LIGJ
Nr. 9/2020

PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË ANEKSIN VI TË KONVENTËS NDËRKOMBËTARE DETARE "PËR PARANDALIMIN E NDOTJEVE NGA ANIJET, 1973", TË NDRYSHUAR ME PROTOKOLLIN E VITIT 1978 (MARPOL 73/78)

Në mbështetje të neneve 78, 83, pika 1, dhe 121 të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Republika e Shqipërisë aderon në aneksin VI të Konventës Ndërkombëtare Detare "Për parandalimin e ndotjeve nga anijet, 1973", të ndryshuar me protokollin e vitit 1978 (MARPOL 73/78), duke përfshirë dhe rezolutat MEPC.271(69) dhe MEPC.278(70), sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij ligji dhe është pjesë përbërëse e tij.

Neni 2

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Miratuar në datën 3.2.2020.

Shpallur me dekretin nr. 11437, datë 14.2.2020 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Ilir Meta.

Teksti i konsoliduar i Shtojcës VI të MARPOL-it, duke përfshirë edhe amendamentet e miratuara nga rezolutat MEPC.271(69) dhe MEPC.278(70)*

Rregulloret për parandalimin e ndotjes së ajrit nga anijet

Kapitulli 1 - Të përgjithshme

Rregullore 1
Zbatimi

Dispozitat e kësaj Shtojce do të zbatohen për të gjitha anijet, përveç rasteve kur parashikohet shprehimisht ndryshe në rregulloret 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22 dhe 22A të kësaj Shtojce.

Rregullore 2
Përkufizimet

Për qëllimet e kësaj Shtojce:

1 *Shtojcë* nënkupton Shtojcën VI të Konventës Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Anijet, 1973 (MARPOL), siç është ndryshuar nga Protokolli i vitit 1978 që lidhet me të, dhe i ndryshuar nga Protokolli i vitit 1997, i ndryshuar nga Organizata, me kusht që këto ndryshime të miratohen dhe të hyjnë në fuqi në përputhje me dispozitat e nenit 16 të kësaj Konvente.

2 Një *fazë e ngjashme e ndërtimit* do të thotë faza në të cilën:

.1 fillon ndërtimi i identifikueshëm me një anije të veçantë dhe

.2 ka filluar montimi i kësaj anijeje që përfshin të paktën 50 tonë ose një përqind të ngarkesës së vlerësuar të të gjithë materialit strukturor, cilado qoftë më e ulët.

3 *Data e përvjetorit* nënkupton ditën dhe muajin e çdo viti që do të korrespondojë me datën e skadimit të Çertifikatës Ndërkombëtare të Parandalimit të Ndotjes nga Ajri.

4 *Pajisja ndihmëse e kontrollit* nënkupton një sistem, funksion ose strategji kontrolli të instaluar në një motor detar nafte që përdoret për të mbrojtur motorin dhe/ose pajisjet e tij ndihmëse ndaj kushteve të operimit që mund të rezultojnë në dëmtim ose dështim ose që përdoret për të lehtësuar fillimin e motorit. Gjithashtu, një pajisje ndihmëse e kontrollit mund të jetë një strategji ose masë që është provuar në mënyrë të kënaqshme të mos jetë një pajisje që ndërhyn në ose ndalon kontrollet e emetimeve.

5 *Furnizimi i vazhdueshëm* përcaktohet si proces ku mbetjet futen në dhomën e djegies pa ndihmën e njeriut, ndërsa djegia është në kushte normale të funksionimit me temperaturën operative të dhomës së djegies ndërmjet 850 ° C dhe 1200 ° C.

6 *"Pajisje e Posaçme"* nënkupton një pajisje që mat, ndjen ose i përgjigjet variablave operativë (p.sh. shpejtësinë e motorit, temperaturën, presionin e marrjes ose ndonjë parametër tjetër), me qëllim të aktivizimit, modulimit, vonimit ose çaktivizimit të funksionimit të çdo përbërësi ose funksioni të sistemit të kontrollit të emetimeve, në mënyrë që efikasiteti i sistemit të kontrollit të emetimeve të reduktohet në kushtet e hasura gjatë përdorimit normal, përveç nëse përdorimi i një pajisjeje të tillë është përfshirë në kryesisht në procedurat e zbatuara të testimit të çertifikimit të emetimeve.

7 *Emetim/shkarkim* nënkupton çdo lëshim të substancave, objekt kontrolli nga kjo Shtojcë, nga anijet në atmosferë ose në det.

---

* Shtojca origjinale VI e MARPOL hyri në fuqi më 19 maj 2005. Shtojca VI e MARPOL, e rishikuar, e miratuar me rezolutën MEPC. 176 (58), hyri në fuqi më 1 korrik 2010. Ndryshimet e saj, të miratuara me rezolutat MEPC.190 (60), MEPC.194 (61), MEPC.202 (62), MEPC.203 (62), MEPC.217 (63), MEPC247 (66), MEPC.25K66) dhe MEPC.258 (67), kanë hyrë në fuqi. Përveç kësaj, ndryshimet e mëtejshme, të miratuara me rezolutën MEPC.27K69), pritet të hyjnë në fuqi më 1 shtator 2017 dhe ato që miratohen me rezolutën MEPC.278 (70) pritet të hyjnë në fuqi më 1 mars 2018.

8 *Zona e kontrollit të emetimeve* nënkupton një zonë ku është i nevojshëm miratimi i masave të posaçme të detyrueshme për shkarkimet nga anijet për të parandaluar, zvogëluar dhe kontrolluar ndotjen e ajrit nga NO_X apo SO_X dhe grimcat ose të tre llojet e emetimeve dhe ndikimet e tyre të dëmshme në shëndetin e njeriut dhe në mjedis. Zonat e kontrollit të shkarkimeve përfshijnë ato të renditura në ose të përcaktuara në rregulloret 13 dhe 14 të kësaj Shtojce.
9 *Karburant* nënkupton çdo lëndë djegëse të furnizuar dhe të synuar për qëllime të djegies për forcën e shtytjes së motorit ose operim të një anijeje, duke përfshirë gazin, distilimin dhe karburantet e mbetura.
10 *Tonazh bruto* "Tonazhi bruto" nënkupton tonazhin bruto të llogaritur në përputhje me rregulloret e matjes së tonazhit që gjenden në Shtojcën I të Konventës Ndërkombëtare mbi Matjet e Tonazhit të Anijeve, 1969, ose ndonjë Konventë pasuese.
11 *Instalimet*, në lidhje me rregulloren 12 të kësaj Shtojce, nënkupton instalimin e sistemeve, pajisjeve, duke përfshirë njësitë zjarrfikëse portative, izolimin ose materiale të tjera në një anije, por përjashton riparimin ose rimbushjen e sistemeve, pajisjeve, izolimit ose materialeve të tjera të instaluara më parë ose rimbushjen e njësive zjarrfikëse portative.
12 *I instaluar* do të thotë një motor detar nafte që është ose synon të jetë i pajisur në një anije, duke përfshirë një motor portativ detar nafte ndihmës, vetëm nëse sistemi i saj i furnizimit me karburant, sistemi i ftohjes ose sistemi i emetimit është pjesë përbërëse e anijes. Një sistem furnizimi me karburant konsiderohet pjesë përbërëse e anijes vetëm nëse është i vendosur në anije në anije përgjithmonë. Ky përkufizim përfshin një motor detar nafte që përdoret për të plotësuar ose shtuar kapacitetin e instaluar të energjisë së anijes dhe synon të jetë pjesë përbërëse e anijes.
13 *Strategjia e kontrollit të emetimeve irracionale* nënkupton çdo strategji ose masë që, kur anija operon në kushte normale të përdorimit, zvogëlon efektivitetin e një sistemi kontrolli të emetimeve në një nivel më të ulët sesa ai i parashikuar në procedurat e zbatueshme të testimit të emetimeve.
14 *Motor detar dizel (nafte)* nënkupton çdo motor me djegie të brendshme reciproke që operon me lëndë djegëse të lëngshme ose të dyfishtë (karburant alternativ), për të cilin zbatohet rregullorja 13 e kësaj Shtojce, duke përfshirë sistemet ndihmëse/komplekse, nëse aplikohet. Përveç kësaj, një motor me gaz i instaluar në një anije të ndërtuar në ose pas datës 1 mars 2016 ose një motor me gaz zëvendësues shtesë ose jo-identik, i instaluar në ose pas kësaj date, konsiderohet gjithashtu si një motor detar dizel.
15 *Kodi Teknik* i NO_X Kodi Tek Teknik i NOx nënkupton Kodin Teknik të Kontrollit të Emetimit të Oksideve të Azotit nga Motorët Detarë Dizel, i miratuar me rezolutën 2 të Konferencës MARPOL 1997, të ndryshuar nga Organizata, me kusht që këto ndryshime të miratohen dhe të hyjnë në fuqi në përputhje me dispozitat e nenit 16 të kësaj Konvente.
16 *Substancat ozon-holluese* nënkupton substancat e kontrolluara të përcaktuara në paragrafin 4 të nenit 1 të Protokollit të Montrealit për substancat që e hollojnë shtresën e ozonit, 1987, të renditura në Anekset A, B, C ose E të protokollit në fuqi në kohën e zbatimit ose interpretimit të kësaj Shtojce.

Substancat ozonholluese që mund të gjenden në anije përfshijnë, por nuk kufizohen në:

Halon 1211	Bromoklorodifluorometan
Halon 1301	Bromotrifluorometan
Halon 2402	1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetraflouroetan (i njohur gjithashtu si Halon 114B2)
CFC-11	Triklorofluorometan
CFC-12	Diklorodifluorometan
CFC-113	1,1,2-Trikloro-1,2,2-trifluoroetan
CFC-114	1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroethane
CFC-115	Kloropentafluoroetan

17 *Djegie në bordin e anijes* nënkupton djegien e mbetjeve ose materieve të tjera në bordin e anijes, nëse këto mbetje apo materie të tjera janë prodhuar gjatë funksionimit normal të asaj anijeje.
18 *Krematori i anijes* do të thotë një strukturë e anijes e projektuar për qëllimin parësor të djegies.
19 *Anije e ndërtuar* do të thotë anije, fundi (strukturat gjatësore) i së cilës është ndërtuar ose që është në një fazë të ngjashme ndërtimi.

20 *Llum i karburantit* do të thotë llum nga ndarëset e karburantit ose të vajit lubrifikues nga mbetjet, mbetjet e vajrave lubrifikues nga makineritë kryesore ose ndihmëse, ose mbetjet e naftës nga ndarëset e ujit dhe naftës nga mbetjet, pajisjet e filtrimit të naftës ose platformat e kullimit.
21 *Cisterna,* në lidhje me rregulloren 15 të kësaj Shtojce, nënkupton një cisternë nafte siç përcaktohet në rregulloren 1 të Shtojcës 1 të kësaj Konvente ose një cisternë kimike siç përcaktohet në rregulloren 1 të Shtojcës II të kësaj Konvente.

Për qëllimet e kapitullit 4:

22 *Anije ekzistuese* do të thotë një anije, e cila nuk është një anije e re.
23 *Anije e re* nënkupton një anije:
.1 për të cilën kontrata e ndërtimit është lidhur në ose pas datës 1 janar 2013; ose
.2 në mungesë të një kontrate ndërtimi, fundi (strukturat gjatësore) i së cilës është ndërtuar ose që është në një fazë të ngjashme ndërtimi në ose pas datës 1 korrik 2013; ose
.3 dorëzimi i së cilës bëhet në ose pas datës 1 korrik 2015.
24 *Shndërrim madhor* do të thotë, në lidhje me kapitullin 4 të kësaj Shtojce, një shndërrim të një anijeje:
.1 i cili kryesisht ndryshon dimensionet, duke ruajtur kapacitetin ose fuqinë e motorit të anijes ose
.2 i cili ndryshon llojin e anijes ose
.3 qëllimi i të cilit sipas mendimit të Administratës është kryesisht të zgjasë jetën e anijes ose
.4 i cili ndryshe në këtë mënyrë ndryshon anijen që, nëse do të ishte një anije e re, do t'i nënshtrohej dispozitave përkatëse të kësaj Konvente, të cilat nuk ishin të zbatueshme për të si anije ekzistuese ose
.5 i cili kryesisht ndryshon efikasitetin energjetik të anijes dhe përfshin çdo modifikim që mund të bëjë anijen të tejkalojë indeksin e zbatueshëm EEDI, siç përcaktohet në rregulloren 21 të kësaj Shtojce.
25 *Anije transporti për mallra të paambalazhuar* nënkupton një anije që synon kryesisht të mbajë ngarkesa të paambalazhuara, duke përfshirë mjete transporti të tilla si transportuesit e xeherorëve, siç përcaktohet në rregulloren 1 të kapitullit XII të SOLAS 74 (të ndryshuar), por duke përjashtuar transportuesit e kombinimit.
26 *Anije transporti për gazra kimike të lëngëta të paambalazhuar,* në lidhje me kapitullin 4 të kësaj Shtojce, nënkupton një anije mallrash, përveç një transportuesi LNG (Gaz Natyror i Lëngshëm) siç përcaktohet në paragrafin 38 të kësaj rregulloreje, e ndërtuar ose e përshtatur dhe që përdoret për transportin e çdo lloji gazi të lëngshëm të paambalazhuar.
27 *Cisternë,* në lidhje me kapitullin 4 të kësaj Shtojce, nënkupton një cisternë nafte siç përcaktohet në rregullin 1 të Shtojcës I të kësaj Konvente ose një cisternë kimike ose një cisternë NLS (Substancat e Lëngshme të Dëmshme), siç përcaktohet në rregulloren 1 të Shtojcës 11 të kësaj Konvente.
28 *Anije kontejnerësh* nënkupton një anije të projektuar ekskluzivisht për transportimin e kontejnerëve në hambar dhe mbi kuvertë.
29 *Anije mallrash të përgjithshme* do të thotë një anije me byk (trup anijeje) me një kuvertë të vetme apo me shumë kuverta, e projektuar kryesisht për transportin e ngarkesave të përgjithshme. Ky përkufizim nuk përfshin anijet e specializuara të ngarkesave të paambalazhuara, të cilat nuk përfshihen në llogaritjen e linjave referuese për anijet e ngarkesave të përgjithshme, konkretisht transportuesi i bagëtive të imta, transportuesi i barkave, transportuesi i ngarkesës së rëndë, transportuesi i jahteve, transportuesi i karburantit bërthamor.
30 *Transportues mallrash frigoriferike* do të thotë një anije e projektuar ekskluzivisht për transportimin e ngarkesave frigoriferike në hambar.
31 *Transportues i kombinuar* nënkupton një anije të projektuar për të ngarkuar 100% tonazh përfundimtar, me ngarkesë mallrash të paambalazhuara si të thata, edhe të lëngshme.
32 *Anije pasagjerësh* nënkupton një anije që mbart dhe transporton më shumë se 12 pasagjerë.
33 *Anija e ngarkesave me rrota Ro-Ro (transportues automjetesh)* nënkupton një anije të tipit roll on-roll off, *të* projektuar për transportin e autoveturave dhe kamionëve bosh (që hipin/zbresin në anije

me rrotat e tyre).

34 *Anija e ngarkesave me rrota Ro-Ro* nënkupton një anije roll on-roll off projektuar për transportin e njësive të transportit rroll on/rroll off (që hipin/zbresin në anije me rrotat e tyre).

35 *Anije pasagjerësh Ro-Ro* nënkupton një anije pasagjerësh me hapësira për transportin e njësive të transportit rroll on/rroll off (që hipin/zbresin anije me rrotat e tyre).

36 *Indeksi EEDI i arritur* është vlera e indeksit EEDI e arritur nga një anije individuale në përputhje me rregulloren 20 të kësaj Shtojce.

37 *Indeksi EEDI i kërkuar* është vlera maksimale e indeksit EEDI të arritur që është e lejuar nga rregullorja 21 e kësaj Shtojce për llojin dhe madhësinë e anijes specifike.

38 *Transportues LNG* në lidhje me kapitullin 4 të kësaj Shtojce nënkupton një anije mallrash të ndërtuar ose të përshtatur dhe që përdoret për transportin e çdo lloji gazi natyror të lëngshëm (LNG) të paambalazhuar.

39 *Anije lundrimi pasagjerësh,* në lidhje me kapitullin 4 të kësaj Shtojce, nënkupton një anije pasagjerësh që nuk ka një kuvertë mallrash, e projektuar ekskluzivisht për transport tregtar të udhëtarëve me fjetje gjatë një udhëtimi në det.

40 *Shtytje konvencionale,* në lidhje me kapitullin 4 të kësaj Shtojce, nënkupton një metodë të shtytjes, ku një motor (motorë) reciprok kryesor me djegie të brendshme është forcë lëvizëse kryesore dhe është i shoqëruar me një bosht shtytës qoftë drejtpërdrejt ose nëpërmjet një kutie të shpejtësisë.

41 *Shtytje jokonvencionale* në lidhje me kapitullin 4 të kësaj Shtojce nënkupton një metodë të shtytjes (propulsionit), përveç shtytjes konvencionale, përfshirë shtytësin dizel-elektrik, shtytësin e turbinës dhe sistemet hibride të shtytjes.

