence from the Bering Strait westward to latitude 60° N as far as Il'pyrskiy and following the 60th North parallel eastward as far as and including Etolin Strait and thence by the northern shore of the North American continent as far south as latitude 60° N and thence eastward along parallel of latitude 60° N, to longitude 056°37'.1 W and thence to the latitude 58°00'.0 N, longitude 042°00'.0 W.

3 *Polar waters* means Arctic waters and/or the Antarctic area.

Regulation 22

Application and requirements

1 This chapter applies to all ships certified to carry noxious liquid substances in bulk, operating in polar waters.

2 Om inte något annat uttryckligen anges, ska varje fartyg som omfattas av punkt 1 i denna regel uppfylla de miljörelaterade bestämmelserna i introduktionen och kapitel 2 i del II-A i polarkoden, utöver alla andra tillämpliga krav i denna bilaga.

3 Vid tillämpningen av kapitel 2 i del I-A i polarkoden bör den ytterligare vägledning som ingår i del I-B i polarkoden beaktas."

BIHANG IV

Standardformat för lasthanteringsmanual

Avsnitt 1

Huvuddragen för MARPOL Bilaga II

4 Till slutet av punkt 1.3 fogas följande mening:

"Dessutom tillämpas striktare utsläppskriterier i arktiska farvatten i enlighet med kapitel 2 i del II-A i polarkoden."

Avsnitt 4

Förfaranden som gäller rengöring av lasttankar, utsläpp av lastrester, intag och utsläpp av barlastvatten

5 I punkt 4.4.3, ersätts orden "Antarktisområdet (havsområdet söder om latitud 60° S)" med orden "polara farvatten".

BILAGA IV

REGLER TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING GENOM TOALETTAVFALL FRÅN FARTYG

Kapitel 1

Allmänt

2 Unless expressly provided otherwise, any ship covered by paragraph 1 of this regulation shall comply with the environment-related provisions of the introduction and with chapter 2 of part II-A of the Polar Code, in addition to any other applicable requirements of this Annex.

3 In applying chapter 2 of part II-A of the Polar Code, consideration should be given to the additional guidance in part II-B of the Polar Code."

APPENDIX IV

Standard format for the Procedures and Arrangements Manual

Section 1

Main features of MARPOL Annex II

4 At the end of paragraph 1.3, the following sentence is added:

"In addition, under chapter 2 of part II-A of the Polar Code, more stringent discharge criteria apply in Arctic waters."

Section 4

Procedures relating to the cleaning of cargo tanks, the discharge of residues, ballasting and deballasting

5 In paragraph 4.4.3, the words "Antarctic area (the sea area south of latitude 60° S)" are replaced with the words "polar waters".

ANNEX IV

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS

Chapter 1

General

Regel 3	Regulation 3
<i>Undantag</i>	<i>Exceptions</i>
1 Inledningen till punkt 1 ersätts med följande:	1 The chapeau of paragraph 1 is replaced with the following:
"1 Regel 11 i denna bilaga och punkt 4.2 i kapitel 4 i del II-A i polarkoden ska inte tillämpas på."	"1 Regulation 11 of this Annex and section 4.2 of chapter 4 of part II-A of the Polar Code, shall not apply to:"
Kapitel 7	Chapter 7
Internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvatten	International Code for Ships Operating in Polar Waters
2 Ett nytt kapitel 7 fogas efter nuvarande kapitel 6, som följer:	2 A new chapter 7 is added after existing chapter 6 as follows:
"Kapitel 7	"Chapter 7
Internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvatten	International Code for Ships Operating in Polar Waters
Regel 17	Regulation 17
<i>Definitioner</i>	<i>Definitions</i>
I denna bilaga avses med	For the purpose of this Annex,
1 <i>Polarkoden</i> internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvatten som består av en inledning, del I-A och del II-A och delarna I-B och II-B sådana de antagits genom resolution MSC.385(94) och MEPC.264(68), sådan den lyder med eventuella ändringar, förutsatt att	1 <i>Polar Code</i> means the International Code for ships operating in polar waters, consisting of an introduction, part I-A and part II-A and parts I-B and II-B, as adopted by resolutions MSC.385(94) and MEPC.264(68), as may be amended, provided that:
.1 ändringarna i de miljörelaterade bestämmelserna i inledningen och i kapitel 4 i del II-A i polarkoden antas, sätts i kraft och träder i kraft i enlighet med bestämmelserna i artikel 16 i denna konvention som gäller det tillämpliga förfarandet för ändring av ett bihang till en bilaga, och	.1 amendments to the environment-related provisions of the introduction and chapter 4 of part II-A of the Polar Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to an appendix to an annex; and
.2 ändringarna i del II-B i polarkoden antas av kommittén för skydd av den marina miljön i enlighet med dess arbetsordning.	.2 amendments to part II-B of the Polar Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure.

2 *Antarktisområdet* havsområdet söder om latitud 60° S.

2 *Antarctic area* means the sea area south of latitude 60° S.

3 *Arktiska farvatten* de farvatten som finns norr om en linje från latitud 58°00'.0 N och longitud 042°00'.0 W till latitud 64°37'.0 N, longitud 035°27'.0 W och därifrån längs en loxodrom till latitud 67°03'.9 N, longitud 026°33'.4 W och därifrån längs en loxodrom till latitud 70°49'.56 N och longitud 008°59'.61 W (Sørkapp, Jan Mayen) och via Jan Mayens sydkust till 73°31'.6 N och 019°01'.0 E via ön Bjørnøya, and därifrån längs en storcirkel till latitud 68°38'.29 N och longitud 043°23'.08 E (Cap Kanin Nos) och därifrån via Asiens norra kust österut till Berings sund och från Berings sund västerut till latitud 60° N så långt som till Il'pyrskiy och längs 60:e norra breddgraden österut så långt som till Etolin Strait, det medräknat, och därifrån längs Nordamerikas norra kust så långt söderut som till latitud 60° N och därifrån österut längs parallellen till latitud 60° N, till longitud 056°37'.1 W och därifrån till latitud 58°00'.0 N, longitud 042°00'.0 W.

3 *Arctic waters* means those waters which are located north of a line from the latitude 58°00'.0 N and longitude 042°00'.0 W to latitude 64°37'.0 N, longitude 035°27'.0 W and thence by a rhumb line to latitude 67°03'.9 N, longitude 026°33'.4 W and thence by a rhumb line to the latitude 70°49'.56 N and longitude 008°59'.61 W (Sørkapp, Jan Mayen) and by the southern shore of Jan Mayen to 73°31'.6 N and 019°01'.0 E by the Island of Bjørnøya, and thence by a great circle line to the latitude 68°38'.29 N and longitude 043°23'.08 E (Cap Kanin Nos) and hence by the northern shore of the Asian Continent eastward to the Bering Strait and thence from the Bering Strait westward to latitude 60° N as far as Il'pyrskiy and following the 60th North parallel eastward as far as and including Etolin Strait and thence by the northern shore of the North American continent as far south as latitude 60° N and thence eastward along parallel of latitude 60° N, to longitude 056°37'.1 W and thence to the latitude 58°00'.0 N, longitude 042°00'.0 W.

4 *Polara farvatten* arktiska farvatten och/eller Antarktisområdet.

4 *Polar waters* means Arctic waters and/or the Antarctic area.

Regel 18

Tillämpning och krav

1 Detta kapitel tillämpas på alla fartyg som certifierats i enlighet med denna bilaga och som trafikerar polara farvatten.

2 Om inte något annat uttryckligen anges, ska varje fartyg som omfattas av punkt 1 i denna regel uppfylla de miljörelaterade bestämmelserna i introduktionen och kapitel 4 i del II-A i polarkoden, utöver alla andra tillämpliga krav i denna bilaga."

Regulation 18

Application and requirements

1 This chapter applies to all ships certified in accordance with this Annex operating in polar waters.

2 Unless expressly provided otherwise, any ship covered by paragraph 1 of this regulation shall comply with the environment-related provisions of the introduction and with chapter 4 of part II-A of the Polar Code, in addition to any other applicable requirements of this Annex."