42 *Anija e mallrave që ka aftësinë për të thyer akull* në lidhje me kapitullin 4 të kësaj Shtojce nënkupton një anije mallrash, e cila është projektuar për të thyer akullin e ujit të detit në mënyrë të pavarur, me një shpejtësi prej të paktën 2 nyje kur trashësia e akullit të ujit të detit është 1.0 m ose më shumë, duke pasur forcë përkulëse të paktën 500 kPa.

43 Një *anije e dorëzuar në ose pas datës 1 shtator 2019* nënkupton një anije:

.1 për të cilën kontrata e ndërtimit është lidhur në ose pas datës 1 shtator 2015; ose

.2 në mungesë të një kontrate ndërtimi, fundi (strukturat gjatësore) i së cilës është ndërtuar ose që është në një fazë të ngjashme ndërtimi në ose pas datës 1 mars 2016 ose

.3 dorëzimi i së cilës bëhet më ose pas datës 1 shtator 2019.

Për qëllimet e kësaj Shtojce:

44 *Auditimi* nënkupton një proces sistematik, të pavarur dhe të dokumentuar për marrjen e dëshmive të auditimit dhe vlerësimin e tij objektivisht për të përcaktuar shkallën në të cilën plotësohen kriteret e auditimit.

45 *Skema e auditimit* nënkupton Skemën e Auditimit të Shteteve Anëtarë të IMO-s, të krijuar nga Organizata dhe duke marrë në konsideratë udhëzimet e hartuara nga Organizata [*]

46 *Kodi i Zbatimit* nënkupton Kodin e Zbatimit të Instrumenteve të IMO-s (Kodi III) të miratuar nga Organizata me rezolutën A.1070 (28).

47 *Standardi i Auditimit* do të thotë Kodi i Zbatimit.

Për qëllimet e kapitullit 4:

48 *Vit Kalendarik* nënkupton periudhën nga 1 janari deri më 31 dhjetor, përfshirë.

49 *Shoqëria* nënkupton pronarin e anijes ose ndonjë organizatë ose person tjetër të tillë si menaxher ose çarterues i anijes, i cili ka marrë përgjegjësinë për funksionimin e anijes nga pronari i anijes dhe që me marrjen e kësaj përgjegjësie ka pranuar të marrë përsipër të gjitha detyrat dhe përgjegjësitë e vendosura nga Kodi i Menaxhimit Ndërkombëtar për Operimin e Sigurt të Anijeve dhe për Parandalimin e Ndotjes, i ndryshuar.

50 *Distanca e udhëtuar* do të thotë distanca e udhëtuar mbi tokë.

---

[*] Referojuni Kuadrit dhe Procedurave për Skemën e Auditimit të Shtetit Anëtarë të IMO-s (rezoluta A.1067 (28)).

Rregullore 3
Kundërshtime dhe përjashtime

Të përgjithshme

1 Rregulloret e kësaj Shtojce nuk do të zbatohen për:

.1 çdo emetim/shkarkim të nevojshëm për garantimin e sigurisë së një anijeje ose shpëtimin e jetës në det ose
.2 çdo emetim që rezulton nga dëmtimi i një anije ose i pajisjeve të saj:
.2.1 me kusht që të gjitha masat paraprake të arsyeshme të jenë marrë pas ndodhjes së dëmtimit ose zbulimit të emetimit, me qëllim parandalimin ose minimizimin e emetimit dhe
.2.2 përveç nëse pronari ose zotëruesi ka vepruar qoftë me qëllim që të shkaktojë dëm, ose me pakujdesi dhe me dijeni të plotë se dëmi do të sjellë pasoja.

Eksperimentet për reduktimin e shkarkimeve të anijeve dhe kërkimi i teknologjisë së kontrollit

2 Administrata e një Pale, në bashkëpunim me Administratat e tjera sipas rastit, mund të lëshojë një përjashtim nga dispozitat specifike të kësaj Shtojce për një anije që të kryejë eksperimente për zhvillimin e teknologjive të reduktimit dhe të kontrollit të shkarkimeve të anijeve dhe programeve të projektimit të motorëve. Një përjashtim i tillë do të sigurohet vetëm nëse zbatimet e dispozitave specifike të Shtojcës ose të Kodit Teknik të Rishikuar 2008 të NOx mund të pengojnë hulumtimin për zhvillimin e teknologjive ose programeve të tilla. Leja e lëshuar sipas kësaj rregulloreje nuk përjashton një anije nga kërkesa për raportim sipas rregullit 22A dhe nuk ndryshon llojin dhe fushën e të dhënave që kërkohet të raportohen sipas rregullores 22A. Leja për një përjashtim të tillë duhet të sigurohet vetëm për numrin minimal të anijeve të nevojshme dhe t'i nënshtrohet dispozitave në vijim:

.1 për motorët detarë dizel (me naftë) me një zhvendosje të cilindrave deri në 30 L, kohëzgjatja e testimit të detit nuk duhet të kalojë 18 muaj. Nëse kërkohet kohë shtesë, Administrata ose Administratat lejuese mund të lejojnë rinovimin për një periudhë tjetër 18-mujore ose
.2 për motorët detarë dizel (me naftë) me një zhvendosje të cilindrave mbi 30 L, kohëzgjatja e testimit të anijes nuk duhet të kalojë pesë vjet dhe do të kërkojë një rishikim të progresit/zhvillimit nga Administrata ose Administrata lejuese në çdo ekzaminim të ndërmjetëm. Në bazë të këtij rishikimi mund të jepet një leje, nëse testimi nuk i ka respektuar kushtet e lejes ose nëse është përcaktuar që teknologjia ose programi nuk mund të prodhojë rezultate efektive në reduktimin dhe kontrollin e shkarkimeve të anijes. Nëse Administrata ose Administratat shqyrtuese përcaktojnë se është e nevojshme një kohë shtesë për të kryer një test të një teknologjie apo programi të caktuar, leja mund të rinovohet për një periudhë kohore shtesë që nuk duhet të kalojë pesë vjet.

Emetimet nga aktivitetet minerare në shtratin e detit

3.1 Emetimet që rrjedhin drejtpërsëdrejti nga eksplorimi, shfrytëzimi dhe përpunimi në det të hapur i burimeve minerale në shtratin e detit, në përputhje me nenin 2 (3) (b) (ii) të kësaj Konvente, përjashtohen nga dispozitat e kësaj Shtojce. Emetimet e tilla përfshijnë si më poshtë:

.1 emetimet që rezultojnë nga djegia e substancave që janë vetëm dhe drejtpërdrejt rezultat i eksplorimit, shfrytëzimit dhe përpunimit në det të hapur të burimeve minerale të shtratit të detit, duke përfshirë, por pa u kufizuar në zjarrin e hidrokarbureve dhe djegien e prerjeve, foleve dhe/ose lëngjet e stimulimit gjatë kryerjes dhe operacioneve të testimit dhe zjarrit që ndodh nga kushtet e pashmangshme të keqfunksionimit;
.2 çlirimin e gazrave dhe komponimeve të paqëndrueshme të përfshira në lëngjet e shpimit dhe prerjet;

.3 emetimet e lidhura vetëm dhe drejtpërdrejt me trajtimin ose ruajtjen e mineraleve të shtratit të detit; dhe

.4 emetimet nga motorët detarë dizel (me naftë) të dedikuar vetëm për eksplorimin, shfrytëzimin dhe përpunimin në det të hapur të burimeve minerale në shtratin e detit.

3.2 Kërkesat e rregullores 18 të kësaj Shtojce nuk do të zbatohen për përdorimin e hidrokarbureve që prodhohen dhe përdoren më pas në vend si lëndë djegëse, kur miratohet nga Administrata.

Rregullore 4
Ekuivalentet

1 Administrata e një Pale mund të lejojë që çdo pajisje, materiale, pajisje ose aparat të përshtatet në një anije ose procedurat e tjera, vajrat alternative të karburantit ose metodat e pajtueshmërisë të përdorura si një alternativë nga ajo e kërkuar në këtë Shtojcë nëse një pajisje, material, pajisje ose aparatet ose procedurat e tjera, vajrat alternative të karburantit ose metodat e pajtueshmërisë të jenë të paktën po aq efektive për sa i përket zvogëlimit të emetimeve siç kërkohet nga kjo Shtojcë, duke përfshirë ndonjë nga standardet e përcaktuara në rregulloret 13 dhe 14.

2 Administrata e një Pale që lejon një pajisje, pjesë përshtatëse të pajisjeve, material, aparat ose procedura të tjera, vajra alternativë të karburantit ose metoda të pajtueshmërisë të përdorura si një alternativë nga ajo e kërkuar nga kjo Shtojcë, do t'i komunikojë Organizatës për qarkullimin e të dhënave të Palëve për informacionin e tyre dhe veprimin e duhur, nëse ka.

3 Administrata e një Pale duhet të marrë në konsideratë çdo udhëzim përkatës të hartuar nga Organizata në lidhje me ekuivalentët e parashikuar në këtë rregullore.

4 Administrata e një Pale që lejon përdorimin e një ekuivalenti, siç është përcaktuar në paragrafin 1 të kësaj rregulloreje, do të përpiqet të mos dëmtojë mjedisin, shëndetin e njeriut, pronën ose burimet e tij ose ato të Shteteve të tjera.

Kapitulli 2 - Ekzaminimi, çertifikimi dhe mjetet e kontrollit

Rregullore 5
Inspektimi/Komisionimi

1 Çdo anije prej 400 tonë bruto e më sipër dhe çdo platformë shpimi fikse dhe lundruese dhe platforma të tjera, për të siguruar pajtueshmërinë me kërkesat e kapitullit 3 të kësaj Shtojce, duhet t'i nënshtrohen inspektimeve më poshtë:

.1 Një inspektim fillestar përpara se anija të vihet në përdorim ose para se të lëshohet për herë të parë çertifikata e kërkuar sipas rregullores 6 të kësaj Shtojce. Ky inspektim duhet të jetë i tillë që të sigurojë që pajisjet, sistemet, pajisjet, pjesët përshtatëse të pajisjeve dhe materialet të jenë plotësisht në përputhje me kërkesat e zbatueshme të kapitullit 3 të kësaj Shtojce;

.2 Një inspektim në intervale të përcaktuara nga Administrata, por jo më shumë se pesë vjet, përveç rasteve kur zbatohet rregullorja 9.2, 9.5, 9.6 ose 9.7 e kësaj shtojce. Inspektimi rinovues duhet të jetë i tillë që të sigurojë që pajisjet, sistemet, pjesët përshtatëse të pajisjeve, rregullimet dhe materialet të jenë plotësisht në përputhje me kërkesat e zbatueshme të kapitullit 3 të kësaj Shtojce;

.3 Një inspektim i ndërmjetëm brenda tre muajve para ose pas datës së dytë të përvjetorit ose brenda tre muajve para ose pas datës së tretë të përvjetorit të çertifikatës, i cili do të zëvendësojë një nga inspektimet vjetore të specifikuara në paragrafin 1.4 të kësaj rregulloreje. Inspektimi i ndërmjetëm duhet të jetë i tillë që të sigurojë që pajisjet dhe rregullimet të jenë në përputhje të plotë me kërkesat e zbatueshme të kapitullit 3 të kësaj Shtojce dhe të jenë në gjendje të mirë pune. Këto inspektime të ndërmjetme do të miratohen në Çertifikatën IAPP (Çertifikata Ndërkombëtare e Parandalimit të Ndotjes së Ajrit) të lëshuar sipas rregullores 6 ose 7 të kësaj Shtojce;

.4 Një inspektim vjetor brenda tre muajve para ose pas datës së përvjetorit të çertifikatës, duke përfshirë një inspektim të përgjithshëm të pajisjeve, sistemeve, pajisjeve, masave dhe

materialeve të referuara në paragrafin 1.1 të kësaj rregulloreje për të siguruar që ato janë mbajtur në përputhje me paragrafin 5 të kësaj rregulloreje dhe që ato të mbeten të kënaqshme për shërbimin për të cilin synohet anija. Këto inspektime vjetore do të miratohen në Çertifikatën IAPP të lëshuar sipas rregullit 6 ose 7 të kësaj Shtojce; dhe

.5 Një inspektim shtesë, si i përgjithshëm ose i pjesshëm, sipas rrethanave, duhet të kryhet sa herë që të bëhen riparime ose rinovime të rëndësishme, siç është përshkruar në paragrafin 5 të kësaj rregulloreje ose pas një riparimi që rezulton nga hetimet e përshkruara në paragrafin 6 të kësaj rregulloreje. Inspektimi duhet të jetë i tillë që të sigurojë që riparimet apo rinovimet e nevojshme të jenë realizuar në mënyrë efektive që materiali dhe mjeshtëria e riparimeve ose rinovimeve të tilla të jenë në të gjitha aspektet të kënaqshme dhe se anija përmbush në të gjitha aspektet, kërkesat e kapitullit 3 të kësaj Shtojce.

2 Në rastin e anijeve me tonazh bruto më të vogël se 400, Administrata mund të vendosë masat e duhura për të garantuar që dispozitat e zbatueshme të kapitullit 3 të kësaj Shtojce të jenë përmbushur.

3 Inspektimet e anijeve në lidhje me zbatimin e dispozitave të kësaj Shtojce duhet të kryhen nga zyrtarët e Administratës.

.1 Megjithatë, Administrata mund t'i besojë inspektimet ose hidrografit/inspektorëve të emëruar për këtë qëllim, ose organizatave të njohura prej tij. Organizatat e tilla duhet të jenë në përputhje me udhëzimet e miratuara nga Organizata;[*]

.2 Inspektimi i motorëve detare dizel (me naftë) dhe pajisjeve për pajtueshmërinë me rregulloren 13 të kësaj Shtojce duhet të kryhet në përputhje me Kodin Teknik të rishikuar NOx 2008;

.3 Kur një hidrograf/inspektor i emëruar ose një organizatë e njohur përcakton se gjendja e pajisjes nuk korrespondon kryesisht me të dhënat e çertifikatës, ajo duhet të sigurojë që të ndërmerren veprime korrigjuese dhe duhet të njoftojë Administratën në kohën e duhur. Nëse një veprim i tillë korrigjues nuk ndërmerret, çertifikata do të tërhiqet nga Administrata. Nëse anija është në një port të një Pale tjetër, autoritetet përkatëse të shtetit të portit gjithashtu do të njoftohen menjëherë . Kur një zyrtar i administratës, hidrograf/inspektor i emëruar ose organizatë e njohur ka njoftuar autoritetet përkatëse të shtetit të portit, qeveria e shtetit portual në fjalë do t'i japë një zyrtari, hidrograf/inspektori ose organizate të tillë ndonjë ndihmë të nevojshme për të përmbushur detyrimet e tyre sipas kësaj rregulloreje dhe

.4 Në çdo rast, Administrata në fjalë do të garantojë plotësisht tërësinë dhe efikasitetin e sondazhit dhe do të marrë përsipër të sigurojë rregullimet e nevojshme për të përmbushur këtë detyrim.

4 Gjithashtu, anijet për të cilat zbatohet kapitulli 4 i kësaj Shtojce, do t'i nënshtrohen inspektimeve të specifikuara më poshtë, duke marrë parasysh udhëzimet e miratuara nga Organizata:[†]

.1 Një inspektimi fillestar përpara se një anije e re të vihet në shërbim dhe para lëshimit të Çertifikatës Ndërkombëtare të Efiçencës së Energjisë. Inspektimi duhet të verifikojë që indeksi EEDI i arritur nga anija të jetë në përputhje me kërkesat e kapitullit 4 të kësaj Shtojce dhe që plani SEEMP i kërkuar nga rregullorja 22 e kësaj Shtojce të jetë në bordin e anijes;

.2 Një inspektim të përgjithshëm ose të pjesshëm, sipas rrethanave, pas një shndërrimi madhor të një anijeje të re për të cilën zbatohet kjo rregullore. Inspektimi duhet të sigurojë që indeksi EEDI i arritur të rillogaritet sipas nevojës dhe të plotësojë kërkesat e rregullores 21 të kësaj Shtojce, me faktorin e reduktimit të zbatueshëm për llojin dhe madhësinë e anijes së anijes së konvertuar në fazën që korrespondon me datën e kontraktimit ose vendosjen e strukturës fundore të anijes ose shpërndarjen e përcaktuar për anijen origjinale në pajtim me rregulloren 2.23 të kësaj Shtojce;

.3 Në rastet kur shndërrimi madhor i një anijeje të re apo ekzistuese është aq gjithëpërfshirës saqë anija konsiderohet nga Administrata si një anije e sapondërtuar, Administrata do të përcaktojë nevojën e një studimi fillestar mbi indeksin EEDI. Një inspektim i tillë, nëse është i

---

[*] Referojuni Udhëzimeve për autorizimin e organizatave që veprojnë në emër të Administratës (Rezoluta A.739 (18), e ndryshuar me Rezolutën MSC.208 (81) dhe Specifikimet mbi funksionet e inspektimit dhe çertifikimit të organizatave të njohura që veprojnë në emër të Administratës (Rezoluta A.78909), i ndryshuar). Gjithashtu, referojuni Udhëzimeve të Inspektimit sipas Sistemit të Harmonizuar të Inspektimit dhe Çertifikimit për Aneksin VI, të rishikuar, MARPOL (Rezoluta MEPC.180 (59)).

[†] Referojuni Udhëzimeve të vitit 2014 për inspektimin dhe çertifikimin e Indeksit të Projektimit të Efiçencës së Energjisë (Rezoluta MEPC.254 (67), e ndryshuar me Rezolutën MEPC.261 (68)).

nevojshëm, do të sigurojë që indeksi EEDI i arritur të llogaritet dhe të plotësojë kërkesën e rregullores 21 të kësaj Shtojce, me faktorin e reduktimit të zbatueshëm që korrespondon me llojin dhe madhësinë e anijes në anijen e shndërruar në datën e kontratës së shndërrimit ose në mungesë të një kontrate, datën e fillimit të shndërrimit. Gjithashtu, inspektimi duhet të verifikojë që plani SEEMP i kërkuar nga rregullorja 22 e kësaj Shtojce të jetë në bordin e anijes dhe për një anije ndaj të cilës zbatohet rregullorja 22A, është rishikuar në mënyrë të përshtatshme për të pasqyruar një shndërrim madhor në ato raste kur shndërrimi kryesor ndikon në metodologjinë e mbledhjes së të dhënave dhe /ose proceset e raportimit;

.4 Për anijet ekzistuese, verifikimi i kërkesës për të pasur një plan SEEMP në bord sipas rregullores 22 të kësaj Shtojce do të kryhet në inspektimin e parë të ndërmjetëm ose rinovues të identifikuar në paragrafin 1 të kësaj rregulloreje, cilado që është e para, më ose pas 1 janarit të vitit 2013 dhe

.5 Administrata do të sigurojë që për çdo anije për të cilën zbatohet rregullorja 22A, plani SEEMP është në përputhje me rregulloren 22.2 të kësaj Shtojce. Kjo do të bëhet përpara mbledhjes së të dhënave sipas rregullores 22A të kësaj Shtojce për të siguruar që metodologjia dhe proceset janë të rregullta para fillimit të periudhës së parë të raportimit të anijes. Çertifikata e pajtueshmërisë do të sigurohet dhe mbahet në bordin e anijes.

5 Pajisjet duhet të ruhen në përputhje me dispozitat e kësaj Shtojce dhe nuk duhet të bëhen ndryshime në pajisjet, sistemet, pjesët përshtatëse të pajisjeve, rregullimet ose materialet e mbuluara nga inspektimi, pa miratimin e shprehur të Administratës. Zëvendësimi i drejtpërdrejtë i këtyre pajisjeve dhe pjesëve të tyre përshtatëse me pajisje dhe pjesë përshtatëse që janë në përputhje me dispozitat e kësaj shtojce, lejohet.

6 Kurdoherë që ndodh një aksident në një anije apo zbulohet një defekt që ndikon ndjeshëm në efikasitetin ose tërësinë e pajisjeve të saj të mbuluara nga kjo Shtojcë, kapiteni ose pronari i anijes duhet të raportojnë sa më parë Administratën, një hidrograf/inspektor të emëruar ose organizatë të njohur përgjegjëse për lëshimin e çertifikatës përkatëse.

Rregullore 6

Lëshimi ose miratimi i Çertifikatave dhe Deklaratave të Pajtueshmërisë në lidhje me raportimin e konsumit të karburantit

Çertifikata Ndërkombëtare e Parandalimit të Ndotjes së Ajrit (IAPP)

1 Një Çertifikatë Ndërkombëtare e Parandalimit të Ndotjes së Ajrit do të lëshohet, pas një inspektimi fillestar ose rinovues në përputhje me dispozitat e rregullores 5 të kësaj Shtojce, për:

.1 çdo anije me tonazh bruto prej 400 ton e sipër të angazhuar në udhëtime drejt porteve ose terminaleve në det të hapur nën juridiksionin e Palëve të tjera; dhe

.2 platforma shpimi të angazhuara në udhëtime për ujërat nën sovranitetin ose juridiksionin e Palëve të tjera.

2 Një anije e ndërtuar përpara datës së hyrjes në fuqi të kësaj Shtojce për administratën e kësaj anijeje do të lëshohet me një Çertifikatë Ndërkombëtare të Parandalimit të Ndotjes së Ajrit në përputhje me paragrafin 1 të kësaj rregulloreje, jo më vonë se data e parë e vendosjes së anijes në parkun e shërbimit pas datës së hyrjes së tillë në fuqi, por në asnjë rast më vonë se tre vjet pas kësaj date.

3 Kjo çertifikatë lëshohet ose vërtetohet nga Administrata ose nga ndonjë person ose organizatë e autorizuar prej saj. Në çdo rast, Administrata merr përgjegjësinë e plotë për çertifikatën.

Çertifikata Ndërkombëtare e Efiçencës së Energjisë (IEEC)

4 Një Çertifikatë Ndërkombëtare e Efiçencës së Energjisë për anijen do të lëshohet pas një inspektimi në përputhje me dispozitat e rregullores 5.4 të kësaj Shtojce për çdo anije me tonazh bruto 400 ton e sipër përpara se anija të mund të angazhohet në udhëtime në portet ose terminalet në det të hapur nën juridiksionin e Palëve të tjera.
5 Çertifikata lëshohet ose vërtetohet nga Administrata ose nga ndonjë organizatë e autorizuar prej saj. Në çdo rast, Administrata merr përgjegjësinë e plotë për çertifikatën.

Deklarata e Pajtueshmërisë - Raportimi i Konsumit të Karburantit

6 Pas marrjes së të dhënave të raportuara në pajtim me rregulloren 22A.3 të kësaj Shtojce, Administrata ose ndonjë organizatë e autorizuar nga ajo do të përcaktojë nëse të dhënat janë raportuar në përputhje me rregulloren 22A të kësaj Shtojce dhe, nëse po, lëshon një Deklaratë Pajtueshmërie në lidhje me konsumimin e karburantit në anije jo më vonë se pesë muaj nga fillimi i vitit kalendarik. Në çdo rast, Administrata merr përgjegjësinë e plotë për këtë Deklaratë të Pajtueshmërie.
7 Pas pranimit të të dhënave të raportuara në pajtim me rregulloret 22A.4, 22A.5 ose 22A.6 të kësaj Shtojce, Administrata ose çdo organizatë e autorizuar nga ajo* do të përcaktojë menjëherë nëse të dhënat janë raportuar në përputhje me rregulloren 22A dhe nëse po, lëshon një Deklaratë të Pajtueshmërisë në lidhje me konsumin e karburantit në anije në atë kohë. Në çdo rast, Administrata merr përgjegjësinë e plotë për këtë Deklaratë të Pajtueshmërisë.

Rregullore 7
Lëshimi i një Çertifikate nga një Palë tjetër

1 Një Palë, me kërkesën e Administratës, mund të kryejë inspektimin e një anijeje dhe, nëse bindet se përputhen dispozitat e kësaj Shtojce, lëshon ose autorizon lëshimin e një Çertifikate Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes së Ajrit ose një Çertifikatë Ndërkombëtare të Efiçencës së Energjisë për anijen dhe në rastet kur është e përshtatshme, miraton ose autorizon miratimin e çertifikatave të tilla në anije, në përputhje me këtë Shtojcë.
2 Një kopje e çertifikatës dhe një kopje e raportit të inspektimit do të transmetohet sa më shpejt që të jetë e mundur tek Administrata kërkuese.
3 Një çertifikatë e tillë e lëshuar duhet të përmbajë një deklaratë për qëllimin që është lëshuar me kërkesën e Administratës dhe ajo do të ketë të njëjtën fuqi dhe do të marrë të njëjtin vlerësim dhe pranim si një çertifikatë e lëshuar sipas rregullores 6 të kësaj Shtojce.
4 Asnjë Çertifikatë Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes së Ajrit ose një Çertifikatë Ndërkombëtare për Efikasitetin e Energjisë nuk do t'i lëshohet një anijeje që ka të drejtë të mbajë flamurin e një shteti që nuk është Palë.

Rregullore 8
Forma e Çertifikatave dhe Deklaratave të Pajtueshmërisë në lidhje me raportimin e konsumit të karburantit

Çertifikata Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes së Ajrit

1 Çertifikata Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes së Ajrit (IAPP) do të hartohet në një formë që i përgjigjet modelit të dhënë në Aneksin I të kësaj Shtojce dhe duhet të jetë të paktën në anglisht, frëngjisht ose spanjisht. Nëse përdoret edhe një gjuhë zyrtare e vendit lëshues, kjo do të ketë përparësi në rast mosmarrëveshjeje ose mospërputhjeje.

---

* Referojuni Udhëzimeve për autorizimin e organizatave që veprojnë në emër të Administratës (Rezoluta A.7390 8), e ndryshuar me rezolutën MSC.208 (81)) dhe Specifikimet për inspektimin dhe funksionet e certifikimit të organizatave të njohura që veprojnë në emër të Administratës (rezoluta A.789 (19), siç mund të ndryshohet).

Çertifikata Ndërkombëtare e Efiçencës së Energjisë

2 Çertifikata Ndërkombëtare e Efiçencës së Energjisë duhet të hartohet në një formë që i përgjigjet modelit të dhënë në Aneksin VIII të kësaj Shtojce dhe duhet të jetë të paktën në anglisht, frëngjisht ose spanjisht. Nëse përdoret edhe një gjuhë zyrtare e Palës lëshuese, kjo do të ketë përparësi në rast të mosmarrëveshjes ose mospërputhjes.

Deklarata e Pajtueshmërisë - Raportimi i Konsumit të Karburantit

3 Deklarata e Pajtueshmërisë, në pajtim me rregulloret 6.6 dhe 6.7 të kësaj Shtojce, hartohet në një formë që i përgjigjet modelit të dhënë në Aneksin X të kësaj Shtojce dhe duhet të jetë të paktën në anglisht, frëngjisht ose spanjisht. Nëse përdoret edhe një gjuhë zyrtare e Palës lëshuese, kjo do të ketë përparësi në rast të mosmarrëveshjes ose mospërputhjes.

Rregullore 9
Kohëzgjatja dhe vlefshmëria e Çertifikatave dhe Deklaratave të Pajtueshmërisë në lidhje me raportimin e konsumit të karburantit

Çertifikata Ndërkombëtare e Parandalimit të Ndotjes së Ajrit

1 Një Çertifikatë Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes së Ajrit (IAPP) lëshohet për një periudhë të caktuar nga Administrata, e cila nuk duhet të kalojë pesë vjet.

2 Pavarësisht nga kërkesat e paragrafit 1 të kësaj rregulloreje:

.1 kur inspektimi rinovues përfundon brenda tre muajve para datës së skadimit të çertifikatës ekzistuese, çertifikata e re do të jetë e vlefshme nga data e përfundimit të inspektimit rinovues deri në një datë që nuk tejkalon pesë vjet nga data e skadimit të çertifikatës ekzistuese;

.2 kur inspektimi rinovues përfundon pas datës së skadimit të çertifikatës ekzistuese, çertifikata e re do të jetë e vlefshme nga data e përfundimit të inspektimit rinovues në një datë që nuk kalon pesë vjet nga data e skadimit të çertifikatës ekzistuese; dhe

.3 kur inspektimi rinovues përfundon më shumë se tre muaj përpara datës së skadimit të çertifikatës ekzistuese, çertifikata e re do të jetë e vlefshme nga data e përfundimit të inspektimit rinovues deri në një datë që nuk tejkalon pesë vjet nga data e përfundimit të inspektimit rinovues.

3 Nëse lëshohet një çertifikatë për një periudhë më të shkurtër se pesë vjet, Administrata mund të zgjasë vlefshmërinë e çertifikatës pas datës së skadimit deri në periudhën maksimale të përcaktuar në paragrafin 1 të kësaj rregulloreje, me kusht që inspektimet e referuara në rregulloret 5.1.3 dhe 5.1.4 të kësaj Shtojce të zbatueshme kur lëshohet një çertifikatë për një periudhë prej pesë vjetësh, sipas rastit.

4 Nëse është përfunduar një inspektim rinovues dhe një çertifikatë e re nuk mund të lëshohet ose vendoset në bordin e anijes përpara datës së skadimit të çertifikatës ekzistuese, personi ose organizata e autorizuar nga Administrata mund të miratojë çertifikatën ekzistuese dhe një çertifikatë e tillë do të pranohet si e vlefshme për një periudhë tjetër që nuk duhet të kalojë pesë muaj nga data e skadimit.

5 Nëse një anije, në momentin e skadimit të një çertifikate, nuk është në një port në të cilin duhet të inspektohet, Administrata mund të zgjasë periudhën e vlefshmërisë së çertifikatës, por kjo zgjatje e periudhës së vlefshmërisë do të jepet vetëm me qëllim të lejimit të anijes për të përfunduar udhëtimin e saj në portin në të cilin duhet të inspektohet, dhe më pas vetëm në rastet kur rezulton e drejtë dhe e arsyeshme për ta bërë këtë. Asnjë çertifikatë nuk do të zgjatet për një periudhë më të gjatë se tre muaj dhe një anije për të cilën është dhënë e drejta e zgjatjes së periudhës, pas arritjes së saj në portin në të cilin do të inspektohet nuk do të ketë të drejtën që të largohet nga ky port, pa pasur një çertifikatë të re. Kur inspektimi rinovues të përfundojë, çertifikata e re do të jetë e vlefshme për një datë që nuk kalon pesë vjet nga data e skadimit të çertifikatës ekzistuese përpara se të jepej e drejta e zgjatjes së periudhës së vlefshmërisë.

6 Një çertifikatë e lëshuar për një anije të angazhuar në udhëtime të shkurtra që nuk është zgjatur

sipas dispozitave të mësipërme të kësaj rregulloreje mund të zgjatet nga Administrata për një periudhë deri në një muaj nga data e skadimit të deklaruar në të. Kur inspektimi rinovues të përfundojë, çertifikata e re do të jetë e vlefshme për një datë që nuk kalon pesë vjet nga data e skadimit të çertifikatës ekzistuese përpara se të jepej e drejta e zgjatjes së periudhës së vlefshmërisë.

7 Në rrethana të veçanta, siç përcaktohet nga Administrata, një çertifikatë e re nuk duhet të datojë që nga data e skadimit të çertifikatës ekzistuese, siç kërkohet nga paragrafi 2.1, 5 ose 6 i kësaj rregulloreje. Në këto rrethana të veçanta, çertifikata e re do të jetë e vlefshme për një datë që nuk tejkalon pesë vjet nga data e përfundimit të inspektimit rinovues.

8 Nëse një inspektim vjetor ose i ndërmjetëm përfundon para periudhës së përcaktuar në rregulloren 5 të kësaj Shtojce, atëherë:

.1 data e përvjetorit të paraqitur në çertifikatë do të ndryshohet me anë të miratimit në një datë që nuk duhet të jetë më shumë se tre muaj më vonë se data në të cilën është kryer inspektimi;

.2 inspektimi i mëvonshëm vjetor ose i ndërmjetëm i kërkuar sipas rregullores 5 të kësaj Shtojce duhet të plotësohet në intervalet e përcaktuara nga kjo rregullore, duke përdorur datën e rinovimit; dhe

.3 data e përfundimit të afatit mund të mbetet e pandryshuar, me kusht që një apo më shumë inspektime vjetore ose të ndërmjetme, sipas rastit, të kryhen në mënyrë që intervalet maksimale midis inspektimeve të përshkruara në rregulloren 5 të kësaj Shtojce të mos tejkalohen.

9 Një çertifikatë e lëshuar sipas rregullores 6 ose 7 të kësaj shtojce pushon së qeni e vlefshme në ndonjë prej rasteve të mëposhtme:

.1 nëse inspektimet përkatëse nuk janë plotësuar brenda periudhave të specifikuara në rregulloren 5.1 të kësaj Shtojce;

.2 nëse çertifikata nuk është miratuar në përputhje me rregulloren 5.1.3 ose 5.1.4 të kësaj Shtojce dhe

.3 pas transferimit të anijes në flamurin e një Shteti tjetër. Një çertifikatë e re lëshohet vetëm kur Qeveria që lëshon çertifikatën e re është plotësisht e bindur se anija është në përputhje me kërkesat e rregullores 5.4 të kësaj Shtojce. Në rastin e një transferimi midis Palëve, nëse kërkohet brenda tre muajve pas transferimit, Qeveria e Palës, flamurin e të cilës anija ka pasur të drejtë të mbajë të ngritur më parë, duhet t'i transmetojë Administratës sa më shpejt që të jetë e mundur kopjet e çertifikatës të transportuara nga anija përpara transferimit dhe, nëse është e mundur, kopjet e raporteve përkatëse të inspektimit.

Çertifikata Ndërkombëtare e Efiçencës së Energjisë

10 Çertifikata Ndërkombëtare e Efiçencës së Energjisë do të jetë e vlefshme gjatë gjithë kohëzgjatjes së anijes, në përputhje me dispozitat e paragrafit 11 më poshtë.

11 Një Çertifikatë Ndërkombëtare e Efiçencës së Energjisë e lëshuar sipas kësaj Shtojce pushon së qeni e vlefshme në ndonjërën prej rasteve të mëposhtme:

.1 nëse anija tërhiqet nga shërbimi ose nëse lëshohet një çertifikatë e re pas shndërrimit madhor të anijes; ose

.2 pas transferimit të anijes në flamurin e një Shteti tjetër. Një çertifikatë e re lëshohet vetëm kur Qeveria që lëshon çertifikatën e re është plotësisht e kënaqur dhe e bindur që anija është në përputhje me kërkesat e kapitullit 4 të kësaj Shtojce. Në rastin e një transferimi midis Palëve, nëse kërkohet brenda tre muajve pas transferimit, Qeveria e Palës, flamurin e të cilës anija ka pasur të drejtë të mbajë të ngritur më parë, duhet t'i transmetojë Administratës sa më shpejt që të jetë e mundur, kopjet e çertifikatës të transportuara nga anija përpara transferimit dhe nëse është e mundur, kopjet e raporteve përkatëse të inspektimit.