BILAGA V	ANNEX V
REGLER TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING GENOM FAST AVFALL FRÅN FARTYG	REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS
Kapitel 1	Chapter 1
Allmänt	General
Regel 3	Regulation 3
<i>Allmänt förbud mot utsläpp av fast avfall i havet</i>	<i>General prohibition on discharge of garbage into the sea</i>
1 I punkt 1 ersätts hänvisningen till "reglerna 4, 5, 6 och 7 i denna bilaga" med "reglerna 4, 5, 6 och 7 i denna bilaga och punkt 5.2 i del II-A i polarkoden, sådan den definieras i regel 13.1 i denna bilaga."	1 In paragraph 1, the reference to "regulation 4, 5, 6 and 7 of this Annex" is replaced with "regulation 4, 5, 6 and 7 of this Annex and section 5.2 of part II-A of the Polar Code, as defined in regulation 13.1 of this Annex."
Regel 7	Regulation 7
<i>Undantag</i>	<i>Exceptions</i>
2 Inledningen till punkt 1 ersätts med följande:	2 The chapeau of paragraph 1 is replaced with the following:
"1 Reglerna 3, 4, 5 och 6 i denna bilaga och punkt 5.2 i kapitel 5 i del II-A i polarkoden ska inte tillämpas på:"	"1 Regulations 3, 4, 5 and 6 of this Annex and section 5.2 of chapter 5 of part II-A of the Polar Code shall not apply to:"
3 Punkt 2.1 ersätts med följande:	3 Paragraph 2.1 is replaced with the following:
"1.1 Kraven avseende fart i regel 4 och 6 i denna bilaga och i kapitel 5 i del II-A i polarkoden ska inte tillämpas på utsläpp av matavfall när det är klart att kvarhållande av detta matavfall ombord utgör en omedelbar hälsorisk för personerna ombord."	"1.1 The en route requirements of regulations 4 and 6 of this Annex and chapter 5 of part II-A of the Polar Code shall not apply to the discharge of food wastes where it is clear the retention on board of these food wastes presents an imminent health risk to the people on board."
Regel 10	Regulation 10
<i>Skyltar, avfallshanteringsplaner och förande av avfallsdagbok</i>	<i>Placards, garbage management plans and garbage record keeping</i>
4 Till punkt 1.1 fogas orden "och punkt 5.2 i del II-A i polarkoden" efter hänvisningarna till "reglerna 3, 4, 5 och 6 i denna bilaga".	4 In paragraph 1.1, the words "and section 5.2 of part II-A of the Polar Code" are added after the references to "regulations 3, 4, 5 and 6 of this Annex".

Kapitel 3	Chapter 3
Internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvatten	International Code for Ships Operating in Polar Waters
5 Ett nytt kapitel 3 fogas enligt följande:	5 A new chapter 3 is added as follows:
"Kapitel 3	"Chapter 3
Internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvatten	International Code for Ships Operating in Polar Waters
Regel 13	Regulation 13
<i>Definitioner</i>	<i>Definitions</i>
I denna bilaga avses med	For the purpose of this Annex,
1 <i>Polarkoden</i> internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvatten, vilken består av en inledning, del I-A och del II-A och delarna I-B och II-B sådana de antagits genom resolution MSC.385(94) och MEPC.264(68), sådan koden lyder med eventuella ändringar, förutsatt att	1 <i>Polar Code</i> means the International Code for Ships Operating in Polar Waters, consisting of an introduction, part I-A and part II-A and parts I-B and II-B, as adopted by resolutions MSC.385(94) and MEPC.264(68), as may be amended, provided that:
.1 ändringarna i de miljörelaterade bestämmelserna i inledningen och i kapitel 5 i del II-A i polarkoden antas, sätts i kraft och träder i kraft i enlighet med bestämmelserna i artikel 16 i denna konvention som gäller det tillämpliga förfarandet för ändring av ett bihang till en bilaga, och	.1 amendments to the environment-related provisions of the introduction and chapter 5 of part II-A of the Polar Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to an appendix to an annex; and
.2 ändringarna i del II-B i polarkoden antas av kommittén för skydd av den marina miljön i enlighet med dess arbetsordning.	.2 amendments to part II-B of the Polar Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure.
2 <i>Arktiska farvatten</i> de farvatten som finns norr om en linje från latitud 58°00'.0 N och longitud 042°00'.0 W till latitud 64°37'.0 N, longitud 035°27'.0 W och därifrån längs en loxodrom till latitud 67°03'.9 N, longitud 026°33'.4 W och därifrån längs en loxodrom till latitud 70°49'.56 N och longitud 008°59'.61 W (Sørkapp, Jan Mayen) och via Jan Mayens sydkust till 73°31'.6 N och 019°01'.0 E via ön Bjørnøya, and därifrån längs en storcirkel till latitud 68°38'.29 N och longitud 043°23'.08 E (Cap Kanin Nos) och därifrån via Asiens norra kust österut till	2 <i>Arctic waters</i> means those waters which are located north of a line from the latitude 58°00'.0 N and longitude 042°00'.0 W to latitude 64°37'.0 N, longitude 035°27'.0 W and thence by a rhumb line to latitude 67°03'.9 N, longitude 026°33'.4 W and thence by a rhumb line to the latitude 70°49'.56 N and longitude 008°59'.61 W (Sørkapp, Jan Mayen) and by the southern shore of Jan Mayen to 73°31'.6 N and 019°01'.0 E by the Island of Bjørnøya, and thence by a great circle line to the latitude 68°38'.29 N and longitude 043°23'.08 E (Cap

Berings sund och från Berings sund västerut till latitud 60° N så långt som till Il'pyrskiy och längs 60:e norra breddgraden österut så långt som till Etolin Strait, det medräknat, och därifrån längs Nordamerikas norra kust så långt söderut som till latitud 60° N och därifrån österut längs parallellen till latitud 60° N, till longitud 056°37'.1 W och därifrån till latitud 58°00'.0 N, longitud 042°00'.0 W.

Kanin Nos) and hence by the northern shore of the Asian Continent eastward to the Bering Strait and thence from the Bering Strait westward to latitude 60° N as far as Il'pyrskiy and following the 60th North parallel eastward as far as and including Etolin Strait and thence by the northern shore of the North American continent as far south as latitude 60° N and thence eastward along parallel of latitude 60° N, to longitude 056°37'.1 W and thence to the latitude 58°00'.0 N, longitude 042°00'.0 W.

3 *Polara farvatten* arktiska vatten och/eller Antarktisområdet.

3 *Polar waters* means Arctic waters and/or the Antarctic area.

Regel 14

Regulation 14

Tillämpning och krav

Application and requirements

1 Detta kapitel gäller alla fartyg som omfattas av denna bilaga och som trafikerar polara farvatten.

1 This chapter applies to all ships to which this Annex applies, operating in polar waters.

2 Om inte något annat uttryckligen anges, ska varje fartyg som omfattas av punkt 1 i denna regel uppfylla de miljörelaterade bestämmelserna i introduktionen och kapitel 5 i del II-A i polarkoden, utöver alla andra tillämpliga krav i denna bilaga.

2 Unless expressly provided otherwise, any ship covered by paragraph 1 of this regulation shall comply with the environment-related provisions of the introduction and with chapter 5 of part II-A of the Polar Code, in addition to any other applicable requirements of this Annex.

3 Vid tillämpningen av kapitel 5 i del I-A i polarkoden bör den ytterligare vägledning som ingår i del I-B i polarkoden beaktas."

3 In applying chapter 5 of part II-A of the Polar Code, consideration should be given to the additional guidance in part II-B of the Polar Code."

BIHANG

APPENDIX

Formulär för avfallsdagbok

Form of Garbage Record Book

6 Inledningen till punkt 4.1.3 ersätts med följande:

6 The chapeau of section 4.1.3 is replaced with the following:

"4.1.3 När fast avfall släpps ut i havet i enlighet med reglerna 4, 5 eller 6 i bilaga V till MARPOL-konventionen eller kapitel 5 i del II-A i polarkoden:"

"4.1.3 When garbage is discharged into the sea in accordance with regulations 4, 5 or 6 of MARPOL Annex V or chapter 5 of part II-A of the Polar Code:"

RESOLUTION MEPC.274(69)

Antagen den 22 april 2016

ÄNDRINGAR I BILAGAN TILL 1973 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING FRÅN FARTYG, SÅDAN DEN LYDER ÄNDRAD GENOM 1978 ÅRS PROTOKOLL

Ändringar i bilaga IV till MARPOL-konventionen

(Ändringar i regel 1 och 11 som gäller specialområdet i Östersjön och i bihanget som gäller formuläret för det internationella förorenings-skyddscertifikatet för toalettavfall)

KOMMITTÉN FÖR SKYDD AV DEN MARINA MILJÖN,

SOM ERINRAR om artikel 38(a) i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen om det ansvarsområde för kommittén för skydd av den marina miljön som kommittén fått genom internationella konventioner för förebyggande och hantering av havsförorening från fartyg,

SOM BEAKTAR artikel 16 i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, sådan den lyder ändrad genom 1978 års protokoll (MARPOL-konventionen), som fastställer ändringsförfarandet och ger det lämpliga organet i organisationen i uppgift att behandla och anta ändringar i den,

SOM HAR BEHANDLAT, vid sitt sextionde möte, förslag till ändringar i regel 1 och 11 och i bihanget till bilaga IV till MARPOL-konventionen,

1 **ANTAR**, i enlighet med artikel 16(2)(d) i MARPOL-konventionen, ändringar i regel 1 och 11 i bilaga IV till MARPOL-konventionen som gäller specialområdet i Östersjön och i bihanget till bilaga IV till MARPOL-konventionen som gäller formuläret för det internationella förorenings-skyddscertifikatet för toalettavfall,

RESOLUTION MEPC.274(69)

Adopted on 22 April 2016

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

Amendments to MARPOL Annex IV

(Amendments to regulations 1 and 11 concerning the Baltic Sea Special Area and to the appendix concerning the Form of International Sewage Pollution Prevention Certificate)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments thereto,