Deklarata e Pajtueshmërisë - Raportimi i Konsumit të Karburantit

12 Deklarata e Pajtueshmërisë, në pajtim me rregulloren 6.6 të kësaj Shtojce, do të jetë e vlefshme për vitin kalendarik në të cilin është lëshuar dhe për pesë muajt e parë të vitit vijues kalendarik. Deklarata e Pajtueshmërisë, në pajtim me rregulloren 6.7 të kësaj Shtojce, është e vlefshme për vitin kalendarik

në të cilin është lëshuar, për vitin e ardhshëm kalendarik dhe për pesë muajt e parë të vitit vijues kalendarik. Të gjitha Deklaratat e Pajtueshmërisë mbahen në bordin e anijes për të paktën periudhën e vlefshmërisë së tyre.

Rregullore 10
Kontrolli i Shtetit Portual mbi kërkesat operacionale/funksionale

1 Një anije kur është në një port ose terminal në det të hapur nën juridiksionin e një Pale tjetër, i nënshtrohet inspektimit nga zyrtarët e autorizuar rregullisht nga kjo Palë në lidhje me kërkesat operacionale sipas kësaj Shtojce /kur ka arsye të qarta për të besuar se kapiteni i anijes ose ekuipazhi nuk janë të njohur me procedurat thelbësore të anijes në lidhje me parandalimin e ndotjes së ajrit nga anijet.
2 Në rrethanat e paraqitura në paragrafin 1 të kësaj rregulloreje, Pala do të ndërmarrë hapa të tillë që të sigurojë që anija të mos lundrojë derisa situata të jetë rregulluar në përputhje me kërkesat e kësaj Shtojce.
3 Procedurat në lidhje me kontrollin e shtetit portual të përshkruar në nenin 5 të kësaj Konvente do të zbatohen për këtë rregullore.
4 Asgjë në këtë rregullore nuk do të interpretohet për të kufizuar të drejtat dhe detyrimet e një Pale që kryen kontroll mbi kërkesat operacionale të parashikuara në mënyrë specifike në këtë Konventë.
5 Në lidhje me kapitullin 4 të kësaj Shtojce, çdo inspektim i shtetit portual do të kufizohet, kur është e përshtatshme, në verifikimin nëse në bordin e anijes është një Deklaratë e vlefshme Pajtueshmërie në lidhje me raportimin e konsumit të karburantit dhe Çertifikata Ndërkombëtare e Efiçencës së Energjisë, në përputhje me nenin 5 të Konventës.

Rregullore 11
Zbulimi i shkeljeve dhe zbatimit

1 Palët do të bashkëpunojnë në zbulimin e shkeljeve dhe zbatimit të dispozitave të kësaj Shtojce, duke përdorur të gjitha masat e përshtatshme dhe praktike të zbulimit dhe monitorimit të mjedisit, procedurat e përshtatshme për raportimin dhe mbledhjen e provave.
2 Një anije për të cilën zbatohet kjo Shtojcë në çdo port apo terminal në det të hapur të një Pale, mund t'i nënshtrohet inspektimit nga zyrtarët e emëruar ose autorizuar nga ajo Palë, me qëllim të verifikimit nëse anija ka emetuar ndonjë nga substancat e mbuluara nga kjo Shtojcë në shkelje të dispozitës së kësaj Shtojce. Nëse një inspektim konstaton një shkelje të kësaj Shtojce, Administratës do t'i dërgohet një raport për çdo veprim të përshtatshëm.
3 Çdo Palë duhet t'i paraqesë Administratës prova apo dëshmi, nëse ka, që anija ka emetuar ndonjë prej substancave të mbuluara nga kjo Shtojcë në kundërshtim me dispozitat e kësaj Shtojce. Nëse është e mundur ta bëjë këtë, autoriteti kompetent i Palës së mëparshme do të njoftojë kapitenin e anijes për shkeljen e dyshuar.
4 Pas marrjes së këtyre provave apo dëshmive, Administrata e informuar për këtë do ta hetojë çështjen dhe mund të kërkojë nga Pala tjetër të sigurojë dëshmi tjera ose më të mira të shkeljeve të dyshuara. Nëse Administrata është e bindur se ka dëshmi të mjaftueshme për të mundësuar marrjen e masave në lidhje me shkeljen e dyshuar, ajo do të marrë sa më parë këto masa në përputhje me ligjin. Administrata do të informojë menjëherë Palën që ka raportuar shkeljen e dyshuar, si dhe Organizatën, për veprimet e ndërmarra.
5 Gjithashtu, një Palë mund të inspektojë një anije për të cilën kjo Shtojcë zbatohet kur anija hyn në portet ose terminalet në det të hapur nën juridiksionin e saj, nëse një kërkesë për hetim është marrë nga çdo Palë së bashku me dëshmi të mjaftueshme se anija ka emetuar ndonjë nga substancat e mbuluara nga Shtojca në çdo vend, në kundërshtim me këtë Shtojcë. Raporti i një hetimi të tillë do t'i dërgohet Palës që e kërkon atë dhe Administratës, në mënyrë që të ndërmerren masat e duhura sipas kësaj Konvente.
6 Ligji ndërkombëtar në lidhje me parandalimin, reduktimin dhe kontrollin e ndotjes së mjedisit detar nga anijet, duke përfshirë atë ligj që lidhet me zbatimin dhe masat mbrojtëse, në fuqi në kohën e zbatimit

ose interpretimit të kësaj Shtojce, zbatohet *mutatis mutandis* ndaj rregullave dhe standardeve të përcaktuara në këtë Shtojcë.

Kapitulli 3 - Kërkesat për kontrollin e shkarkimeve nga anijet

Rregullore 12
Substanca ozon-holluese

1 Kjo rregullore nuk zbatohet për pajisjet e mbyllura në mënyrë të përhershme kur nuk ka lidhje për ngarkimin e ftohësit ose pjesë potencialisht të lëvizshme që përmbajnë substanca ozon-holluese.
2 Në bazë të dispozitave të rregullores 3.1, çdo emetim i qëllimshëm i substancave ozon-holluese është i ndaluar. Emetimet e qëllimshme përfshijnë shkarkimet që ndodhin gjatë mirëmbajtjes, servisit, riparimit ose asgjësimit të sistemeve ose pajisjeve, duke përjashtuar nga kjo kategori lëshime minimale që shoqërojnë rikapjen ose riciklimin e një substance ozon-holluese. Emetimet që vijnë nga rrjedhjet e një substance ozon-holluese, pavarësisht nëse rrjedhjet janë të qëllimshme ose jo, mund të rregullohen nga Palët.
3.1 Instalimet që përmbajnë substanca ozon-holluese, përveç hidroklorfluorkarboneve, janë të ndaluara:
.1 në anijet e ndërtuara më ose pas datës 19 maj 2005; ose
.2 në rastin e anijeve të ndërtuara para datës 19 maj 2005, të cilat kanë një datë kontraktuale të dorëzimit të pajisjes në anije më ose pas datës 19 maj 2005 ose, në mungesë të një date kontraktuale dorëzimi, dorëzim aktual të pajisjes në anije më ose pas datës19 maj 2005.
3.2 Instalimet që përmbajnë hidroklorfluorkarbone janë të ndaluara:
.1 në anijet e ndërtuara më ose pas datës 1 janar 2020; ose
.2 në rastin e anijeve të ndërtuara para datës 1 janar 2020, të cilat kanë një datë kontraktuale të dorëzimit të pajisjes në anije më ose pas datës 1 janar 2020 ose, në mungesë të një date kontraktuale dorëzimi, dorëzim aktual të pajisjes në anije më ose pas datës 1 janar 2020.
4 Substancat e përmendura në këtë rregullore dhe pajisjet që përmbajnë substanca të tilla duhet të dërgohen në hapësirat e përshtatshme të marrjes kur largohen nga anijet.
5 Çdo anije që i nënshtrohet rregullores 6.1 duhet të mbajë një listë të pajisjeve që përmbajnë substanca ozon-holluese.[*]
6 Çdo anije që i nënshtrohet rregullores 6.1 që ka sisteme të rikarikueshme, të cilat përmbajnë substanca ozon-holluese, duhet të mbajë një *regjistër të substancave ozon-holluese.* Ky regjistër mund të jetë pjesë e një libërudhëtimi ekzistues ose sistemi elektronik regjistrimi, siç është miratuar nga Administrata.
7 Elementët e rinj në regjistrin e substancave ozon-holluese do të regjistrohen sipas masës (kg) të substancës dhe duhet të plotësohen pa vonesë në çdo rast për sa i përket:
.1 rimbushjes, të plotë ose të pjesshme, të pajisjeve që përmbajnë substanca ozon-holluese;
.2 riparimit ose mirëmbajtjes së pajisjeve që përmbajnë substanca ozon-holluese;
.3 shkarkimit të substancave ozon-holluese në atmosferë:
.3.1 të qëllimshëm; dhe .3.2 jo të qëllimshëm;
.4 shkarkimit të substancave ozon-holluese në mjediset tokësore të marrjes; dhe
.5 furnizimit të anijes me substanca ozon-holluese.

Rregullore 13
Oksidet e azotit (NO_x)

Zbatimi
1.1 Kjo rregullore do të zbatohet për:
.1 çdo motor detar dizel me fuqi produktive mbi 130 kW të instaluar në bordin e një anijeje; dhe
.2 çdo motor detar dizel me fuqi produktive prej më shumë se 130 kW që pëson një shndërrim madhor në ose pas datës 1 janar 2000, përveç kur provohet me kërkesë të Administratës se një motor i tillë është

[*] Shih Aneksin I, Shtojcë e Çertifikatës Ndërkombëtare të Parandalimit të Ndotjes së Ajrit (Çertifikata IAPP), seksioni 2.1.

një zëvendësues identik me motorin që po zëvendësohet dhe në rast të kundërt nuk mbulohet nga paragrafi 1.1.1 i kësaj rregulloreje.

1.2. Kjo rregullore nuk zbatohet për:

.1 një motor detar dizel të planifikuar për tu përdorur vetëm për emergjenca ose vetëm për të fuqizuar mekanizma ose pajisje të planifikuara për tu përdorur vetëm për emergjencat në anijen në të cilën janë instaluar ose një motor detar dizel të instaluar në bordin e një anijeje shpëtimi të planifikuar për tu përdorur vetëm për emergjencat dhe

.2 një motor detar dizel të instaluar në bordin e një anijeje të angazhuar vetëm në udhëtime brenda ujërave që i nënshtrohen sovranitetit ose juridiksionit të Shtetit, flamurin e të cilit anija është autorizuar të ngrejë, me kusht që një motor i tillë t'i nënshtrohet një metode alternative të kontrollit të NO_x, të vendosur nga Administrata.

1.3 Pavarësisht nga dispozitat e paragrafit 1.1 të kësaj rregulloreje, Administrata mund të parashikojë një përjashtim nga zbatimi i kësaj rregulloreje për çdo motor detar dizel që është instaluar në një anije të ndërtuar ose për çdo motor detar dizel që pëson një shndërrim madhor përpara datës 19 maj 2005, me kusht që anija në të cilën është instaluar motori të jetë e angazhuar vetëm në udhëtimet për portet ose terminalet në det të hapur brenda Shtetit, flamurin e të cilit anija është e autorizuar të ngrejë.

Shndërrimi madhor

2.1 Për qëllime të kësaj rregulloreje, shndërrim madhor do të thotë një modifikim më ose pas datës 1 janar 2000 të një motori detar diezel që nuk është çertifikuar ende me standardet e përcaktuara në paragrafin 3, 4 ose 5.1-1 të kësaj rregulloreje, kur:

.1 motori është zëvendësuar nga një motor detar dizel ose një motor detar dizel plotësues është instaluar ose

.2 ndonjë modifikim thelbësor, siç përcaktohet në Kodin Teknik NO_x 2008 të rishikuar, është bërë në motor ose

.3 klasifikimi maksimal i vazhdueshëm i motorit është rritur me më shumë se 10% në krahasim me klasifikimin maksimal të vazhdueshëm të çertifikatës origjinale të motorit.

2.2 Për një shndërrim madhor që përfshin zëvendësimin e një motori detar dizel me një motor detar dizel jo-identik ose instalimin e një motori detar plotësues, duhet të zbatohen standardet e kësaj rregulloreje në kohën e zëvendësimit ose shtimit të motorit. Në rastin vetëm të motorëve zëvendësues , nëse nuk është e mundur që një motor i tillë zëvendësues të përmbushë standardet e përcaktuara në paragrafin 5.1.1 të kësaj rregulloreje (Niveli III, sipas rastit), atëherë ai motor zëvendësues duhet të përmbushë standardet e përcaktuara në paragrafin 4 të kësaj rregulloreje (Niveli II), duke marrë parasysh udhëzimet e përgatitura nga Organizata.[*]

2.3 Një motor detar dizel i referuar në paragrafin 2.1.2 ose 2.1.3 të kësaj rregulloreje, duhet të përmbushë standardet e mëposhtme:

.1 për anijet e ndërtuara para datës 1 janar 2000, do të zbatohen standardet e përcaktuara në paragrafin 3 të kësaj rregulloreje; dhe

.2 për anijet e ndërtuara në ose pas datës 1 janar 2000, do të zbatohen standardet në fuqi në kohën e ndërtimit të anijes.

Niveli I[†]

3 Në bazë të rregullores 3 të kësaj Shtojce, operimi i një motori detar dizel që është instaluar në një anije të ndërtuar në ose pas datës 1 janar 2000 dhe para datës 1 janar 2011 është i ndaluar, përveç kur emetimi i oksideve të azotit (llogaritur si peshë totale emetimi i $N0_2$) nga motori është brenda kufijve

---

[*] Referojun Udhëzuesve të vitit 2013, siç kërkohet nga rregullorja 13.2.2 e MARPOL-it, Shtojca VI në lidhje me motorët zëvendësues jo-identikë që nuk kërkohet të përmbushin kufirin, Niveli III (rezoluta MEPC.230 (65).

[†] Referojuni Udhëzuesve për zbatimin e Kodit Teknik të NO_x në lidhje me çertifikimin dhe përmirësimin e motorëve, Niveli I (MEPC.1 / Circ.679).

të mëposhtëm, ku n = shpejtësia nominale e motorit (rrotullimet e boshtit për minutë):

.1 17.0 g/kWh kur *n* është më pak se 130 rpm;
.2 $45 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh kur *n* është 130 ose më shumë, por më pak se 2,000 rpm;
.3 9.8 g/kWh kur *n* është 2,000 rpm ose më shumë.

Niveli II

4 Në bazë të rregullores 3 të kësaj Shtojce, operimi i një motori detar dizel që është instaluar në një anije të ndërtuar në ose pas datës 1 janar 2011 është i ndaluar, përveç kur emetimi i oksideve të azotit (llogaritur si peshë totale emetimi i $N0_2$) nga motori është brenda kufijve të mëposhtëm, ku n = shpejtësia nominale e motorit (rrotullimet e boshtit për minutë):

.1 14.4 g/kWh kur *n* është më pak se 130 rpm;
.2 $44 \cdot n^{(-0,23)}$ g/kWh kur *n* është 130 ose më shumë, por më pak 2,000 rpm;
.3 7.7 g/kWh kur *n* është 2,000 rpm ose më shumë.

Niveli III

5.1. Në bazë të rregullores 3 të kësaj Shtojce, në një zonë kontrolli të emetimeve të planifikuar për kontrollin e NO_x Niveli 111 sipas paragrafit 6 të kësaj rregulloreje, operimi me një motor detar dizel që është instaluar në bordin e një anijeje:

.1 është i ndaluar, përveç kur emetimi i oksideve të azotit (i llogaritur si emetim total i ponderuar $N0_2$) nga motori është brenda kufijve të mëposhtëm, ku n = shpejtësia nominale e motorit (rrotullimet e boshtit për minutë):

.1.1 3.4 g/kWh kur *n* është më pak se 130 rpm;
.1.2 $9 \cdot n^{(-0,23)}$ g/kWh kur *n* është 130 ose më shumë, por më pak se 2,000 rpm;
.1.3 2.0 g/kWh kur *n* është 2,000 rpm ose më shumë;

kur:

.2 ajo anije është ndërtuar në ose pas datës 1 janar 2016 dhe vepron në Zonën e Kontrollit të Emetimeve të Amerikës së Veriut ose në Zonën e Kontrollit të Emetimeve të Detit të Karaibeve të Shteteve të Bashkuara;;

kur:

.3 ajo anije vepron në një zonë të kontrollit të emetimeve të caktuar për kontrollin e NO_x Niveli III sipas paragrafit 6 të kësaj rregulloreje, e ndryshme nga zona e kontrollit të emetimeve të përshkruar në paragrafin 5.1.2 të kësaj rregulloreje dhe është ndërtuar në ose pas datës së miratimit të kësaj zone kontrolli emetimesh ose në një datë të mëvonshme, siç mund të specifikohet në amendamentin që përcakton zonën e kontrollit të emetimeve NO_x Niveli III, cilado që të jetë më vonë.

5.2 Standardet e përcaktuara në paragrafin 5.1.1 të kësaj rregulloreje nuk zbatohen për:
.1 një motor detar dizel i instaluar në një anije me gjatësi (*L*), siç përcaktohet në rregulloren 1.19 të Shtojcës I të kësaj Konvente, prej më pak se 24 m kur është projektuar posaçërisht dhe është përdorur vetëm për qëllime rekreative ose
.2 një motor detar dizel të instaluar në një anije me një fuqi nominale të kombinuar të shtytjes me më pak se 750 kW, nëse provohet, për të përmbushur kërkesat e Administratës, se anija nuk mund të përputhet me standardet e përcaktuara në paragrafin 5.1.1 të kësaj rregulloreje për shkak të kufizimeve të projektimit ose ndërtimit të anijes, ose
.3 një motor detar dizel të instaluar në një anije të ndërtuar para datës 1 janar 2021 me më pak se 500 tonazh bruto, me një gjatësi (*L*), siç përcaktohet në rregulloren 1.19 të Shtojcës I të kësaj Konvente, prej 24 m ose më shumë, kur ajo është projektuar posaçërisht, dhe është përdorur

vetëm për qëllime rekreative.

5.3 Niveli dhe statusi ndezur/fikur i motorëve detarë me naftë të instaluar në bordin e një anijeje që iu nënshtrohet paragrafi 5.1 i kësaj rregulloreje, të cilat janë të çertifikuar si për Nivelin II, edhe për Nivelin III ose të cilat janë të çertifikuar vetëm për Nivelin II do të regjistrohen në një libërudhëtimi të anijeve siç është përshkruar nga Administrata në hyrjen dhe daljen nga një zonë kontrolli emetimi të caktuar sipas paragrafit 6 të kësaj rregulloreje ose kur ndryshimi i statusit të ndezur/fikur ndryshon brenda një zone të tillë, së bashku me datën, orën dhe pozicionin e anijes.

Zona e kontrollit të emetimeve

6 Për qëllime të kësaj rregulloreje, zonat e kontrollit të emetimeve do të jenë:

.1 zona e Amerikës së Veriut që nënkupton zonën e përshkruar nga koordinatat e parashikuara në aneksin VII të kësaj Shtojce;

.2 zona e Detit të Karaibeve të Shteteve të Bashkuara që do të thotë zona e përshkruar nga koordinatat e parashikuara në aneksin VII të kësaj Shtojce dhe

.3 çdo zonë tjetër detare, duke përfshirë çdo port të përcaktuar nga Organizata në përputhje me kriteret dhe procedurat e parashtruara në aneksin 111 të kësaj Shtojce.

Motorë detarë dizel të instaluar në bordin e një anijeje të ndërtuar para datës 1 janar 2000

7.1. Pavarësisht nga paragrafi 1.1.1 i kësaj rregulloreje, një motor detar dizel me fuqi produktive mbi 5.000 kW dhe një vëllim për cilindër prej ose mbi 90 L të instaluar në një anije të ndërtuar në ose pas datës 1 janar 1990, por para datës 1 janar 2000, do të respektojë kufijtë e emetimit të përcaktuar në paragrafin 7.4 të kësaj rregulloreje, me kusht që një metodë e miratuar për atë motor të jetë vërtetuar nga një Administratë e njërës Palë dhe njoftimi për një çertifikatë të tillë ti jetë dorëzuar Organizatës nga Administrata Çertifikuese. Pajtueshmëria me këtë paragraf do të provohet nëpërmjet njërës nga sa vijon:

.1 instalimi i metodës së çertifikuar të miratuar, siç konfirmohet nga një inspektim që përdor procedurën e verifikimit të specifikuar në dosjen e metodës së miratuar, duke përfshirë shënimin (simbolikën) e duhur mbi Çertifikatën Ndërkombëtare të Parandalimit të Ndotjes së Ajrit të anijes të paraqitur në metodën e miratuar ose

.2 çertifikimi i motorit që konfirmon se operon brenda kufijve të përcaktuar në paragrafin 3, 4 ose 5.1.1 të kësaj rregulloreje dhe një shënim (simbolikë) të duhur të çertifikimit të motorit në Çertifikatën Ndërkombëtare të anijes për Parandalimin e Ndotjes së Ajrit.

7.2 Paragrafi 7.1 i kësaj rregulloreje do të zbatohet jo më vonë se inspektimi i parë rinovues që ndodh 12 muaj ose më shumë pas depozitimit të njoftimit në paragrafin 7.1. Nëse pronari i një anijeje në të cilën duhet të instalohet një metodë e miratuar, mund të provojë, me kërkesë të Administratës, se metoda e miratuar nuk ishte komercialisht e disponueshme, pavarësisht nga përpjekjet maksimale për ta përdorur, atëherë metoda e miratuar do të instalohet në anije jo më vonë se inspektimi i ardhshëm vjetor i asaj anijeje që kryhet pasi metoda e miratuar të jetë komercialisht e disponueshme.

7.3 Në lidhje me një motor detar dizel me fuqi produktive prej më shumë se 5.000 kW dhe një vëllim për cilindër prej ose mbi 90 L të instaluar në një anije të ndërtuar në ose pas datës 1 janar 1990, por para datës 1 janar 2000, Çertifikata Ndërkombëtare e Parandalimit të Ndotjes së Ajrit, për një motor detar dizel në të cilin zbatohet paragrafi 7.1 i kësaj rregulloreje, sugjeron një nga sa më poshtë:

.1 një metodë e miratuar është zbatuar sipas paragrafit 7.1.1 të kësaj rregulloreje

.2 motori është çertifikuar sipas paragrafit 7.1.2 të kësaj rregulloreje

.3 një metodë e miratuar ende nuk është komercialisht e disponueshme, siç përshkruhet në paragrafin 7.2 të kësaj rregulloreje; ose

.4 një metodë e miratuar nuk është e zbatueshme.

7.4 Në bazë të rregullit 3 të kësaj Shtojce, operimi me një motor detar dizel të përshkruar në paragrafin 7.1 të kësaj rregulloreje është i ndaluar, përveç kur emetimi i oksideve të azotit (i llogaritur si emetim total i ponderuar i $N0_2$) nga motori është brenda kufijve të mëposhtëm , ku n - shpejtësia nominale e

motorit (rrotullimet e e boshtit në minutë):

.1 17.0 g/kWh kur *n* është më pak se 130 rpm;

.2 $45 \cdot n^{(-a2)}$ g/kWh kur *n* është 130 ose më shumë, por më pak se 2,000 rpm dhe

.3 9.8 g/kWh kur *n* është 2,000 rpm ose më shumë.

7.5 Çertifikimi i një metode të miratuar duhet të jetë në përputhje me Kapitullin 7 të Kodit Teknik NO_x 2008, të rishikuar, dhe duhet të përfshijë verifikimin:

.1 nga projektuesi i motorit detar dizel bazë për të cilin zbatohet metoda e miratuar që efekti i llogaritur i metodës së miratuar nuk do të rrëzojë klasifikimin e motorit më shumë se 1.0%, rritë konsumin e karburantit me më shumë se 2.0%, të matura sipas ciklit testues të duhur të përcaktuar në Kodin Teknik të NO_x 2008, të rishikuar, ose të ndikojë negativisht në qëndrueshmërinë ose sigurinë e motorit dhe

.2 që kostoja e metodës së miratuar nuk është e tepruar, çka përcaktohet nga një krahasim i sasisë së NO_x të reduktuar nga metoda e miratuar për të arritur standardin e përcaktuar në paragrafin 7.4 të kësaj rregulloreje dhe kostos së blerjes dhe instalimit të një metode të tillë të miratuar.*

Çertifikimi

8 Kodi Teknik i NO_x 2008, i rishikuar, do të zbatohet në procedurat e çertifikimit, testimit dhe matjes për standardet e përcaktuara në këtë rregullore.

9 Procedurat për përcaktimin e emetimeve të NO_x të parashtruara në Kodin Teknik NO_x 2008, të rishikuar, synojnë të jenë përfaqësuese të funksionimit normal të motorit. Pajisjet e Posaçme dhe strategjitë e paarsyeshme të kontrollit të shkarkimeve cenojnë këtë qëllim dhe nuk do të lejohen. Kjo rregullore nuk do të parandalojë përdorimin e pajisjeve ndihmëse të kontrollit që përdoren për të mbrojtur motorin dhe/ose pajisjet ndihmëse të tij ndaj kushteve të punës që mund të rezultojnë në dëmtim ose mosfunksionim ose që përdoren për të lehtësuar ndezjen e motorit.

Rregullore 14

Oksidet e squfurit (SOx) dhe lënda e grimcuar

Kërkesat e përgjithshme

1 Përmbajtja e squfurit të çdo lënde djegëse të përdorur në bordin e anijeve nuk duhet të kalojë kufijtë e mëposhtëm:

.1 4.50% m/m para datës 1 janar 2012;

.2 3.50% m/m në dhe pas datës 1 janar 2012; dhe

.3 0.50% m/m në dhe pas datës 1 janar 2020.

2 Përmbajtja mesatare universale e squfurit në naftën e mbetur, e dhënë për përdorim në bordin e anijeve, duhet të monitorohet duke marrë parasysh udhëzimet e përgatitura nga Organizata.†

Kërkesat brenda zonave të kontrollit të emetimeve

3 Për qëllimet e kësaj rregulloreje, zonat e kontrollit të emetimeve duhet të përfshijnë:

.1 zonën e Detit Balltik, siç përcaktohet në rregulloren 1.11.2 të Shtojcës I dhe zonën e Detit të Veriut, siç përcaktohet në rregulloren 1.14.6 të Shtojcës V;

.2 zonën e Amerikës së Veriut, siç përshkruhet nga koordinatat e dhëna në aneksin VII të kësaj Shtojce;

.3 zonën e Detit të Karaibeve të Shteteve të Bashkuara, siç përshkruhet nga koordinatat e dhëna në aneksin VII të kësaj Shtojce dhe

---

* Kostoja e një metode të miratuar nuk duhet të kalojë 375 Të Drejtat e Tërheqjes së Posaçme / ton metrik NOx të llogaritur në përputhje me formulën kosto-efektivitet (Ce) më poshtë:

$$Ce = \frac{\text{Kosto e metodës së miratuar} \cdot 10^6}{\text{Fuqia (kW)} \cdot 0.768 \cdot 6{,}000 \text{ (orë/vit)} \cdot 5 \text{ (vjet)} \cdot \Delta NOx \text{ (g/kWh)}}$$

Referojuni Përkufizimeve për formulën kosto-efektivitet në rregulloren 13.7.5 të Shtojcës VI të rishikuar MARPOL (MEPC.1 / Circ.678).

† Referojunini Udhëzuesve të vitit 2010 për monitorimin e përmbajtjes universale mesatare të squfurit në karburantet për përdorim në bordin e anijeve (rezoluta MEPC.192 (61), të ndryshuar nga rezoluta MEPC.273 (69)).

.4 çdo zonë tjetër detare, duke përfshirë çdo port, të përcaktuar nga Organizata në përputhje me kriteret dhe procedurat e parashtruara në aneksin III të kësaj Shtojce.

4 Ndërsa anijet veprojnë brenda një zone kontrolli të emetimit, përmbajtja e squfurit në lëndën djegëse të përdorur në bordin e anijeve nuk duhet të kalojë kufijtë e mëposhtëm:

.1 1.50% m/m para datës 1 korrik 2010;

.2 1.00% m/m në dhe pas datës 1 korrik 2010; dhe

.3 0.10% m/m në dhe pas datës 1 janar 2015.

.4 Para datës 1 janar 2020, përmbajtja e squfurit në naftën e referuar në paragrafin 4 të kësaj rregulloreje nuk zbatohet për anijet që operojnë në zonën e Amerikës së Veriut ose zonën e Detit të Karaibeve të Shteteve të Bashkuara të përcaktuar në paragrafin 3, të ndërtuara në ose para datës 1 gusht 2011, të cilat mund të furnizohen me kaldaja shtytëse që nuk ishin projektuar fillimisht për operimin e vazhdueshëm me karburantin e distiluar ose gazin natyror detar.

5 Përmbajtja e squfurit në naftën e referuar nga paragrafi 1 dhe paragrafi 4 i kësaj rregulloreje duhet të dokumentohet nga furnizuesi i saj, siç kërkohet në rregulloren 18 të kësaj Shtojce.

6 Anijet që përdorin lëndë djegëse të veçantë për t'u pajtuar me paragrafin 4 të kësaj rregulloreje dhe që hyjnë ose dalin nga një zonë e kontrollit të emetimeve të përcaktuar në paragrafin 3 të kësaj rregulloreje, duhet të zhvillojnë një procedurë me shkrim që tregon se si duhet të realizohet ndërrimi lëndës djegëse, duke lejuar kohë të mjaftueshme që sistemi i karburantit të shpëlahet plotësisht nga e gjithë lënda djegëse që tejkalon përmbajtjen e zbatueshme të squfurit të specifikuar në paragrafin 4 të kësaj rregulloreje përpara hyrjes në zonën e kontrollit të emetimeve. Vëllimi i lëndës djegëse me përmbajtje të ulët të squfurit në secilën cisternë, si dhe data, koha dhe pozicioni i anijes kur çdo operim i ndërrimit të të karburantit përfundon para hyrjes në zonën e kontrollit të emetimeve ose fillon pas daljes nga një zonë e tillë, regjistrohet në një libërudhëtim të tillë siç është përshkruar nga Administrata.

7 Gjatë 12 muajve të parë menjëherë pas hyrjes në fuqi të një amendamenti që përcakton një zonë të veçantë të kontrollit të emetimeve sipas paragrafit 3 të kësaj rregulloreje, anijet që veprojnë në atë zonë të kontrollit të emetimeve çlirohen nga kërkesat në paragrafët 4 dhe 6 të kësaj rregulloreje dhe nga kërkesat të paragrafit 5 të kësaj rregulloreje, në masën që lidhen me paragrafin 4 të kësaj rregulloreje.

Dispozitat e rishikimit*

8 Një rishikim i standardit të përcaktuar në paragrafin 1.3 të kësaj rregulloreje duhet të përfundojë deri në vitin 2018 për të vendosur disponueshmërinë e naftës në përmbushje të standardit të karburantit të përcaktuar në atë paragraf dhe duhet të marrë parasysh elementët e mëposhtëm:

.1 oferta dhe kërkesa e tregut global për naftë të jenë në përputhje me paragrafin 1.3 të kësaj rregulloreje që ekziston në kohën e kryerjes së rishikimit;

.2 një analizë të tendencave të tregjeve të naftës; dhe

.3 çdo çështje tjetër përkatëse.

9 Organizata do të krijojë një grup ekspertësh që përfshin përfaqësues me njohuritë e duhura teknike në tregun e naftës dhe njohuri të posaçme përkatëse detare, mjedisore, shkencore dhe juridike, për të kryer rishikimin e referuar në paragrafin 8 të kësaj rregulloreje. Grupi i ekspertëve duhet të përpunojë informacionin e duhur për të njoftuar vendimin që duhet marrë nga Palët.

10 Palët, bazuar në informacionin e përpunuar nga grupi i ekspertëve, mund të vendosin nëse është e mundur që anijet të jenë në përputhje me datën në paragrafin 1.3 të kësaj rregulloreje. Nëse merret një vendim që nuk është e mundur që anijet të jenë në përputhje, atëherë standardi në atë paragraf do të hyjë në fuqi më 1 janar 2025.

---

* Referojunini datës së hyrjes në fuqi të zbatimit të standardit të naftës në rregulloren 14.1.3 të MARPOL-it, Shtojca VI (rezoluta MEPC.280(70)).

Rregullore 15
Komponimet organike të paqëndrueshme (VOC)

1 Nëse emetimet e VOC nga një cisternë duhet të rregullohen në një port ose porte ose në një terminal ose terminale nën juridiksionin e një Pale, ato do të rregullohen në përputhje me dispozitat e kësaj rregulloreje.

2 Pala që rregullon cisternat për emetimet e VOC duhet të paraqesë një njoftim tek Organizata.* Ky njoftim duhet të përfshijë informacion mbi madhësinë e cisternave që do të kontrollohen, ngarkesat që kërkojnë sistemet e kontrollit të shkarkimit të avujve dhe datën e hyrjes në fuqi të një kontrolli të tillë. Njoftimi duhet të dorëzohet të paktën gjashtë muaj para datës së hyrjes në fuqi.

3 Pala që cakton portet ose terminalet në të cilat duhet të rregullohen emetimet e VOC nga cisternat duhet të sigurojë që sistemet e kontrollit të shkarkimit të avujve, të miratuara nga kjo Palë, duke marrë parasysh standardet e sigurisë për sisteme të tilla të përgatitura nga Organizata, të jenë të disponueshme në portet dhe terminalet e caktuara dhe të operohen në mënyrë të sigurt dhe në një mënyrë që të shmanget vonesa e panevojshme për një anije.

4 Organizata do të qarkullojë një listë të porteve dhe terminaleve të caktuara nga Palët tek Palët e tjera dhe Shtetet Anëtare të Organizatës, për informacionin e tyre.