HAVING CONSIDERED, at its sixty-ninth session, proposed amendments to regulations 1 and 11 and to the appendix to MARPOL Annex IV,

1 **ADOPTS**, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, amendments to regulations 1 and 11 of MARPOL Annex IV concerning the Baltic Sea Special Area and to the appendix to MARPOL Annex IV concerning the Form of the International Sewage Pollution Prevention Certificate, the texts of which are set out in the annex to the present

resolution;

2 **BESLUTAR**, i enlighet med artikel 16(2)(f)(iii) i MARPOL-konventionen, att dessa ändringar ska anses som godtagna den 1 mars 2017 om inte före detta datum fler än en tredjedel av parterna eller parter vars gemensamma handelsflotta till sitt bruttodräktighet utgör minst 50 procent av världens handelsflotta underrättat organisationen att de motsätter sig ändringarna,

3 **UPPMANAR** parterna att beakta att ändringarna, i enlighet med artikel 16(2)(g)(ii) i MARPOL-konventionen, träder i kraft den 1 september 2017 efter att de blivit godtagna i enlighet med stycke 2,

4 **BEGÄR** att generalsekreteraren, i de syften som anges i artikel 16(2)(e) i MARPOL-konventionen, översänder bestyrkta kopior av denna resolution och av texten på de ändringar som ingår i bilagan till alla parter i MARPOL-konventionen,

5 **BEGÄR OCKSÅ** att generalsekreteraren översänder kopior av denna resolution och dess bilaga till de medlemmar i organisationen som inte är parter i MARPOL-konventionen.

2 **DETERMINES**, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 March 2017, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 **INVITES** the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 September 2017 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 **REQUESTS** the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;

5 **REQUESTS FURTHER** the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

BILAGA	ANNEX
UTKAST TILL ÄNDRINGAR I BILAGA IV TILL MARPOL-KONVENTIONEN	DRAFT AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX IV
REGLER TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING GENOM TOALETTAVFALL FRÅN FARTYG	REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS
Kapitel 1	Chapter 1
Allmänt	General
Regel 1	Regulation 1
<i>Definitioner</i>	<i>Definitions</i>
1 Stycke 10 ersätts med följande:	1 Paragraph 10 is replaced by the following:
"10 Med "passagerarfartyg" förstås ett fartyg som medför fler än tolv passagerare.	"10 A passenger ship means a ship which carries more than 12 passengers.
För tillämpningen av regel 11.3 förstås med ett nytt passagerarfartyg ett passagerarfartyg:	For the application of regulation 11.3 a new passenger ship is a passenger ship:
.1 för vilket byggnadskontraktet tecknats eller, om byggnadskontrakt saknas, som är kölsträckt eller befinner sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 juni 2019, eller	.1 for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is in similar stage of construction, on or after 1 June 2019; or
.2 vilket levereras den 1 juni 2021 eller därefter.	.2 the delivery of which is on or after 1 June 2021.
Ett existerande passagerarfartyg är ett passagerarfartyg som inte är ett nytt passagerarfartyg."	An existing passenger ship is a passenger ship which is not a new passenger ship."
Kapitel 3	Chapter 3
Utrustning och reglering av utsläpp av toalettavfall	Equipment and control of discharge
Regel 11	Regulation 11
<i>Utsläpp av toalettavfall</i>	<i>Discharge of sewage</i>
2 Stycke 3 ersätts med följande:	2 Paragraph 3 is replaced by the following:
"B Utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg inom ett specialområde	"B Discharge of sewage from passenger ships within a special area
3 Om inte annat följer av bestämmelserna i	3 Subject to the provisions of regulation 3 of

regel 3 i denna bilaga, ska utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg inom ett specialområde⁵⁶ vara förbjudet

.1 för nya passagerarfartyg det datum som fastställts av organisationen i enlighet med regel 13.2 i denna bilaga, men i ingen händelse före den 1 juni 2019, och

.2 för existerande passagerarfartyg det datum som fastställts av organisationen i enlighet med regel 13.2 i denna bilaga, men i ingen händelse före den 1 juni 2021.

utom när de följande villkoren är uppfyllda:

fartyget använder ett godkänt reningsverk för toalettavfall som certifierats av administrationen för att uppfylla de operativa krav som anges i regel 9.2.1 i denna bilaga, och avloppsvattnet ska inte ge upphov till synliga flytande fasta partiklar i eller missfärga omgivande vatten."

Bihang

Formulär för det internationella förorenings-skyddscertifikatet för toalettavfall

Internationellt föroreningsskyddscertifikat för toalettavfall

3 Det sista stycket i punkt 1.1 ersätts med följande:

"Reningsverket för toalettavfall certifieras av administrationen för att uppfylla kraven på avloppsvatten enligt resolution MEPC.227(64) sådan den lyder i ändrad form, inbegripet/uteslutande* normerna enligt stycke 4.2 i 2012 års riktlinjer för genomförande normer för avloppsvatten och provning av reningsverk för toalettavfall. "

Med följande fotnot:

" * Stryk det som inte gäller"

this Annex, the discharge of sewage from a passenger ship within a special area⁵⁷ shall be prohibited:

.1 for new passenger ships, on a date determined by the Organization pursuant to regulation 13.2 of this Annex, but in no event prior to 1 June 2019; and

.2 for existing passenger ships, on a date determined by the Organization pursuant to regulation 13.2 of this Annex, but in no event prior to 1 June 2021.

except when the following conditions are satisfied:

the ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in regulation 9.2.1 of this Annex, and the effluent shall not produce visible floating solids nor cause discoloration of the surrounding water."

Appendix

Form of International Sewage Pollution Prevention Certificate

International Sewage Pollution Prevention Certificate

3 The final paragraph under section 1.1 is replaced by the following:

"The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.227(64), as amended, including/excluding* standards of section 4.2 of the 2012 Guidelines on implementation of effluent standards and performance tests for sewage treatment plants. "

With the following footnote:

" * Delete as appropriate"

⁵⁶ Se MEPC:s resolution MEPC.275(69) om fastställande av det datum regel 11.3 i bilaga IV till MARPOL-konventionen ska träda i kraft för specialområdet i Östersjön.

⁵⁷ Refer to the Establishment of the date on which regulation 11.3 of MARPOL Annex IV in respect of the Baltic Sea Special Area shall take effect, adopted by resolution MEPC.275(69).

RESOLUTION MEPC.275(69)

Antagen den 22 april 2016

**FASTSTÄLLANDE AV DET DATUM
REGL 11.3 I BILAGA IV TILL MAR-
POL-KONVENTIONEN SKA TRÄDA I
KRAFT FÖR SPECIALOMRÅDET I
ÖSTERSJÖN**

**KOMMITTÉN FÖR SKYDD AV DEN
MARINA MILJÖN,**

SOM ERINRAR om artikel 38(a) i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen om det ansvarsområde för kommittén för skydd av den marina miljön (kommittén) som kommittén fått genom internationella konventioner för förebyggande och hantering av havsförorening från fartyg,

SOM BEAKTAR regel 1.6.1 i bilaga IV till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, sådan den lyder modifierad genom 1978 års protokoll (MARPOL-konventionen), som definierar Östersjön som ett specialområde enligt den bilagan,

SOM OCKSÅ BEAKTAR definitionen på specialområde enligt bilaga IV till MARPOL-konventionen, dvs. ett havsområde där det av erkända tekniska orsaker som hänförs sig till områdets oceanografiska och ekologiska tillstånd och till särdragen för dess sjöfart krävs att särskilda obligatoriska metoder antas för att förhindra havsförorening genom toalettavfall,

SOM OCKSÅ BEAKTAR den information som kommittén vid sitt sextioåttende möte fått av Danmark, Estland, Finland, Lettland, Litauen, Polen, Sverige och Tyskland, och vid sitt sextionionde möte av Ryska federationen – vilka är de parter i MARPOL-konventionen som gränsar till specialområdet i Östersjön – i fråga om inrättande av mottagningsanläggningar inom specialområdet i fråga, i enlighet med regel 13 i bilaga IV till MARPOL-konventionen,

SOM HAR BEHANDLAT frågan om fastställande av det datum utsläppskravet enligt

RESOLUTION MEPC.275(69)

Adopted on 22 April 2016

**ESTABLISHMENT OF THE DATE ON
WHICH REGULATION 11.3 OF MAR-
POL ANNEX IV IN RESPECT OF THE
BALTIC SEA SPECIAL AREA SHALL
TAKE EFFECT**

**THE MARINE ENVIRONMENT PRO-
TECTION COMMITTEE,**

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING regulation 1.6.1 of Annex IV of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL), defines the Baltic Sea as a Special Area under the said Annex,

NOTING ALSO the definition of Special Area under MARPOL Annex IV, i.e. a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by sewage is required,

NOTING FURTHER the information provided to the Committee, at its sixty-eighth session, by Denmark, Estonia, Finland, Germany, Latvia, Lithuania, Poland and Sweden, and, at its sixty-ninth session, by the Russian Federation – representing the MARPOL Parties bordering the Baltic Sea Special Area – regarding reception facilities provided within the said Special Area, in accordance with regulation 13 of MARPOL Annex IV,

HAVING CONSIDERED the matter to establish the date on which the discharge re-

regel 11.3 i bilaga IV till MARPOL-konventionen ska träda i kraft för specialområdet i Östersjön,

1 **BESLUTAR** i enlighet med de krav som anges i regel 13.2 i bilaga IV till MARPOL-konventionen att utsläppskraven enligt regel 11.3 i bilaga IV till MARPOL-konventionen som gäller för specialområden ska träda i kraft för specialområdet i Östersjön enligt följande:

.1 den 1 juni 2019 för nya passagerarfartyg,

.2 den 1 juni 2021 för existerande passagerarfartyg andra än de som specificeras i punkt 1.3, och

.3 den 1 juni 2023 för existerande passagerarfartyg på väg direkt till eller från en hamn som finns utanför specialområdet och till eller från en hamn som finns öster om longitud 28°10' E inom specialområdet och som inte anlöper någon annan hamn inom specialområdet,

2 **UPPMANAR** medlemmarnas regeringar, näringslivets aktörer och andra berörda intressenter att på frivillig basis omedelbart efterleva specialområdeskraven för specialområdet i Östersjön,

3 **BEGÄR** att generalsekreteraren, i överensstämmelse med regel 13 i bilaga IV till MARPOL-konventionen, underrättar alla parter i MARPOL-konventionen om det ovannämnda beslutet före den 30 september 2016,

4 **BEGÄR OCKSÅ** att generalsekreteraren underrättar alla medlemmar i organisationen om det ovannämnda beslutet.

requirements of regulation 11.3 of MARPOL Annex IV in respect of the Baltic Sea Special Area shall take effect,

1 **DECIDES** that, in accordance with the requirements set out in regulation 13.2 of MARPOL Annex IV, the discharge requirements for Special Areas in regulation 11.3 of MARPOL Annex IV for the Baltic Sea Special Area shall take effect:

.1 on 1 June 2019, for new passenger ships;

.2 on 1 June 2021, for existing passenger ships other than those specified in paragraph 1.3; and

.3 on 1 June 2023, for existing passenger ships en route directly to or from a port located outside the special area and to or from a port located east of longitude 28°10' E within the special area that do not make any other port calls within the special area;

2 **ENCOURAGES** Member Governments, industry groups and other stakeholders concerned to comply immediately on a voluntary basis with the Special Area requirements for the Baltic Sea Special Area;

3 **REQUESTS** the Secretary-General to notify, in conformity with regulation 13 of MARPOL Annex IV, all Parties to MARPOL, of the aforementioned decision by 30 September 2016;

4 **FURTHER REQUESTS** the Secretary-General to notify all Members of the Organization of the aforementioned decision.

RESOLUTION MSC.386(94)
(antagen den 21 november 2014)

ÄNDRINGAR I 1974 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION OM SÄKERHETEN FÖR MÄNNISKOLIV TILL SJÖSS, SÅDAN DEN LYDER ÄNDRAD

SJÖSÄKERHETSKOMMITTÉN,

SOM ERINRAR om artikel 28 b i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen som gäller sjösäkerhetskommitténs ansvarsområde,

SOM OCKSÅ ERINRAR om artikel VIII b i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen, "konventionen"), om det tillämpliga förfarandet för ändring av bilagan till konventionen, med undantag för bestämmelserna i kapitel I,

SOM ERKÄNNER behovet av att inrätta en tvingande ram för fartyg som trafikerar polara farvatten på grund av de ytterligare krav som ställs på fartyg, deras system och drift och som går utöver de nuvarande kraven i konventionen och andra relevanta bindande IMO-instrument,

SOM BEAKTAR resolution MSC.385(94) genom vilken kommittén antog säkerhetsbestämmelserna i den internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvatten (polar-koden),

SOM OCKSÅ BEAKTAR att kommittén för skydd av den marina miljön vid sitt 67:e möte godkände i syfte att vid sitt 68:e möte anta ändringar i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, sådan den lyder modifierad genom 1978 års protokoll, och att den också kommer att behandla de miljöskyddsbestämmelserna i polarkoden i syfte att anta dem,

SOM DESSUTOM BEAKTAR de förslag till ändring av konventionen som syftar till att göra tillämpningen av säkerhetsbestäm-

RESOLUTION MSC.386(94)
(adopted on 21 November 2014)

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 ("the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I,

RECOGNIZING the need to provide a mandatory framework for ships operating in polar waters due to the additional demands on ships, their systems and operation, which go beyond the existing requirements of the Convention, and other relevant binding IMO instruments,

NOTING resolution MSC.385(94), by which the Committee adopted the International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code) with respect to its provisions for safety,

NOTING ALSO that the Marine Environment Protection Committee, at its sixty-seventh session, approved with a view to adoption, at its sixty-eighth session, amendments to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, and that it will also consider for adoption the environmental protection provisions of the Polar Code,

NOTING FURTHER the proposed amendments to the Convention to make use of the safety provisions of the Polar Code mandato-

melserna i polarkoden tvingande,

SOM HAR BEHANDLAT, vid sitt nittiofjärde möte, ändringar i konventionen som föreslagits och cirkulerats i enlighet med artikel VIII b (i) i konventionen,

1 **ANTAR** i enlighet med artikel VIII b (iv) i konventionen ändringar i konventionen, vars text ingår i bilagan till denna resolution,

2 **BESLUTAR**, i enlighet med artikel VIII(b)(vi)(2)(bb) i konventionen, att dessa ändringar ska anses ha blivit godtagna den 1 juli 2016 om inte fler än en tredjedel av de fördragsslutande regeringarna i konventionen eller fördragsslutande regeringar vars gemensamma handelsflotta till sitt bruttotonnage utgör minst 50 procent av världens handelsflotta före detta underrättat organisationens generalsekreterare att de motsätter sig ändringarna,

3 **UPPMANAR** de fördragsslutande regeringarna i SOLAS-konventionen att beakta att ändringarna i enlighet med artikel VIII(b)(vii)(2) i konventionen träder i kraft den 1 januari 2008 efter att de blivit godkända i enlighet med punkt 2,

4 **BEGÄR** att generalsekreteraren, i de syften som anges i artikel VIII(b)(v) i konventionen, till alla fördragsslutande regeringar i konventionen översänder bestyrkta kopior av denna resolution och av texten på de ändringar som ingår i bilagan,

5 **BEGÄR OCKSÅ** att generalsekreteraren översänder kopior av denna resolution och dess bilaga till de medlemmar i organisationen som inte är fördragsslutande regeringar i konventionen.

BILAGA

ÄNDRINGAR I 1974 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION OM SÄKERHETEN FÖR MÄNNISKOLIV TILL SJÖSS, SÅDAN DEN LYDER ÄNDRAD

ry,

HAVING CONSIDERED, at its ninety-fourth session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1 **ADOPTS**, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 **DETERMINES**, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2016, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified to the Secretary-General of the Organization their objections to the amendments;

3 **INVITES** SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2017 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 **REQUESTS** the Secretary-General, for the purposes of article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention;

5 **ALSO REQUESTS** the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

Ett nytt kapitel XIV fogas efter kapitel XIII, som följer:

A new chapter XIV is added after chapter XIII, as follows:

"KAPITEL XIV

"CHAPTER XIV

SÄKERHETSÅTGÄRDER FÖR FARTYG SOM TRAFIKERAR POLARA FARVATTEN

SAFETY MEASURES FOR SHIPS OPERATING IN POLAR WATERS

Regel 1

Regulation 1

Definitioner

Definitions

I detta kapitel avses med:

For the purpose of this chapter:

1 *Polarkoden* internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvatten, vilken består av en inledning och delarna I-A och II-A och delarna I-B och II-B, som de antagits genom resolution MSC.385(94) och av kommittén för skydd av den marina miljön*, så som den lyder med eventuella ändringar, förutsatt att

1 *Polar Code* means the International Code for Ships Operating in Polar Waters, consisting of an introduction and parts I-A and II-A and parts I-B and II-B, as adopted by resolutions MSC.385(94) and of the Marine Environment Protection Committee*, as may be amended, provided that:

.1 ändringarna till de säkerhetsrelaterade bestämmelserna i inledningen och del I-A i polarkoden antas, sätts i kraft och träder i kraft i enlighet med bestämmelserna i artikel VIII i denna konvention som gäller det tillämpliga förfarandet för ändring av bilagan till konventionen, med undantag för bestämmelserna i kapitel I,

.1 amendments to the safety-related provisions of the introduction and part I-A of the Polar Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I; and

.2 ändringarna i del I-B i polarkoden antas av sjösäkerhetskommittén i enlighet med dess arbetsordning.

.2 amendments to part I-B of the Polar Code are adopted by the Maritime Safety Committee in accordance with its Rules of Procedure.

* Se resolutionen genom vilken kommittén för skydd av den marina miljön antagit internationella koden för fartyg som trafikerar polara farvatten.

* Refer to the resolution of adoption of the International Code for Ships Operating in Polar Waters, by the Marine Environment Protection Committee.

2 *Antarktisområdet* havsområdet söder om latitud 60° S.

2 *Antarctic area* means the sea area south of latitude 60° S.