5 Një cisternë në të cilën zbatohet paragrafi 1 i kësaj rregulloreje duhet të pajiset me sistemin e grumbullimit të shkarkimeve të avujve të miratuar nga Administrata, duke marrë parasysh standardet e sigurisë për sisteme të tilla të përgatitura nga Organizata,† dhe do ta përdorë këtë sistem gjatë ngarkimit të ngarkesave përkatëse. Një port ose terminal që ka instaluar sistemet e kontrollit të shkarkimit të avujve në përputhje me këtë rregullore, mund të pranojë cisterna që nuk janë të pajisura me sisteme të grumbullimit të avujve për një periudhë prej tre vjetësh pas datës së hyrjes në fuqi të përcaktuar në paragrafin 2 të kësaj rregulloreje.

6 Një anije-cisternë me naftë bruto do të ketë në bord dhe do të zbatojë një plan të menaxhimit të VOC miratuar nga Administrata.‡ Një plan i tillë do të përgatitet duke marrë parasysh udhëzimet e hartuara nga Organizata. Plani duhet të jetë specifik për çdo anije dhe të paktën duhet të:

.1 sigurojë procedura të shkruara për minimizimin e emetimeve të VOC gjatë ngarkimit, kalimit të detit dhe shkarkimit të ngarkesës;

.2 marrë në konsideratë VOC shtesë që lind nga larja e naftës së papërpunuar;

.3 identifikojë një person përgjegjës për zbatimin e planit; dhe

.4 për anijet në udhëtime ndërkombëtare, duhet të shkruhet në gjuhën në përdorim të kapitenit dhe nëpunësve dhe nëse gjuha në përdorim e kapitenit dhe nëpunësve nuk është në anglisht, frëngjisht ose spanjisht, të përfshijë një përkthim në një prej këtyre gjuhëve.

7. Kjo rregullore do të zbatohet edhe për transportuesit e gazit vetëm nëse llojet e sistemeve të ngarkimit dhe mbajtjes lejojnë ruajtjen e sigurt të VOC-ve jo-metan në bord ose kthimin e tyre të sigurt në breg.§

Rregullore 16
Djegia në bordin e anijes

1 Përveç siç parashtrohet në paragrafin 4 të kësaj rregulloreje, djegia në bordin e anijeve lejohet vetëm në një kremator të anijes.

2 Djegia në bordin e anijes e substancave të mëposhtme do të ndalohet:

---

* Referojunini Njoftimit për Organizatën në portet ose terminalet ku duhet të rregullohen emetimet e përbërjeve organike të paqëndrueshme (VOC) (MEPC.1/Circ.509).

† Referojunini Njoftimit për Organizatën në portet ose terminalet ku duhet të rregullohen emetimet e përbërjeve organike të paqëndrueshme (VOC) (MEPC.1/Circ.509).

‡ Referojunini Udhëzimeve për zhvillimin e planit të menaxhimit të VOC (rezoluta MEPC.185(59)). Gjithashtu Referojunini Informacionit Teknik për sistemet dhe veprimet për të ndihmuar në zhvillimin e planeve të menaxhimit të VOC (MEPC.1/Circ.680), dhe Informacionit Teknik mbi sistemin e kontrollit të presionit të avullit për të lehtësuar zhvillimin dhe përditësimin e planeve të menaxhimit të VOC (MEPC.1/Circ.719).

§ Referojunini Kodit Ndërkombëtar të ndërtimit dhe pajisjes së anijeve që mbajnë gazra të lëngshme në ngarkesë (rezoluta MSC.370(93))

.1 mbetjet e ngarkesave që i nënshtrohen Shtojcës I, II ose III ose në lidhje me materialet e kontaminuara të ambalazhimit;
.2 bifenilet e poliklorinuara (PCB);
.3 mbetjet, siç përcaktohen në Shtojcën V, të cilat përmbajnë më tepër se gjurmë të metaleve të rënda;
.4 produktet e rafinuara të naftës që përmbajnë komponime halogjeni;
.5 llumrat e ujërave të zeza dhe llumrat e naftës, cilado që nuk është krijuar në bordin e anijes dhe
.6 mbetjet e sistemit të pastrimit të gazit të shkarkimit.

3 Ndalohet djegia e klorureve të polivinilit (PVC) në bordin e anijeve, me përjashtim të krematorëve në anije për të cilat janë lëshuar Çertifikatat e Miratimit të tipit IMO.

4 Djegia në bordin e anijeve të llumrave të ujërave të zeza dhe karburantit të prodhuara gjatë funksionimit normal të një anijeje mund të bëhet edhe në centralin apo kaldajën kryesore ose ndihmëse, por në ato raste nuk duhet të ndodhë brenda porteve, limaneve dhe grykëderdhjeve.

5 Asgjë në këtë rregullore as:
.1 ndikon tek ndalimet ose kërkesat e tjera të Konventës për Parandalimin e Ndotjes Detare nga Hedhja e Mbetjeve dhe Lëndëve të tjera, 1972, të ndryshuar dhe Protokollit të vitit 1996 për këtë çështje, as
.2 nuk pengon zhvillimin, instalimin dhe funksionimin e pajisjeve alternative për trajtimin e mbetjeve termike në bordin e anijeve që plotësojnë ose tejkalojnë kërkesat e kësaj rregulloreje.

6.1 Përveç siç parashikohet në paragrafin 6.2 të kësaj rregulloreje, çdo kremator në një anije të ndërtuar më ose pas 1 janarit 2000 ose kremator që është instaluar në bordin e një anijeje më ose pas 1 janarit 2000 duhet të plotësojë kërkesat e paraqitura në aneksin IV të kësaj Shtojce. Çdo kremator që i nënshtrohet këtij paragrafi duhet të miratohet nga Administrata duke marrë parasysh specifikimet standarde për djegie në bordin e anijeve të zhvilluara nga Organizata;[*] ose

6.2 Administrata mund të lejojë përjashtime nga zbatimi i paragrafit 6.1 të kësaj rregulloreje për çdo kremator të instaluar në bordin e anijes përpara 19 majit 2005, me kusht që anija të angazhohet vetëm me udhëtime brenda ujërave që i nënshtrohen sovranitetit ose juridiksionit të shtetit flamurin e të cilit anija është caktuar të ngrejë.

7 Krematorët e instaluar në përputhje me kërkesat e paragrafit 6.1 të kësaj rregulloreje duhet të pajisen me manualin e përdorimit të prodhuesit, i cili duhet të ruhet në njësi dhe duhet të specifikojë sesi krematori duhet të funksionojë brenda kufijve të përshkruar në paragrafin 2 të aneksit IV të kësaj Shtojce.

8 Personeli përgjegjës për funksionimin e një krematori të instaluar në përputhje me kërkesat e paragrafit 6.1 të kësaj rregulloreje duhet të trajnohet për të zbatuar udhëzimet e dhëna në manualin e përdorimit të prodhuesit, siç kërkohet në paragrafin 7 të kësaj rregulloreje.

9 Për krematorët e instaluar në përputhje me kërkesat e paragrafit 6.1 të kësaj rregulloreje, temperatura e shkarkimit të gazit nga dhoma e djegies duhet të monitorohet gjatë gjithë kohës që njësia është në përdorim. Në rastet kur krematori është i tipit të furnizimit të vazhdueshëm, mbetjet nuk duhet të futen në njësi kur temperatura e shkarkimit të gazit nga dhoma e djegies është nën 850°C. Në rastet kur krematori është i tipit të furnizimit jo të vazhdueshëm, njësia duhet të projektohet në mënyrë që temperatura e shkarkimit të gazit nga dhoma e djegies të arrijë 600°C brenda pesë minutave pas fillimit dhe më pas do të stabilizohet në një temperaturë jo më të ulët se 850°C.

Rregullore 17

Pajisjet e pranimit

1 Çdo Palë merr përsipër të garantojë sigurimin e lehtësirave të përshtatshme për të përmbushur:
.1 nevojat e anijeve që përdorin portet e tyre të riparimit për pranimin e substancave ozon-holluese dhe pajisjeve që përmbajnë substanca të tilla kur hiqen nga anijet;
.2 nevojat e anijeve që përdorin portet, terminalet ose portet e riparimit të tyre për pranimin e

[*] Referojunini Specifikimit standard 2014 për krematoret në anije (rezoluta MEPC.244(66))/ ose Specifikimi standard 2014 për krematoret në anije (rezoluta MEPC.76(40), të ndryshuar nga rezoluta MEPC.93(45)), dhe miratimin e Tipit të krematoreve në anije (MEPC.1/Circ.793).

mbetjeve të pastrimit të gazrave të shkarkimit nga një sistem pastrimi i gazit të shkarkimit, pa shkaktuar vonesa të panevojshme për anijet, dhe

.3 nevojat për pajisjet e riciklimit të anijeve për pranimin e substancave ozon-holluese dhe pajisjeve që përmbajnë substanca të tilla kur hiqen nga anijet.

2 Shtetet e Vogla Ishullore në Zhvillim[*] mund të plotësojnë kërkesat e paragrafit 1 të kësaj rregulloreje nëpërmjet marrëveshjeve rajonale kur, për shkak të rrethanave unike të këtyre Shteteve, aranzhimet (masat e ndërmarra) e tilla janë të vetmet mjete praktike për të përmbushur këto kërkesa. Palët që marrin pjesë në një masë rajonale duhet të hartojnë një Plan Rajonal për Pranimin e Pajisjeve, duke marrë parasysh udhëzimet e zhvilluara nga Organizata.[†]

Qeveria e secilës Palë që merr pjesë në marrëveshje do të konsultohet me Organizatën për qarkullim tek Palët e kësaj Konvente:

.1 mënyra sesi Plani Rajonal i Pajisjeve të Pranimit merr parasysh Udhëzimet;

.2 raport i hollësishëm i Qendrave Rajonale të Pranimit të Mbetjeve të Anijeve; dhe

.3 raport i hollësishëm i porteve me pajisje të kufizuara.

3 Nëse një port ose terminal i caktuar i një Pale është, duke marrë në konsideratë udhëzimet që duhet të hartohen nga Organizata, i distancuar nga ose në mungesë të infrastrukturës industriale të nevojshme për menaxhimin dhe përpunimin e këtyre substancave të referuara në paragrafin 1 të kësaj rregulloreje dhe si rrjedhojë nuk mund të pranojë substanca të tilla, atëherë Pala do të informojë Organizatën për çdo port apo terminal të tillë, në mënyrë që ky informacion të mund të shpërndahet tek të gjitha Palët dhe Shtetet Anëtare të Organizatës për të njoftuar ato dhe për çdo veprim të nevojshëm. Secila Palë që i ka dhënë Organizatës këto informacione duhet gjithashtu të njoftojë Organizatën e porteve dhe terminaleve të saj ku janë në dispozicion pajisjet e pranimit për të menaxhuar dhe përpunuar substanca të tilla.

4 Secila Palë do të njoftojë Organizatën për t'i transmetuar anëtarëve të Organizatës të gjitha rastet kur objektet e siguruara sipas kësaj rregulloreje nuk janë të disponueshme ose pretendohen të jenë të papërshtatshme.

Rregullore 18

Disponibiliteti dhe cilësia e karburantit

Disponibiliteti i karburantit

1 Secila palë do të ndërmarrë të gjitha hapat e arsyeshëm për të nxitur disponibilitetin e karburantit që plotëson kërkesat e kësaj Shtojce dhe të informojë Organizatën për disponibilitetin e karburantit në portet dhe terminalet e saj.

2.1 Nëse një anije është konstatuar nga një Palë që të mos jetë në përputhje me standardet për karburantit të përshtatshëm të përcaktuara në këtë Shtojcë, autoriteti kompetent i Palës ka të drejtë të kërkojë nga anija që:

.1 të paraqesë një regjistër të veprimeve të ndërmarra për të arritur pajtueshmërinë dhe

.2 të ofrojë dëshmi se synoi të blejë karburant të përshtatshëm në përputhje me planin e saj të lundrimit dhe nëse nuk ishte vënë në dispozicion ajo që ishte planifikuar, përpjekjet u fokusuan në gjetjen e burimeve alternative për këtë karburant dhe se përtej përpjekjeve më të mira për të siguruar karburant të përshtatshëm, asnjë karburant i tillë nuk u vu në dispozicion për blerje.

2.2 Anijes nuk duhet t'i kërkohet të devijojë nga udhëtimi i planifikuar ose të shtyjë në mënyrë të padrejtë udhëtimin, me qëllim që të arrijë pajtueshmërinë.

2.3 Nëse një anije siguron informacionin e paraqitur në paragrafin 2.1 të kësaj rregulloreje, një Palë do të marrë parasysh të gjitha rrethanat përkatëse dhe provat e paraqitura për të përcaktuar masat e duhura që duhet të merren, duke përfshirë edhe mosmarrjen e masave të kontrollit.

2.4 Një anije duhet të njoftojë Administratën e saj dhe autoritetin kompetent të portit përkatës të destinacionit, kur nuk mund të blejë karburant të përshtatshëm.

---

[*] Referojunini Udhëzimeve të vitit 2012 për hartimin e një plani rajonal të pranimit të pajisjeve (rezoluta MEPC22K63).

[†] Referojunini Udhëzimeve të vitit 2011 për pajisjet e pranimit sipas Shtojcës VI MARPOL (rezoluta MEPC.199(62)).

2.5 Një Palë do të njoftojë Organizatën kur një anije ka paraqitur dëshmi për mos-disponibilitetin e naftës të përshtatshme.

Cilësia e karburantit

3 Karburanti për qëllime djegieje, i dorëzuar dhe i përdorur në bordin e anijeve për të cilat zbatohet kjo Shtojcë, duhet të plotësojë kërkesat e mëposhtme:

.1 përveç siç parashikohet në paragrafin 3.2 të kësaj rregulloreje:

.1.1 karburantet duhet të jenë përzierje të hidrokarbureve që rrjedhin nga rafinimi i naftës. Kjo nuk do të pengojë përfshirjen e sasive të vogla të shtuesve që synojnë të përmirësojnë disa aspekte të performancës;

.1.2 karburanti duhet të jetë i lirë nga acidi inorganik; dhe

.1.3 karburanti nuk duhet të përfshijë asnjë substancë të shtuar ose mbetje kimike që:

.1.3.1 rrezikon sigurinë e anijeve ose ndikon negativisht në performancën e makinerisë ose

.1.3.2 është i dëmshëm për personelin ose

.1.3.3 kontribuon në përgjithësi për një ndotje shtesë të ajrit.

.2 karburanti për qëllime të djegies që rrjedh nga metoda të ndryshme nga rafinimi i naftës nuk duhet të:

.2.1 tejkalojë përmbajtjen e zbatueshme të squfurit të përcaktuar në rregulloren 14 të këtij;

.2.2 shkaktojë që një motor të tejkalojë kufirin e zbatueshëm të shkarkimit të NOx të përcaktuar në paragrafët 3, 4, 5.1.1 dhe 7.4 të rregullores 13;

.2.3 përmbajë acid inorganik; ose

.2.4.1 rrezikojë sigurinë e anijeve ose ndikojë negativisht në performancën e makinerisë, ose

.2.4.2 jetë i dëmshëm për personelin, ose

.2.4.3 kontribuojë në përgjithësi për një ndotje shtesë të ajrit.

4 Kjo rregullore nuk zbatohet për qymyrin në formën e tij të ngurtë apo karburantet bërthamore. Paragrafët 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3 dhe 9.4 të kësaj rregulloreje nuk zbatohen për lëndët djegëse të gazta si gaz natyror i lëngshëm, gaz natyror i kompresuar ose gaz i lëngshëm i naftës. Përmbajtja e squfurit në karburantet e gazta që dorëzohen në një anije në mënyrë specifike për qëllime djegieje në atë anije, do të dokumentohen nga furnizuesi..

5 Për çdo anije që i nënshtrohet rregulloreve 5 dhe 6 të kësaj Shtojce, detajet e karburantit për qëllime të djegies të dorëzuara dhe të përdorura në bordin e anijes duhet të regjistrohen me anë të një regjistri të dorëzimit të cisternave që përmban të paktën informacionin e specifikuar në aneksin V të kësaj Shtojce.

6 Regjistri i dorëzimit të cisternave do të mbahet në bordin e anijes në një vend të tillë që të jetë lehtësisht i disponueshëm për inspektim në të gjitha kohët e arsyeshme. Ai do të mbahet për një periudhë prej tre vjetësh pasi karburanti të jetë dorëzuar në bord.

7.1 Autoriteti kompetent i një Pale mund të inspektojë regjistrat e dorëzimit të cisternave në bordin e çdo anijeje në të cilën zbatohet kjo Shtojcë, ndërsa anija ndodhet në portin e saj ose në terminalin në det të hapur, mund të përgatisë një kopje të secilit regjistër dorëzimi dhe mund të kërkojë nga kapiteni ose personi përgjegjës i anijes të vërtetojë se çdo kopje është një kopje e vërtetë e regjistrit të dorëzimit të cisternave. Autoriteti kompetent mund të verifikojë përmbajtjen e çdo regjistri nëpërmjet konsultimeve me portin ku është lëshuar ai vërtetim.

7.2 Inspektimi i regjistrit të dorëzimit të cisternave dhe marrja e kopjeve të çertifikuara nga autoriteti kompetent sipas paragrafit 7.1 duhet të kryhet sa më shpejt që të jetë e mundur pa shkaktuar vonesa të papërshtatshme në anije.