3 *Arktiska farvatten* de farvatten som finns norr om en linje från latitud 58°00'.0 N och longitud 042°00'.0 W till latitud 64°37'.0 N, longitud 035°27'.0 W och därifrån längs en loxodrom till latitud 67°03'.9 N, longitud 026°33'.4 W och därifrån längs en loxodrom till latitud 70°49'.56 N och longitud 008°59'.61 W (Sørkapp, Jan Mayen) och via

3 *Arctic waters* means those waters which are located north of a line from the latitude 58°00'.0 N and longitude 042°00'.0 W to latitude 64°37'.0 N, longitude 035°27'.0 W and thence by a rhumb line to latitude 67°03'.9 N, longitude 026°33'.4 W and thence by a rhumb line to the latitude 70°49'.56 N and longitude 008°59'.61 W

Jan Mayens sydkust till 73°31'.6 N och 019°01'.0 E via ön Bjørnøya, and därifrån längs en storcirkel till latitud 68°38'.29 N och longitud 043°23'.08 E (Cap Kanin Nos) och därifrån via Asiens norra kust österut till Berings sund och från Berings sund västerut till latitud 60° N så långt som till Il'pyrskiy och längs 60:e norra breddgraden österut så långt som till Etolin Strait, det medräknat, och därifrån längs Nordamerikas norra kust så långt söderut som till latitud 60° N och därifrån österut längs parallellen till latitud 60° N, till longitud 056°37'.1 W och därifrån till latitud 58°00'.0 N, longitud 042°00'.0 W.

(Sørkapp, Jan Mayen) and by the southern shore of Jan Mayen to 73°31'.6 N and 019°01'.0 E by the Island of Bjørnøya, and thence by a great circle line to the latitude 68°38'.29 N and longitude 043°23'.08 E (Cap Kanin Nos) and hence by the northern shore of the Asian Continent eastward to the Bering Strait and thence from the Bering Strait westward to latitude 60° N as far as Il'pyrskiy and following the 60th North parallel eastward as far as and including Etolin Strait and thence by the northern shore of the North American continent as far south as latitude 60° N and thence eastward along parallel of latitude 60° N, to longitude 056°37'.1 W and thence to the latitude 58°00'.0 N, longitude 042°00'.0 W.

4 *Polara farvatten* arktiska farvatten och/eller Antarktisområdet.

4 *Polar waters* means Arctic waters and/or the Antarctic area.

5 *Fartyg byggt* ett fartyg för vilket kölsträckning ägt rum eller som befinner sig på motsvarande byggnadsstadium.

5 *Ship constructed* means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction.

6 *Motsvarande byggnadsstadium* det stadium då:

6 *At a similar stage of construction* means the stage at which:

.1 byggande som kan härledas till ett visst fartyg påbörjas, och

.1 construction identifiable with a specific ship begins; and

.2 monteringen 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.

.2 assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or 1% of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

Regel 2

Regulation 2

Tillämpning

Application

1 Om inte något annat uttryckligen anges, tillämpas detta kapitel på fartyg som trafikerar polara farvatten och som certifierats i enlighet med kapitel I.

1 Unless expressly provided otherwise, this chapter applies to ships operating in polar waters, certified in accordance with chapter I.

2 Fartyg som byggts före den 1 januari 2017 ska uppfylla de relevanta kraven i polarkoden före deras första mellanliggande eller förnyade besiktning, av dessa den som kommer först, efter den 1 januari 2018.

2 Ships constructed before 1 January 2017 shall meet the relevant requirements of the Polar Code by the first intermediate or renewal survey, whichever occurs first, after 1 January 2018.

3 Vid tillämpningen av del I-A i polarkoden ska den ytterligare vägledning som ingår i del

3 In applying part I-A of the Polar Code, consideration should be given to the addi-

I-B i polarkoden beaktas.

4 Detta kapitel ska inte tillämpas på fartyg som ägs eller trafikeras av en fördragsslutande regering och som tills vidare endast används i statlig, icke-kommersiell drift. Fartyg som ägs eller trafikeras av en fördragsslutande regering och som tills vidare endast används i statlig, icke-kommersiell drift uppmannas emellertid handla på ett sätt som så långt det är skäligt och praktiskt möjligt är förenligt med detta kapitel.

5 Ingenting i detta kapitel ska påverka staters rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt.

Regel 3

Krav för fartyg som omfattas av detta kapitel

1 De fartyg som detta kapitel är tillämpligt på ska uppfylla kraven i de säkerhetsrelaterade bestämmelserna i inledningen och del I-A i polarkoden och ska, utöver kraven i regel I/7, I/8, I/9 och I/10, i tillämpliga fall, besiktas och certifieras på det sätt som anges i den koden.

2 Fartyg som detta kapitel är tillämpligt på och som innehar ett certifikat som utfärdats i enlighet med bestämmelserna i punkt 1 ska undergå de kontroller som anges i reglerna I/19 och XI-1/4. För detta ändamål ska sådana certifikat behandlas som certifikat som har utfärdats enligt regel I/12 eller I/13.

Regel 4

Alternativ utformning och alternativa arrangemang

1 Målet för denna regel är att ge en metodologi för alternativ utformning och alternativa arrangemang för konstruktion, maskineri och elektriska installationer, brandsäkerhets- och livräddningsutrustning samt brandsäkerhets- och livräddningsarrangemang.

2 Konstruktionsmässiga arrangemang, maskineri och elektriska installationer, åtgärder som gäller utformning och arrangemang som

tional guidance in part I-B of the Polar Code.

4 This chapter shall not apply to ships owned or operated by a Contracting Government and used, for the time being, only in Government non-commercial service. However, ships owned or operated by a Contracting Government and used, for the time being, only in Government non-commercial service are encouraged to act in a manner consistent, so far as reasonable and practicable, with this chapter.

5 Nothing in this chapter shall prejudice the rights or obligations of States under international law.

Regulation 3

Requirements for ships to which this chapter applies

1 Ships to which this chapter applies shall comply with the requirements of the safety-related provision of the introduction and with part I-A of the Polar Code and shall, in addition to the requirements of regulations I/7, I/8, I/9, and I/10, as applicable, be surveyed and certified, as provided for in that Code.

2 Ships to which this chapter applies holding a certificate issued pursuant to the provisions of paragraph 1 shall be subject to the control established in regulations I/19 and XI-1/4. For this purpose, such certificates shall be treated as a certificate issued under regulation I/12 or I/13.

Regulation 4

Alternative design and arrangement

1 The goal of this regulation is to provide a methodology for alternative design and arrangements for structure, machinery, and electrical installations, fire safety and life-saving appliances and arrangements.

2 Structural arrangements, machinery and electrical installation, fire safety design and arrangement measures and as well as life-

gäller brandsäkerheten samt livräddningsanordningar och livräddningsarrangemang får avvika från de normativa krav som anges i kapitel 3, 6, 7 och 8 i polarkoden, förutsatt att den alternativa utformningen och de alternativa arrangemangen uppfyller syftet för målsättningen och de berörda funktionella kraven och ger en säkerhetsnivå som motsvarar kraven i de berörda kapitlen.

3 När den alternativa utformningen eller de alternativa arrangemangen avviker från de normativa kraven enligt kapitel 3, 6, 7 och 8 i polarkoden ska utformningen och arrangemangen genomgå en teknisk analys och utvärdering samt godkännas utifrån riktlinjer som antagits av organisationen¹.

4 Varje alternativ utformning och alternativt arrangemang som avviker från de normativa kraven ska i enlighet med kraven i polarkoden antecknas i polarfartygscertifikatet och fartygets driftshandbok för polara farvatten och ska också ange de tekniska och driftsmässiga åtgärderna och villkoren för den tillåtna avvikelser.

¹ Det hänvisas till riktlinjerna för godkännande av alternativ och motsvarigheter enligt olika IMO-instrument (Guidelines for the approval of alternatives and equivalents as provided for in various IMO instruments, MSC.1/Circ.1455), riktlinjerna för alternativ utformning och alternativa arrangemang avseende kapitel II-1 och III i SOLAS-konventionen (Guidelines on alternative design and arrangements for SOLAS chapters II-1 and III, MSC.1/Circ.1212) och riktlinjerna för alternativ utformning och alternativa arrangemang avseende brandsäkerhet (Guidelines on alternative design and arrangements for fire safety, MSC/Circ.1002), i tillämpliga fall."

saving appliances and arrangements may deviate from the prescriptive requirements set out in chapters 3, 6, 7 and 8 of the Polar Code, provided that the alternative design and arrangements meet the intent of the goal and functional requirements concerned and provide an equivalent level of safety to the requirements in those chapters.

3 When alternative designs or arrangements deviate from the prescriptive requirements of chapters 3, 6, 7 and 8 of the Polar Code, an engineering analysis, evaluation and approval of the design and arrangements shall be carried out based on the guidelines approved by the Organization¹.

4 Any alternative designs or arrangement deviating from the prescriptive requirements shall be recorded in the Polar Ship Certificate and the ship's Polar Water Operational Manual, as required by the Polar Code, also defining the technical and operational measures and conditions for the allowed deviation.

¹ Refer to the Guidelines for the approval of alternatives and equivalents as provided for in various IMO instruments (MSC.1/Circ.1455), the Guidelines on alternative design and arrangements for SOLAS chapters II-1 and III (MSC.1/Circ.1212) and the Guidelines on alternative design and arrangements for fire safety (MSC/Circ.1002), as applicable."

Lag

om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) 4 kap. 2 § 2 mom.,
ändras 1 kap. 2 § 25 och 36 punkten, 2 kap. 5 § och 7 § 2 mom., 4 kap. 4 § 2 mom., 5 § 3 mom.,
6 § 2 mom. och 8 § 3 mom., 5 kap. rubriken för 3 §, 3 § 1 mom. och 5 §, 6 kap. 2–4 § och 5 § 3
mom., 7 kap. 6 § 2 mom., 7 a kap. 3 § 2 mom. och 10 kap. 3–5 §, av dem 7 a kap. 3 § 2 mom. så-
dant det lyder i lag 998/2014, samt
fogas till lagen ett nytt 2 a kap., till 5 kap. 1 § ett nytt 2 mom. och 3 § nya 3 och 4 mom., till 7
kap. nya 14 a och 14 b § samt till 13 kap. 3 § 2 mom. nya 3 a- och 8 a-punkter som följer:

Gällande lydelse

1 kap.

Allmänna bestämmelser

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

25) *lastrester* sådana rester av lastmaterial i fartygets lastrum som ska avlägsnas som avfall efter att lasten har lossats,

36) *fast avfall* sådant mat- och hushållsavfall och annat motsvarande avfall, utom färsk fisk och delar av färsk fisk, som uppkommer vid fartygs normala drift och som fortgående eller periodiskt måste avlägsnas från fartyget,

Föreslagen lydelse

1 kap.

Allmänna bestämmelser

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

25) *lastrester* sådana *lastrester* i fartygets lastrum som ska avlägsnas som avfall efter att lasten har lastats eller lossats,

36) *fast avfall* *alla slag* av mat-, hushålls- och driftavfall, *alla slag* av plaster, *lastrester*, *aska från förbränningsugn*, *matolja*, *fiskeredskap* och *djurkroppar* som uppträder under ett fartygs normala drift och som måste avlägsnas från fartyget kontinuerligt eller periodvis, med undantag av de ämnen som definieras eller finns förtecknade i andra bilagor till MARPOL 73/78 än bilaga V; till fast avfall hör inte sådan färsk fisk och sådana delar av färsk fisk som erhållits som följd av fiskeverksamhet som idkats under resans lopp eller till följd av sådan fiskodling som inbegriper transport av fisk, även skaldjur, till fiskodlingsanstalter och transport av fångad fisk, även skaldjur, från sådana anstalter till kusten för förädling,

2 kap.

Förhindrande av oljeutsläpp från fartyg

5 §

Fartygs beredskapsplaner för oljeförorening

Finska oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 och andra finska fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha en av Trafiksäkerhetsverket godkänd beredskapsplan för oljeförorening i enlighet med bilaga I till MARPOL 73/78.

7 §

IOPP-certifikat

Trafiksäkerhetsverket ska på skriftlig ansökan utfärda IOPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga I till MARPOL 73/78, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i bilaga I till MARPOL 73/78. Trafiksäkerhetsverket får utfärda IOPP-certifikat för utländska fartyg på begäran av respektive fartygs flaggstat. Certifikatet utfärdas för viss tid, högst för fem år i taget.

2 kap.

Förhindrande av oljeutsläpp från fartyg

5 §

Fartygs beredskapsplaner för oljeförorening

Oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 och andra fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha en beredskapsplan för oljeförorening i enlighet med bilaga I till MARPOL 73/78.

Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner den beredskapsplan som avses i 1 mom. när det gäller ett finskt fartyg.

7 §

IOPP-certifikat

Trafiksäkerhetsverket *eller ett erkänt klassificeringssällskap* ska på skriftlig ansökan utfärda IOPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga I till MARPOL 73/78, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i den bilagan. Trafiksäkerhetsverket får utfärda IOPP-certifikat för utländska fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid, högst fem år åt gången.

2 a kap.

Överföring av oljelast från ett fartyg till ett annat

1 §

Områden som anvisats för STS-operationer

Överföring av oljelast mellan oljetankfartyg (STS-operation) får utföras endast i hamnområden samt inom särskilt utsedda områden på finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon.

För att upprätthålla skyddet av den marina miljön utser Trafiksäkerhetsverket efter förhandlingar med Gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral, Tullen och den i lagen om fartygsservice (623/2005) avsedda VTS-myndigheten de områden som avses i 1 mom.

och för en förteckning över dessa. Innan områdena utses ska berörda intressentgrupper höras.

Trafiksäkerhetsverket kan av särskilda skäl och efter att ha hört de myndigheter som nämns i 2 mom. bevilja undantag från bestämmelserna i 1 mom.

Trafiksäkerhetsverket kan av särskilda skäl som hänför sig till skyddet av den marina miljön förbjuda en planerad enskild STS-operation.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte på STS-operationer som behövs för att trygga fartygs säkerhet eller rädda människoliv till sjöss, eller när de utförs för att avvärja vissa föroreningstillbud i syfte att minska skadan av miljöförorening.

2 §

STS-plan

Oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 och som används för överföring av oljelast mellan oljetankfartyg till sjöss ska ha en plan för överföring av oljelast (STS-plan), som uppfyller kraven i bilaga I till MARPOL 73/78.

Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap godkänner STS-planen för ett finskt fartyg.

3 §

Skyldighet att göra förhandsanmälan om STS-operationer

Fartygets fartygsoperatör, ägare, agent eller befälhavare ska anmäla

1) till Tullen om sin plan att utföra en STS-operation på finskt vattenområde via det elektroniska system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice,

2) till VTS-myndigheten om en STS-operation som utförs i Finlands ekonomiska zon på det sätt som anges i 1 punkten.

Den anmälan som avses i 1 mom. ska göras i god tid och minst 48 timmar före den planerade STS-operationen. Anmälan ska innehålla de uppgifter som anges i bilaga I till MARPOL 73/78.

Om alla uppgifter enligt bilaga I till MAR-

POL 73/78 i ett undantagsfall inte finns tillgängliga minst 48 timmar före en planerad STS-operation, ska det oljetankfartyg som lossar oljelasten, underrätta minst 48 timmar före den planerade STS-operationen de myndigheter som nämns i 1 mom. på det sätt som avses i det momentet om avsikten att utföra operationen. De uppgifter som anges i bilaga I till MARPOL 73/78 ska lämnas till de ovannämnda myndigheterna så snart som möjligt.

Tullen och VTS-myndigheten ska förmedla informationen om anmälan om en STS-operation till Trafiksäkerhetsverket och andra myndigheter som nämns i 1 § 2 mom. När det gäller STS-operationer som utförs på finskt vattenområde iakttas dessutom för Tullens del bestämmelserna i 22 a § i lagen om fartygstrafikservice. När det gäller STS-operationer som utförs i en ekonomisk zon iakttas bestämmelserna om VTS-myndigheten i den lagen.

4 §

Behörighetsvillkor för personer med det övergripande tillsynsansvaret för STS-operationer

För ett fartyg som avses i 2 § ska det finnas en person som innehar det övergripande tillsynsansvaret för STS-operationer och som är behörig att utföra alla de uppgifter som hänförs till STS-operationer med beaktande av de av Internationella sjöfartsorganisationen fastställda behörighetskrav som beskrivs i anvisningarna om bästa praxis för STS-operationer.

5 §

Ansvar för kostnaderna för beredskapsåtgärder

Trafikidkaren på eller ägaren av det fartyg som tar emot olja svarar för de finska oljekämpningsmyndigheternas kostnader för de beredskapsåtgärder som utförs i samband med STS-operationer.

6 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

För att verkställa bilaga I till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska unionens rättsakter får det genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om arrangemang och begränsningar, inklusive beredskapsåtgärder och kostnaderna för dessa, i samband STS-operationer i Finlands territorialhav och ekonomiska zon, samt när det gäller finska fartyg också utanför Finlands territorialhav och ekonomiska zon.

Trafiksäkerhetsverket får i anknytning till tillämpningen av bilaga I till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen och Europeiska unionens rättsakter meddela tekniska föreskrifter

1) om det praktiska utförandet av STS-operationer på finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon, samt när det gäller finska fartyg också utanför finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon, och

2) innehållet i STS-planen.

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

4 kap.

Förhinderande av utsläpp av skadliga flytande ämnen från fartyg

2 §

Förbud mot utsläpp av skadliga flytande ämnen och utsläppsbegränsningar

Det är förbjudet att i Antarktis från finska fartyg till vatten släppa ut skadliga flytande ämnen eller blandningar som innehåller sådana.

4 §

Konstruktions- och anordningskrav på kemikalietankfartyg

4 kap.