8.1 Regjistri i dorëzimit të cisternave duhet të shoqërohet nga një mostër përfaqësuese e karburantit të dorëzuar, duke marrë parasysh udhëzimet e hartuara nga Organizata.[*] Mostra duhet të vuloset

[*] Referojunini Udhëzimeve të vitit 2009 për marrjen e mostrave të karburantit, me qëllim përcaktimin e pajtueshmërisë me Aneksin VI

(izolohet mirë) dhe të nënshkruhet nga përfaqësuesi i furnizuesit dhe nga pronari ose nëpunësi përgjegjës për operimin e cisternës në përfundim të veprimeve me cisternën dhe të ruhet nën kontrollin e anijes derisa sasia e karburantit të konsumohet plotësisht, por në çdo rast për një periudhë jo më pak se 12 muaj nga koha e dorëzimit.

8.2 Nëse një Administratë kërkon që mostra përfaqësuese të analizohet, ajo duhet të bëhet në përputhje me procedurën e verifikimit të përcaktuar në aneksin VI për të konstatuar nëse karburanti plotëson kërkesat e kësaj Shtojce.

9. Palët angazhohen të sigurojnë që autoritetet përkatëse të përcaktuara prej tyre të:

.1 mbajnë një regjistër të furnizuesve lokalë të karburantit;

.2 kërkojnë nga furnizuesit lokalë që të sigurojnë regjistrin e dorëzimit të cisternave dhe mostrën sipas kërkesës së kësaj rregulloreje, të vërtetuar nga furnizuesi i karburantit se karburanti plotëson kërkesat e rregulloreve 14 dhe 18 të kësaj Shtojce;

.3 kërkojnë nga furnizuesit vendorë të mbajnë një kopje të regjistrit të dorëzimit të cisternave për të paktën tre vjet për inspektim dhe verifikim nga Shteti i portit, sipas nevojës;

.4 ndërmarrin veprime sipas nevojës ndaj furnizuesve të karburantit që janë konstatuar të ofrojnë karburant që nuk përputhet me atë të deklaruar në regjistrin e dorëzimit të cisternave;

.5 informojnë Administratën e çdo anijeje që pranon karburant të konstatuar se nuk është në përputhje me kërkesat e rregullores 14 ose 18 të kësaj Shtojce; dhe

.6 informojnë Organizatën për transmetim tek Palët dhe Shtetet Anëtare të Organizatës, për të gjitha rastet kur furnizuesit e karburantit nuk kanë përmbushur kërkesat e përcaktuara në rregulloret 14 ose 18 të kësaj Shtojce.

10 Në bashkëpunim me inspektimet e Shtetit portual të kryera nga Palët, këto të fundit më tej angazhohen që:

.1 të informojnë Palën ose Jo-Palën nën juridiksionin e së cilës është lëshuar një regjistër i dorëzimit të cisternave për rastet e dërgimit të karburantit të papërshtatshëm, duke dhënë të gjithë informacionin përkatës; dhe

.2 të sigurojë se do të ndërmerren veprimet korrigjuese sipas nevojës për të sjellë në statusin e përshtatshëm karburantin e konstatuar jo të përshtatshëm.

11. Për çdo anije prej 400 tonazh bruto dhe më shumë në shërbimet e planifikuara me thirrje të shpeshta dhe të rregullta të portit, një administratë mund të vendosë pas aplikimit dhe konsultimit me Shtetet e prekura që pajtueshmëria me paragrafin 6 të kësaj rregulloreje mund të dokumentohet në mënyrë alternative që jep garanci të ngjashme për pajtueshmërinë me rregulloret 14 dhe 18 të kësaj Shtojce.

Kapitulli 4 - Rregulloret mbi efikasitetin e energjisë për anijet

Rregullore 19
Zbatimi

1 Ky kapitull do të zbatohet për të gjitha anijet me tonazh bruto 400 dhe më shumë.

2 Dispozitat e këtij kapitulli nuk zbatohen për:

.1 anijet e angazhuara vetëm në udhëtime brenda ujërave që i nënshtrohen sovranitetit ose juridiksionit të Shtetit, flamurin e të cilit anija është caktuar të ngrejë. Megjithatë, secila Palë duhet të sigurojë, me miratimin e masave të përshtatshme, që këto anije të ndërtohen dhe të veprojnë në përputhje me kërkesat e kapitullit 4 të kësaj Shtojce, për aq kohë sa është e arsyeshme dhe praktike.

.2 anijet që nuk vihen në lëvizje me mjete mekanike dhe platforma që përfshijnë FPSO dhe FSU dhe pajisjet perforuese, pavarësisht nga forca shtytëse e tyre.

3 Rregulloret 20 dhe 21 të kësaj Shtojce nuk do të zbatohen për anijet që kanë forca shtytëse jo konvencionale, me përjashtim që rregulloret 20 dhe 21 do të zbatohen për anijet e lundrimit të pasagjerëve që kanë forca shtytëse jo-konvencionale dhe transportues LNG që kanë shtytje konvencionale ose jo-konvencionale, të dorëzuar më ose pas 1 shtatorit 2019, siç përcaktohet në

MARPOL të rishikuar (rezoluta MEPC.182(59)).

paragrafin 43 të rregullores 2. Rregulloret 20 dhe 21 nuk do të zbatohen për anijet e ngarkesave që kanë aftësi për thyerjen e akullit.

4 Pavarësisht nga dispozitat e paragrafit 1 të kësaj rregulloreje, Administrata mund të heqë dorë nga kërkesa për një anije prej 400 tonë bruto dhe më shumë nga pajtueshmëria me rregulloret 20 dhe 21 të kësaj Shtojce.

5 Dispozita e paragrafit 4 të kësaj rregulloreje nuk zbatohet për anijet me tonazh bruto 400 dhe më shumë:

.1 për të cilat kontrata e ndërtimit është vendosur në ose pas datës 1 janar 2017; ose

.2 në mungesë të një kontrate ndërtimi, skeleti i anijes që është hedhur ose që është në një fazë të ngjashme të ndërtimit në ose pas datës 1 korrik 2017; ose

.3 dorëzimi i të cilave është në ose pas datës 1 korrik 2019; ose

.4 në rastet e një shndërrimi madhor të një anijeje të re ose ekzistuese, siç përcaktohet në rregulloren 2.24 të kësaj Shtojce, më ose pas 1 janarit 2017 dhe për të cilat zbatohen rregulloret 5.4.2 dhe 5.4.3 të kësaj Shtojce.

6 Administrimi nga një Palë i kësaj Konvente, e cila lejon zbatimin e paragrafit 4 ose pezullon, tërheq ose refuzon zbatimin e këtij paragrafi ndaj një anijeje që ka të drejtën të ngrejë flamurin e saj duhet t'i komunikojë menjëherë Organizatës për qarkullimin e Palëve të detajeve të Protokollit aktual, për informimin e tyre.

Rregullore 20

Arritja e Indeksit të Planit të Efiçencës së Energjisë (Indeksi EEDI i arritur)

1 Indeksi EEDI i arritur do të llogaritet për:

.1 çdo anije të re;

.2 çdo anije të re, e cila ka pësuar një shndërrim madhor; dhe

.3 çdo anije të re ose ekzistuese, e cila ka pësuar një shndërrim madhor, aq të gjerë sa që anija konsiderohet nga Administrata si një anije e sapondërtuar, e cila i përket një ose më shumë kategorive sipas rregulloreve 2.25 deri 2.35, 2.38 dhe 2.39 të kësaj Shtojce. Indeksi EEDI i arritur do të jetë specifik për çdo anije dhe duhet të tregojë performancën e vlerësuar të anijes sipas efiçencës së energjisë dhe të shoqërohet nga skedari teknik i indeksit EEDI që përmban informacionin e nevojshëm për llogaritjen e indeksit EEDI të arritur dhe që tregon procesin e llogaritjes. Indeksi EEDI i arritur do të verifikohet, bazuar në dosjen teknike të indeksit EEDI ose nga Administrata, ose nga ndonjë organizatë e autorizuar sipas rregullit prej saj.[*]

Indeksi EEDI i arritur do të llogaritet, duke marrë parasysh udhëzimet[†] e hartuara nga Organizata.

Rregullore 21

Indeksi EEDI i kërkuar

1 Për çdo:

.1 anije të re,

.2 anije të re, e cila ka pësuar një shndërrim madhor; dhe

.3 anije të re ose ekzistuese e cila ka pësuar një shndërrim madhor, aq të gjerë sa që anija konsiderohet nga Administrata si një anije e sapondërtuar, e cila i përket një ose më shumë kategorive sipas rregulloreve 2.25 deri 2.35, 2.38 dhe 2.39 dhe ndaj të cilës zbatohet ky kapitull, indeksi EEDI i arritur do të jetë si vijon:

Indeksi EEDI i arritur $\leq$ indeksi EEDI i kërkuar $= \left(1 - \frac{X}{100}\right)$. Vlera kufi referuese, ku X është faktori specifik i reduktimit në tabelën 1 për EEDI-n e kërkuar, krahasuar me indeksin EEDI

---

[*] Referojunini Udhëzimeve për autorizimin e organizatave që veprojnë në emër të Administratës (rezoluta A.739(18),, të ndryshuar me rezolutën MSC.208 (81)) dhe Specifikat mbi funksionet e analizës dhe çertifikimit të organizatave të njohura që veprojnë në emër të Administratës (rezoluta A.789(19), siç mund të ndryshohet)

[†] Referojunini Udhëzimeve të vitit 2014 për mënyrën e llogaritjes së Indeksit të Planit të Efiçencës së Energjisë për anijet e reja (rezoluta MEPC.245 (66), e ndryshuar me rezolutat MEPC.263(68) dhe MEPC.28K70)).

kufi referues.

2 Për çdo anije të re dhe ekzistuese, e cila ka pësuar një shndërrim madhor, aq të gjerë sa që anija konsiderohet nga Administrata si një anije e sapondërtuar, indeksi EEDI i arritur do të llogaritet dhe do të plotësojë kërkesat e paragrafit 21.1 me faktorin e reduktimit të zbatueshëm që korrespondon me llojin e anijes dhe madhësinë e anijes së shndërruar në datën e kontratës së shndërrimit ose në mungesë të një kontrate, datën e fillimit të shndërrimit.

Tabela 1 - Faktorët e reduktimit (në përqindje) për indeksin EEDI në krahasim me indeksin EEDI kufi referues

Tipi i anijes	**Madhësia**	**Periudha 01 janar – dhjetor 2014**	**Periudha 11 janar 2015 - 31 dhjetor 2019**	**Periudha 21 janar 2020 - 31 dhjetor 2024**	**Periudha 31 janar 2025 dhe në vazhdim**
Anije transporti për mallra të paambalazhuar	20,000 DWT dhe më tepër	0	10	20	30
	10,000-20,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Anije transporti për gazra kimike të lëngëta të paambalazhuar	10,000 DWT dhe më tepër	0	10	20	30
	2,000-10,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Cisternë	20,000 DWT dhe më tepër	0	10	20	30
	4,000 - 20,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Anije kontejnerësh	15,000 DWT dhe më tepër	0	10	20	30
	10,000-15,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Anije mallrash të përgjithshme	15,000 DWT dhe më tepër	0	10	15	30
	3,000-15,000 DWT	n/a	0-10*	0-15*	0-30*
Transportues mallrash frigoriferike	5,000 DWT dhe më tepër	0	10	15	30
	3,000 - 5,000 DWT	n/a	0-10*	0-15*	0-30*
Transportues i kombinuar	20,000 DWT dhe më tepër	0	10	20	30
	4,000 - 20,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Transportues LNG ***	10,000 DWT dhe më tepër	n/a	10**	20	30
Anija e ngarkesave me rrota Ro-Ro (transportues automjetesh)***	10,000 DWT dhe më tepër	n/a	5**	15	30
Anija e ngarkesave me rrota Ro-Ro ***	2,000 DWT dhe më tepër	n/a	5**	20	30
	1,000-2,000 DWT	n/a	0-5* **	0-20*	0-30*
Anije pasagjerësh Ro-Ro ***	1,000 DWT dhe më tepër	n/a	5**	20	30
	250- 1,000 DWT	n/a	0-5* **	0-20*	0-30*
Anije lundrimi pasagjerësh *** me shtytje jokonvencionale	85,000 GT dhe më tepër	n/a	5**	20	30
	25,000 - 85,000 GT	n/a	0-5* **	0-20*	0-30*

* Faktori i reduktimit të përfshihet linearisht midis dy vlerave që varen nga madhësia e anijes. Vlera më e ulët e faktorit të reduktimit duhet të zbatohet për madhësinë më të vogël të anijes. **
Periudha 1 fillon për ato anije më 1 shtator 2015.
*** Faktori i reduktimit vlen për ato anije të dorëzuara në ose pas datës 1 shtator 2019, siç përcaktohet

në paragrafin 43 të rregullores 2.

Shënim: n/a nënkupton se asnjë indeks EEDI i kërkuar nuk zbatohet.

3 Vlera kufi referuese do të llogariten si vijon :

$$\text{Vlera kufi referuese} = a \bullet b^{-c}$$

ku *a,* b dhe *c* janë parametra të dhënë në tabelën 2.

Tabela 2 - Parametrat për përcaktimin e vlerave referuese për llojet e ndryshme të anijeve

Tipi i anijes i përcaktuar në rregulloren 2	**a**	**b**	**c**
2.25 Anije transporti për mallra të paambalazhuar	961.79	DWT e anijes	0.477
2.26 Anije transporti për gazra kimike të lëngëta të paambalazhuar	1,120.00	DWT e anijes	0.456
2.27 Cisternë	1,218.80	DWT e anijes	0.488
2.28 Anije kontejnerësh	174.22	DWT e anijes	0.201
2.29 Anije mallrash të përgjithshme	107.48	DWT e anijes	0.216
2.30 Transportues mallrash frigoriferike	227.01	DWT e anijes	0.244
2.31 31Transportues i kombinuar	1,219.00	DWT e anijes	0.488
2.33 Anija e ngarkesave me rrota Ro-Ro (transportues automjetesh)	(DWT/GT)-0'7 • 780.36 ku DWT/GT < 0.3 1,812.63 ku DWT/GT a 0.3	DWT e anijes	0.471
2.34 Anija e ngarkesave me rrota Ro-Ro	1,405.15	DWT e anijes	0.498
2.35 Anije pasagjerësh Ro-Ro	752.16	DWT e anijes	0.381
2.38 38Transportues LNG	2,253.7	DWT e anijes	0.474
2.39 Anije lundrimi pasagjerësh me shtytje jokonvencionale	170.84	GT e anijes	0.214

4 Nëse projektimi i një anijeje lejon që ajo të përfshihet në më shumë se një nga përkufizimet e tipeve të anijes të specifikuara në tabelën 2, EEDI i kërkuar për anijen duhet të jetë vlera më e rreptë (më e ulta) e indeksit EEDI të kërkuar.

5 Për çdo anije për të cilën zbatohet kjo rregullore, fuqia e instaluar e shtytjes nuk duhet të jetë më e vogël se fuqia e nevojshme e shtytjes për të ruajtur manovrimin e anijes në kushte të pafavorshme siç përcaktohet në udhëzimet që do të hartohen nga Organizata.*

6 Në fillim të periudhës 1 dhe në mes të periudhës 2, Organizata do të rishikojë statusin e zhvillimeve teknologjike dhe, nëse është e nevojshme, do të ndryshojë periudhat kohore, parametrat e vlerës kufi referuese të indeksit EEDI për llojet përkatëse të anijeve dhe normat e reduktimit të përcaktuara në këtë rregullore.

7

Rregullore 22

Plani i Menaxhimit të Efiçencës së Energjisë në Anije (SEEMP)

* Referojunini Udhëzimeve të përkohshme 2013 për përcaktimin e fuqisë minimale të shtytjes për të ruajtur manovrueshmërinë e anijeve në kushte të pafavorshme (rezoluta MEPC.232 (65),të ndryshuar me rezolutat MEPC.255 (67) dhe MEPC.262 (68)).

1 Çdo anije do të mbajë në bord një Plani specifik të anijes të Menaxhimit të Efiçencës së Energjisë së Anijes (SEEMP). Kjo mund të jetë pjesë e Sistemit të Menaxhimit të Sigurisë së anijes (SMS).

2 Në ose para datës 31 dhjetor 2018, në rastin e një anijeje prej 5,000 tonë bruto dhe më tepër, SEPMP do të përfshijë një përshkrim të metodologjisë që do të përdoret për të mbledhur të dhënat e kërkuara nga rregullat 22A.1 të kësaj Shtojce dhe proceseve që do të përdoren për të raportuar të dhënat në Administratën e anijes.

Plani SEEMP do të hartohet, duke marrë parasysh udhëzimet e miratuara nga Organizata.[*]

[*] Referojunini Udhëzimeve të vitit 2016 për hartimin e Planit të Menaxhimit të Efiçencës së Energjisë së Anijeve (SEEMP) (rezoluta MEPC.282 (70MEPC.282(70)).

Rregullore 22A
Mbledhja dhe raportimi i të dhënave për konsumin e karburantit të anijes

1 Nga viti kalendarik 2019, çdo anije prej 5000 tonë bruto dhe gjithashtu do të mbledhë të dhënat e specifikuara në aneksin IX të kësaj Shtojce, për atë dhe çdo vit pasardhës kalendarik ose pjesë të tij, sipas rastit, sipas metodologjisë së përfshirë në SEEMP.