Förhinderande av utsläpp av skadliga flytande ämnen från fartyg

4 §

Konstruktions- och anordningskrav på kemikalietankfartyg

Trafiksäkerhetsverket godkänner effektivitetstest av kemikalietankfartygs pump- och rörledningsanordningar i enlighet med bilaga II till MARPOL 73/78.

Trafiksäkerhetsverket *eller ett erkänt klassificeringssällskap* godkänner fartygsspecifika effektivitetstest av finska kemikalietankfartygs pump- och rörledningsanordningar i enlighet med bilaga II till MARPOL 73/78.

5 §

Beredskapsplaner för marina föroreningar

5 §

Beredskapsplaner för marina föroreningar

Trafiksäkerhetsverket är den myndighet som ska godkänna planerna enligt 1 och 2 mom.

Trafiksäkerhetsverket *eller ett erkänt klassificeringssällskap* godkänner *beredskapsplanerna enligt 1 och 2 mom. när det gäller ett finskt fartyg.*

6 §

Lasthanteringsmanual

6 §

Lasthanteringsmanual

Trafiksäkerhetsverket godkänner manualen på skriftlig ansökan, förutsatt att den uppfyller kraven i bilaga II till MARPOL 73/78.

Trafiksäkerhetsverket *eller ett erkänt klassificeringssällskap* godkänner ett finskt fartygs lasthanteringsmanual på skriftlig ansökan, förutsatt att den uppfyller kraven i bilaga II till MARPOL 73/78.

8 §

Andra certifikat som gäller transport av skadliga flytande ämnen

8 §

Andra certifikat som gäller transport av skadliga flytande ämnen

Trafiksäkerhetsverket ska på skriftlig ansökan utfärda certifikat som avses i 1 och 2 mom., förutsatt att fartyget i fråga uppfyller kraven i bilaga II. Trafiksäkerhetsverket får utfärda certifikat också till utländska fartyg på begäran av respektive fartygs flaggstat. Certifikatet utfärdas för viss tid, högst för fem år i taget.

Trafiksäkerhetsverket *eller ett erkänt klassificeringssällskap* ska *till ett finskt fartyg* på skriftlig ansökan utfärda ett certifikat som avses i 1 och 2 mom., förutsatt att fartyget i fråga uppfyller kraven i bilaga II till MARPOL 73/78. Trafiksäkerhetsverket får utfärda certifikat till *ett utländskt fartyg* på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid, högst fem år åt gången.

5 kap.

Förhindrande av utsläpp av toalettavfall från fartyg

5 kap.

Förhindrande av utsläpp av toalettavfall från fartyg

1 §

Förbud mot utsläpp av toalettavfall och ut-

1 §

Förbud mot utsläpp av toalettavfall och ut-

släppsbegränsningar

släppsbegränsningar

3 §

Krav på fartyg

Fartyg som har en bruttodräktighet på minst 400 eller som tar fler än 15 personer ska uppfylla kraven i bilaga IV till MARPOL 73/78.

3 §

Krav som gäller fartygs system för toalettavfall

Fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 eller som tar fler än 15 personer samt varje passagerarfartyg ska uppfylla kraven i bilaga IV till MARPOL 73/78.

5 §

ISPP-certifikat

Fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 eller som tar fler än 15 personer ska uppfylla kraven i bilaga IV till MARPOL 73/78. Som ett bevis på detta ska fartyget beviljas ett internationellt föroreningskyddscertifikat för avloppsvatten (ISPP-certifikat).

Trafiksäkerhetsverket ska på skriftlig ansö-

5 §

ISPP-certifikat

Fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 eller som tar fler än 15 personer samt varje passagerarfartyg i internationell fart ska ha ett internationellt föroreningskyddscertifikat för avloppsvatten (ISPP-certifikat) i enlighet med bilaga IV till MARPOL 73/78.

Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klas-

kan utfärda ISPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga IV till MARPOL 73/78, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i bilaga IV till den konventionen. Trafiksäkerhetsverket får utfärda ISPP-certifikat för utländska fartyg på begäran av respektive fartygs flaggstat. Certifikatet utfärdas för viss tid, högst för fem år i taget.

sificeringssällskap ska på skriftlig ansökan utfärda ISPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga IV till MARPOL 73/78, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i *den bilagan*. Trafiksäkerhetsverket får utfärda ISPP-certifikat för ett utländskt fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid, högst fem år åt gången.

6 kap

Förhindrande av utsläpp av fast avfall från fartyg

2 §

Utsläpp av fast avfall i undantagsfall

Bestämmelserna i 1 § gäller inte utsläpp till vatten av fast avfall, om

1) utsläppet är nödvändigt för att trygga fartygets och de ombordvarandes säkerhet eller för att rädda människoliv,

2) utsläppet av avfallet beror på skada på fartyget eller dess utrustning, förutsatt att alla skäligen försiktighetsåtgärder har vidtagits för att förhindra eller minska utsläppet före och efter det att skadan uppkommit, eller

3) utsläppet beror på oavsiktlig förlust av syntetiska fiskenät, förutsatt att alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits för att förhindra sådan förlust.

6 kap

Förhindrande av utsläpp av fast avfall från fartyg

2 §

Utsläpp av fast avfall i undantagsfall

Bestämmelserna i 1 § *tillämpas inte på*

1) *utsläpp av fast avfall från fartyg när det är nödvändigt för säkerställandet av säkerheten hos fartyget eller personer som finns ombord på fartyget eller för att rädda människoliv till sjöss,*

2) *oavsiktligt försvinnande av fast avfall som beror på skada hos fartyget eller dess utrustning, under förutsättning av att alla skäligen försiktighetsåtgärder har vidtagits före skadan inträffade och därefter, för att förhindra eller minimera det oavsiktliga försvinnandet,*

3) *avlägsnande av fiskeredskap från fartyget för att skydda den marina miljön eller av skäl som hänför sig till fartygets eller dess besättnings säkerhet,*

4) *oavsiktligt försvinnande av fiskeredskap från ett fartyg förutsatt att alla skäligen försiktighetsåtgärder har genomförts för att förhindra sådant försvinnande.*

Kraven enligt regel 4 och 6 i bilaga V till MARPOL 73/78 om att fartyg ska vara under gång ska inte tillämpas på avlägsnande av matavfall, om det är klart att förvaring av detta matavfall ombord på fartyget utgör en omedelbar hälsorisk för människor som är ombord på fartyget.

Avlägsnande eller oavsiktligt försvinnande som avses i 1 mom. ska antecknas i fartygets avfallsdagbok eller, i fråga om ett fartyg vars bruttodräktighet är mindre än 400, i fartygets skeppsdagbok.

Trafiksäkerhetsverket ska underrättas om

oavsiktligt försvinnande eller avlägsnande av fiskeredskap på finskt vattenområde eller i Finlands ekonomiska zon, samt i fråga om finska fartyg även utanför Finlands territorialvatten eller Finlands ekonomiska zon, som orsakar betydande fara för den marina miljön eller för sjöfarten. När försvinnandet eller avlägsnandet sker från ett finskt fartyg på vatten som hör till en kuststats jurisdiktion, ska också kuststaten i fråga underrättas.

3 §

Skyltning som anger förbud och begränsningar som gäller utsläpp av fast avfall till vatten

Ett fartyg med en längd av minst 12 meter ska på synligt ställe ha en sådan i bilaga V till MARPOL 73/78 avsedd skylt som anger att fartyget följer kraven enligt reglerna 3 och 5 i bilaga V i fråga om behandling av fast avfall. Skylten ska vara på fartygets arbetsspråk och när det gäller internationella resor även på engelska, franska eller spanska.

4 §

Fartygs avfallshanteringsplan

Fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 och fartyg registrerade för transport av minst 15 personer ska ha en sådan avfallshanteringsplan som avses i bilaga V till MARPOL 73/78. Planen ska vara avfattad på fartygets arbetsspråk och gälla hanteringen av fast avfall. Besättningen ska följa planen.

5 §

Fartygs avfallsdagbok

Trafiksäkerhetsverket och, när fartyget ligger i utländsk hamn, en behörig myndighet i utlandet har rätt att granska avfallsdagboken och på begäran få ett av befälhavaren styrkt utdrag ur den. Åtgärder som Trafiksäkerhetsverket vidtar med stöd av detta moment ska utföras så snabbt som möjligt och utan att fartyget fördröjs i onödan.

3 §

Skyltning som anger förbud och begränsningar som gäller utsläpp av fast avfall till vatten

Ett fartyg med en längd av minst 12 meter ska på synligt ställe ha en sådan i bilaga V till MARPOL 73/78 avsedd skylt som anger att fartyget följer kraven enligt reglerna 3–6 i bilaga V i fråga om behandling av fast avfall. Skylten ska vara på fartygets arbetsspråk och när det gäller internationella resor även på engelska, franska eller spanska.

4 §

Fartygs avfallshanteringsplan

Fartyg vars bruttodräktighet är minst 100, fartyg certifierade för transport av minst 15 personer samt fasta och flytande plattformar ska ha en i bilaga V till MARPOL 73/78 avsedd avfallshanteringsplan om minskning och behandling av fast avfall. Planen ska vara avfattad på fartygets arbetsspråk. Besättningen ska följa avfallshanteringsplanen.

5 §

Fartygs avfallsdagbok

Trafiksäkerhetsverket och, när fartyget ligger i utländsk hamn eller i en offshore-terminal, en behörig myndighet i utlandet har rätt att granska avfallsdagboken och på begäran få ett av befälhavaren styrkt utdrag ur den. Detsamma gäller för dagböcker i fråga om fartyg vars bruttodräktighet är mindre än 400. Åtgärder som Trafiksäkerhetsverket vidtar med stöd av detta moment ska utföras så

	snabbt som möjligt och utan att fartyget fördröjs i onödan.
7 kap.	7 kap.
Förhindrande av luftförorening från fartyg	Förhindrande av luftförorening från fartyg
6 §	6 §
<i>IAPP-certifikat</i>	<i>IAPP-certifikat</i>
Trafiksäkerhetsverket ska på skriftlig ansökan utfärda IAPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga VI till MARPOL 73/78, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i bilaga VI till den konventionen. Trafiksäkerhetsverket får utfärda IAPP-certifikat för utländska fartyg på begäran av respektive fartygs flaggstat. Certifikatet utfärdas för viss tid, högst för fem år i taget.	Trafiksäkerhetsverket <i>eller ett erkänt klassificeringssällskap</i> ska på skriftlig ansökan utfärda IAPP-certifikat för finska fartyg enligt formuläret i bilaga VI till MARPOL 73/78, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i den bilagan. Trafiksäkerhetsverket får utfärda IAPP-certifikat för ett utländskt fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid, högst fem år åt gången.
	14 a §
	<i>Behörig myndighet</i>
	<i>Behörig myndighet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG är Trafiksäkerhetsverket.</i>
	14 b §
	<i>Nationellt ackrediteringsorgan</i>
	<i>Nationellt ackrediteringsorgan enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG är Ackrediteringstjänsten FI-NAS.</i>
7 a kap.	7 a kap.
Fartygs energieffektivitet	Fartygs energieffektivitet
3 §	3 §

IEE-certifikat

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

10 kap.

Avlämning av avfall i hamn

3 §

Anmälan om fartygsavfall och lastrester

När ett fartyg anlöper en hamn inom finskt territorium ska befälhavaren eller någon som denne befullmäktigat avge en anmälan om fartygsavfall och lastrester till innehavaren av anlöpshamnen. Anmälan ska avges minst 24 timmar före ankomsten eller omedelbart vid avfärden från den föregående hamnen, om färdtiden understiger 24 timmar. Om fartygets slutliga anlöpshamn blir klar först när mindre än 24 timmar återstår före ankomsten till hamnen, ska anmälan avges omedelbart då den slutliga anlöpshamnen är känd. Informationen ska förvaras ombord åtminstone till nästa anlöpshamn och ska på begäran uppvisas för myndigheterna i en EG-medlemsstat.

Vad som föreskrivs i 1 mom. gäller inte fiskefartyg och inte heller fritidsbåtar som tar högst 12 passagerare.

Trafiksäkerhetsverket ska kontrollera efterlevnaden av fartygsavfallsdirektivet och därvid granska anmälningar och inspektera fartyg i enlighet med direktivet. *Hamnarna ska se till att verket för kontrollen har tillgång till anmälningarna om fartygsavfall. Anmälningarna kan kommuniceras från fartyget till hamnen och från hamnen till Trafiksäkerhetsverket med hjälp av en elektronisk anslutning.*

IEE-certifikat

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

10 kap.

Avlämning av avfall i hamn

3 §

Anmälan om fartygsavfall och lastrester

När ett fartyg anlöper en hamn inom finskt territorium ska befälhavaren eller någon som denne befullmäktigat avge en anmälan om fartygsavfall och lastrester till innehavaren av anlöpshamnen *via det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice*. Anmälan ska avges minst 24 timmar före ankomsten eller omedelbart vid avfärden från den föregående hamnen, om färdtiden understiger 24 timmar. Om fartygets slutliga anlöpshamn blir klar först när mindre än 24 timmar återstår före ankomsten till hamnen, ska anmälan avges omedelbart då den slutliga anlöpshamnen är känd. Informationen ska förvaras ombord åtminstone till nästa anlöpshamn och ska på begäran uppvisas för myndigheterna i en EU-medlemsstat.

Vad som föreskrivs i 1 mom. gäller inte fiskefartyg och inte heller fritidsbåtar som tar högst 12 passagerare.

Trafiksäkerhetsverket ska kontrollera *genomförande* av fartygsavfallsdirektivet och därvid granska anmälningar och inspektera fartyg i enlighet med direktivet.

4 §

Undantag från den obligatoriska avlämningen och anmälningsskyldigheten

Trafiksäkerhetsverket kan på skriftlig ansökan medge undantag från den obligatoriska avlämning av fartygsavfall och lastrester som avses i 1 § och skyldigheten att anmäla sådant avfall enligt 3 § i fråga om ett fartyg som är i reguljär trafik så att det upprepat går i trafik enligt en tidtabell eller på en på förhand bestämd rutt mellan angivna hamnar och minst en gång varannan vecka anlöper en angiven finsk hamn som ligger vid denna rutt. Undantag kan också beviljas för fartyg som är i kryssningstrafik eller annan trafik så att det avgår från och anlöper en och samma finska hamn utan att anlöpa mellanliggande hamnar. För att undantag ska kunna medges krävs det dessutom att fartyget har ingått ett avfallshanteringsavtal med ett seriöst företag i avfallshanteringsbranschen eller med hamnen. Trafiksäkerhetsverket ska på det sätt som närmare framgår av beslutet om undantag tillställas en utredning om att fartyget i huvudsak använder tjänster enligt avfallshanteringsavtalet. Undantaget beviljas för viss tid, högst för fem år i taget.

Trafiksäkerhetsverket ska underrätta de berörda hamnarna som sitt beslut.

Trafiksäkerhetsverket ska regelbundet och åtminstone en gång om året underrätta Europeiska gemenskapernas kommission om dispens som beviljats.

5 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska gemenskapens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser om förutsättningarna enligt 1 § 3 mom. 2 punkten att låta bli att avlämna avfall i hamnen.

Trafiksäkerhetsverket får i syfte att verkställa MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen och Europeiska gemenskapens rättsakter utfärda tekniska föreskrifter om det sätt

4 §

Befrielse från den obligatoriska avlämningen och anmälningsskyldigheten

Trafiksäkerhetsverket kan på skriftlig ansökan medge befrielse från den obligatoriska avlämning av fartygsavfall och lastrester som avses i 1 § och från skyldigheten att anmäla fartygsavfall och lastrester enligt 3 § i fråga om ett fartyg som är i reguljär trafik så att det upprepat går i trafik enligt en tidtabell eller på en på förhand bestämd rutt mellan angivna hamnar och minst en gång varannan vecka anlöper en angiven finsk hamn som ligger vid denna rutt. *Befrielse* kan också medges för ett fartyg som är i kryssningstrafik eller annan trafik så att det avgår från och anlöper en och samma finska hamn utan att anlöpa mellanliggande hamnar. För att befrielse ska kunna medges krävs det dessutom att fartyget har ingått ett avfallshanteringsavtal med ett seriöst företag i avfallshanteringsbranschen eller med hamnen. Trafiksäkerhetsverket ska på det sätt som närmare framgår av beslutet om befrielse lämnas en redogörelse för att fartyget i huvudsak använder tjänster enligt avfallshanteringsavtalet. *Befrielse* beviljas för viss tid, högst fem år åt gången.

Trafiksäkerhetsverket ska underrätta de berörda hamnarna som sitt beslut.

Trafiksäkerhetsverket ska regelbundet och åtminstone en gång om året underrätta Europeiska kommissionen om *befrielse* som beviljats.

5 §

Närmare bestämmelser

För att verkställa MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska unionens rättsakter får närmare bestämmelser om förutsättningarna enligt 1 § 3 mom. 2 punkten att låta bli att avlämna avfall i hamnen utfärdas genom förordning av statsrådet.

att anmäla avfall på som avses i 3 §.

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

13 kap.

Särskilda bestämmelser

3 §

Straffbestämmelser

Den som på något annat sätt än det som avses i 1 mom. uppsåtligt eller av oaktsamhet handlar i strid med

ska, om inte gärningen är ringa eller om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för miljöskyddsförseelse i sjöfart dömas till böter

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. kan utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet eller i inrikes fart.

13 kap.

Särskilda bestämmelser

3 §

Straffbestämmelser

Den som på något annat sätt än det som avses i 1 mom. uppsåtligt eller av oaktsamhet handlar i strid med

3 a) bestämmelser i 2 a kap. 1 § 1 mom. om områden som anvisats för STS-operationer, 2 § 1 mom. om STS-plan, 3 § 1–3 mom. om skyldighet att meddela på förhand om STS-operationer och 4 § om behörighetskrav för personer med det övergripande tillsynsansvaret för STS-operationer,

8 a) övervaknings- och rapporteringsskyldigheten enligt artiklarna 8–12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG,

ska, om inte gärningen är ringa eller om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för miljöskyddsförseelse i sjöfart dömas till böter.

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.