2 Përveç sa parashikohet në paragrafët 4, 5 dhe 6 të kësaj rregulloreje, në fund të çdo viti kalendarik, anija do të grumbullojë të dhënat e mbledhura në atë vit kalendarik ose pjesë të tij, sipas rastit.

3 Përveç sa parashikohet në paragrafët 4, 5 dhe 6 të kësaj rregulloreje, brenda tre muajve pas përfundimit të çdo viti kalendarik, anija do t'i raportojë Administratës së saj ose ndonjë organizate të autorizuar prej saj* vlerën e grumbulluar për secilën të dhënë të specifikuar në aneksin IX të kësaj Shtojce, nëpërmjet komunikimit elektronik dhe duke përdorur një format të standardizuar që do të hartohet nga Organizata.†

4 Në rast të transferimit të një anijeje nga një Administratë në tjetrën, anija do të raportojë në ditën e përfundimit të transferimit ose sa më afër që të jetë e mundur, për të raportuar në Administratën humbëse ose në ndonjë organizatë të autorizuar prej saj,* të dhënat e grumbulluara për periudhën e vitit kalendarik që korrespondon me atë Administratë, siç është specifikuar në aneksin IX të kësaj Shtojce dhe me kërkesë të mëparshme të asaj Administrate, të dhënat veçmas.

5 Në rast të ndryshimit nga një Shoqëri në tjetrën, anija do të raportojë në ditën e përfundimit të ndryshimit ose sa më afër që të jetë e mundur për të raportuar në Administratën e saj ose në ndonjë organizatë të autorizuar prej saj,* të dhënat e grumbulluara për periudhën e vitit kalendarik që korrespondon me atë Shoqëri, siç është specifikuar në aneksin IX të kësaj Shtojce dhe me kërkesë të mëparshme të asaj Administrate, të dhënat veçmas.

6 Në rast të ndryshimit nga një Administratë në tjetrën dhe nga një Shoqëri në tjetrën në të njëjtën kohë, zbatohet paragrafi 4 i kësaj rregulloreje.

7 Të dhënat do të verifikohen sipas procedurave të vendosura nga Administrata, duke marrë parasysh udhëzimet që do të hartohen nga Organizata.

8 Përveç siç parashikohet në paragrafët 4, 5 dhe 6 të kësaj rregulloreje, të dhënat e ndara që përbëjnë të dhënat e raportuara në aneksin IX të kësaj Shtojce për vitin kalendarik të mëparshëm, do të jenë lehtësisht të aksesueshme për një periudhë jo më të shkurtër se 12 muaj nga fundi i atij viti kalendarik dhe do të vihen në dispozicion të Administratës sipas kërkesës.

9 Administrata duhet të sigurojë që të dhënat e raportuara në aneksin IX të kësaj Shtojce nga anijet e saj të regjistruara prej 5,000 tonesh bruto dhe gjithashtu transferohen në Bazën e të Dhënave të Konsumit të Karburantit të Anijeve IMO nëpërmjet komunikimit elektronik dhe duke përdorur një format të standardizuar që do të hartohet nga Organizata jo më vonë se një muaj pas lëshimit të Deklaratave të Pajtueshmërisë të këtyre anijeve.

10 Në bazë të të dhënave të raportuara të dorëzuara në Bazën e të Dhënave të Konsumit të Karburantit të Anijeve IMO, Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës do të paraqesë një raport vjetor tek Komiteti i Mbrojtjes së Mjedisit Detar, duke përmbledhur të dhënat e grumbulluara, statusin e të dhënave që mungojnë dhe informacionin që mund të kërkohet nga Komiteti.

11 Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës do të mbajë një bazë të të dhënave anonime, në mënyrë që identifikimi i një anijeje të veçantë nuk do të jetë i mundur. Palët do të kenë qasje në të dhënat anonime në mënyrë rigoroze për qëllime të inspektimit/analizimit dhe shqyrtimit të tyre.

12 Baza e të Dhënave të Konsumit të Karburantit të Anijeve IMO do të ndërmerret dhe menaxhohet nga Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës, në përputhje me udhëzimet që do të hartohen nga Organizata.

---

* /* Referojunini Udhëzimeve për autorizimin e organizatave që veprojnë në emër të Administratës (rezoluta A.739 (18)) dhe Specifikat për funksionet e analizës dhe çertifikimit të organizatave të njohura që veprojnë në emër të Administratës (rezoluta A.789(19)).

† Referojunini Udhëzimeve të 2016 për hartimin e Planit të Menaxhimit të Efiçencës së Energjisë të Anijeve (Udhëzimet e SEEMP) (rezoluta MEPC.282(70)).

Rregullore 23
Përkrahja e bashkëpunimit teknik dhe transferimit të teknologjisë në lidhje me përmirësimin e efiçencës energjetike të anijeve **

1 Administratat, në bashkëpunim me Organizatën dhe organizma të tjerë ndërkombëtarë, do të nxisin dhe sigurojnë, sipas rastit, mbështetjen e drejtpërdrejtë ose nëpërmjet Organizatës për shtetet, veçanërisht vendet në zhvillim që kërkojnë asistencë teknike.
2 Administrata e një Pale do të bashkëpunojë aktivisht me Palët e tjera, në bazë të ligjeve, rregulloreve dhe politikave të saj kombëtare, për të nxitur zhvillimin dhe transferimin e teknologjisë dhe shkëmbimin e informacionit për shtetet që kërkojnë asistencë teknike, veçanërisht shtetet në zhvillim, për sa i përket zbatimit të masave për të përmbushur kërkesat e kapitullit 4 të kësaj Shtojce, në veçanti rregullat 19.4 deri 19.6.

Kapitulli 5 - Verifikimi i pajtueshmërisë me dispozitat e kësaj Shtojce

Rregullore 24
Zbatimi

Palët do të përdorin dispozitat e Kodit të Zbatimit për ekzekutimin e detyrimeve dhe përgjegjësive të tyre të përfshira në këtë Shtojcë.

Rregullore 25
Verifikimi i pajtueshmërisë

1 Çdo Palë do t'i nënshtrohet auditimeve periodike nga Organizata në përputhje me standardet e auditimit për të verifikuar pajtueshmërinë dhe zbatimin e kësaj Shtojce.
2 Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës do të mbajë përgjegjësi për administrimin e Skemës së Auditimit, bazuar në udhëzimet e hartuara nga Organizata.†
3 Çdo Palë do të mbajë përgjegjësi për lehtësimin e kryerjes së auditimit dhe zbatimin e një programi veprimi për të trajtuar gjetjet, bazuar në udhëzimet e hartuara nga Organizata.*
4 Auditimi i të gjitha Palëve do të jetë::
.1 i bazuar në një program të përgjithshëm të hartuar nga Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës, duke marrë parasysh udhëzimet e hartuara nga Organizata;* dhe
.2 i kryer në intervale periodike, duke marrë parasysh udhëzimet e hartuara nga Organizata.*

---

* /*Referojunini Përkrahjes të bashkëpunimit teknik dhe transferimit të teknologjisë në lidhje me përmirësimin e efiçencës energjetike të anijeve (rezoluta MEPC.229 (65)) dhe Marrëveshjes Model ndërmjet qeverive mbi bashkëpunimin teknologjik për zbatimin e rregulloreve në kapitullin 4 të MARPOL Shtojca VI (MEPC.1/Circ.86l).
† Referojunini Kuadrit dhe Procedurave për Skemën e Auditimit të Shtetit Anëtar IMO (rezoluta A.l 067(28)).

Anekset e Shtojcës VI

Aneksi I

Formati i Çertifikatës Ndërkombëtare të Parandalimit të Ndotjes së Ajrit (IAPP) (rregullore 8)

Çertifikata Ndërkombëtare e Parandalimit të Ndotjes së Ajrit

E lëshuar sipas dispozitave të Protokollit të vitit 1997, të ndryshuar, për të ndryshuar Konventën Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes së Ajrit, 1973, të ndryshuar nga Protokolli i vitit 1978 në lidhje me të (në vijim e referuar si "Konventa") nën autoritetin e Qeverisë së:

.....
(Emërtimi i plotë i vendit)

nga.....
(Emërtimi i plotë i personit kompetent apo organizatës së autorizuar sipas dispozitave të Konventës)

Të dhënat /Veçoritë e anijes [*]

Emri i anijes .....

Numri apo shkronja dalluese ....

Numri i IMO-s [†] .....

Porti i regjistrit .....

Tonazhi bruto.....
.....
.....

ME ANË TË KËSAJ DEKLAROHET SE:

1 Anija është inspektuar në përputhje me rregulloren 5 të Shtojcës VI të Konventës; dhe
2 Inspektimi tregon se aparaturat, sistemet, pajisjet, rregullimet dhe materialet janë në përputhje të plotë me kërkesat e përcaktuara të Shtojcës VI të Konventës.

Kjo Çertifikatë është e vlefshme derimë (dd / mm / vvvv) [‡]

---

[*] Përndryshe, të dhënat e anijes mund të vendosen horizontalisht në kuti.
[†] Në përputhje me skemën e numrit të identifikimit të anijes IMO (rezoluta A.1078(28)).
[‡] Përfshini datën e skadimit, siç përcaktohet nga Administrata në përputhje me rregulloren 9.1 të Shtojcës VI të Konventës. Dita dhe muaji i kësaj date korrespondojnë me datën e përvjetorit siç përcaktohet në rregulloren 2.3 të Shtojcës VI të Konventës, përveç nëse ndryshohet në përputhje me rregulloren 9.8 të Shtojcës VI të Konventës.

.....
objekt i inspektimeve në përputhje me rregulloren 5 të Shtojcës VI të Konventës.

Data e përfundimit të inspektimit mbi të cilin bazohet kjo Çertifikatë (dd/mm/vvvv)
.....

Lëshuar
në:
.....
(Vendi i lëshimit të Çertifikatës)

Data
(dd/mm/vvvv) ....
.....
(Data e lëshimit) (Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar për lëshimin e Çertifikatës)

(Vula e autoritetit; sipas rastit)

VËRTETIM PËR INSPEKTIMET VJETORE DHE TË NDËRMJETME

ME ANË TË KËSAJ VËRTETOHET SE në një inspektim të kërkuar nga rregullorja 5 e Shtojcës VI të Konventës, anija u konstatua se ishte në përputhje me dispozitat përkatëse të asaj Shtojce:

Analiza vjetore
Nënshkruar

(Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar)
Vendi
.....
Data
(dd/mm/vvvv)
.....

(Vula e autoritetit; sipas rastit)

Analiza vjetore/e ndërmjetme*/*
Nënshkruar

(Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar)
Vendi
.....
Data
(dd/mm/vvvv)
.....

(Vula e autoritetit; sipas rastit)

Analiza vjetore/e ndërmjetme */*
Nënshkruar

(Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar)
Vendi
.....
Data

---

* /*Fshijeni sipas nevojës

(dd/mm/vvvv)
.....

(Vula e autoritetit; sipas rastit)

Analiza vjetore

Nënshkruar

(Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar)
Vendi
.....
Data
(dd/mm/vvvv)
.....

(Vula e autoritetit; sipas rastit)

INSPEKTIMI VJETOR/I NDËRMJETËM NË PËRPUTHJE ME RREGULLOREN 9.8.3

ME ANË TË KËSAJ VËRTETOHET që në një inspektim vjetor/të ndërmjetëm*, sipas rregullores 9.8.3 të Shtojcës VI të Konventës, u konstatua se anija është në përputhje me dispozitat përkatëse të asaj Shtojce:

Nënshkruar
.....
(Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar)
Vendi
.....
Data
(dd/mm/vvvv)
.....

(Vula e autoritetit; sipas rastit)

VËRTETIM PËR ZGJATJEN E ÇERTIFIKËS, NËSE ËSHTË E VLEFSHME PËR MË PAK SE 5 VJET, ME ZBATIM TË RREGULLORES 9.3

Anija është në përputhje me dispozitat përkatëse të Shtojcës dhe kjo Çertifikatë, në përputhje me rregulloren 9.3 të Shtojcës VI të Konventës, pranohet si e vlefshme deri më (dd/mm/vvvv)
.....

Nënshkruar
.....
(Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar)
Vendi
.....
Data
(dd/mm/vvvv)
.....

(Vula e autoritetit; sipas rastit)

VËRTETIM KU ËSHTË PËRFUNDUAR INSPEKTIMI RINOVUES DHE KU ZBATOHET RREGULLORJA 9.4

Anija është në përputhje me dispozitat përkatëse të Aneksit dhe kjo Çertifikatë, në përputhje me rregulloren 9 4 të Aneksit VI të Konventës, do të pranohet si e vlefshme deri më (dd/mm/vvvv) .....

Nënshkruar .....
(Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar)
Vendi.....
Data (dd/mm/vvvv).....

(Vula e autoritetit; sipas rastit)

VËRTETIM PËR ZGJATJEN E VLEFSHMËRISË SË ÇERTIFIKATËS DERI NË MBËRRITJEN NË PORTIN E INSPEKTIMIT OSE PËR NJË PERIUDHË KOHORE SHTESË KU ZBATOHET RREGULLORJA 9.5 OSE 9.6

Kjo Çertifikatë, në pajtim me rregulloret 9.5 ose 9.6 të Shtojcës VI të Konventës, do të pranohet si e vlefshme deri në vitin 2013 (dd/mm/vvvv) .....

Nënshkruar .....
(Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar)
Vendi.....
Data (dd/mm/vvvv).....

(Vula e autoritetit; sipas rastit)

VËRTETIM PËR AVANCIMIN E DATËS SË PËRVJETORIT KU ZBATOHET RREGULLORJA 9.8

Në përputhje me rregulloren 9.8 të Shtojcës VI të Konventës, data e re e përvjetorit është (dd/mm/vvvv)
.....

Nënshkruar.....
(Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar)
Vendi.....
Data (dd/mm/vvvv).....

(Vula e autoritetit; sipas rastit)

Në përputhje me rregulloren 9.8 të Shtojcës VI të Konventës, data e re e përvjetorit është (dd/mm/vvvv).....

Nënshkruar.....
(Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar)
Vendi.....
Data (dd/mm/vvvv).....

(Vula e autoritetit; sipas rastit)

SUPLEMENT I ÇERTIFIKATËS NDËRKOMBËTARE
PËR PARANDALIMIN E NDOTJES SË AJRIT
(ÇERTIFIKATA IAPP)

PROCESVERBAL I NDËRTIMIT DHE PAJISJEVE

1 Të dhënat e anijes

1.1 Emri i anijes .....

1.2 Numri IMO .....

1.3 Data në të cilën u ndërtuara struktura fundore ose anija ishte në një fazë të ngjashme të ndërtimit (dd/mm/vvvv) .....

1.4 Gjatësia *(L)** në metër .....

2 Kontrolli i shkarkimeve nga anijet

2.1 **Substancat ozon-holluese *(Rregullore 12)***

2.1.1 Sistemet e mëposhtme zjarrfikëse, sistemet e tjera dhe pajisjet që përmbajnë substanca ozon-holluese, përveç klorofluorokarbonit (HCFC-të), të instaluara para datës 19 maj 2005, mund të vazhdojnë në shërbim:

Sistemi ose pajisja	Vendndodhja në bord	Substanca

2.1.2 Sistemet e mëposhtme që përmbajnë HCFC të instaluara para datës 1 janar 2020 mund të vazhdojnë në shërbim:

Sistemi ose pajisja	Vendndodhja në bord	Substanca

* E plotësuar vetëm në lidhje me anijet e ndërtuara më ose pas dates 1 janar 2016, të cilat janë projektuar posaçërisht dhe përdoren vetëm për qëllime rekreative dhe për të cilat, në përputhje me rregulloren 13.5.2.1 ose rregulloren 13.5.2.3, kufiri i shkarkimit të NOx, siç përcaktohet nga rregullorja 13.5 .1.1, nuk do të zbatohet.

2.2. Oksidet e azotit (N0X) (rregullore 13)

2.2.1 Motorët detarë dizel (me naftë) në vijim të instaluar në këtë anije janë në përputhje me kërkesat e rregullores 13, siç tregohet:

Rregullorja e zbatueshme e Shtojcës VI të MARPOL (NTC = Kodi Teknik i NOx 2008) (AM = Metoda e Miratuar)			**Motori #1**	**Motori #2**	**Motori #3**	**Motori #4**	**Motori #5**	**Motori #6**
1	Prodhuesi dhe modeli							
2	Numri serial							
3	Përdorimi (ciklet e zbatueshme të aplikimit) - NTC 3.2)							
4	Fuqia nominale (kW) (NTC 1.3.11)							
5	Shpejtësia nominale (rpm) (NTC 1.3.12)							
6	Motor i ngjashëm i instaluar > 1/1/2000 i përjashtuar nga pika 13.1.1.2		☐	☐	☐	☐	☐	☐
7	Data e instalimit të motorit të njëjtë (dd / mm / vvvv) sipas pikës 13.1.1.2							
8a	Shndërrim madhor (dd/mm/vvvv)	13.2.1.1 & 13.2.2						
8b		13.2.1.2 & 13.2.3						
8c		13.2.1.3 & 13.2.3						
9a	Niveli I	13.3	☐	☐	☐	☐	☐	☐
9b		13.2.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
9c		13.2.3.1	☐	☐	☐	☐	☐	☐
9d		13.2.3.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
9e		13.7.1.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
10a	Niveli II	13.4	☐	☐	☐	☐	☐	☐
10b		13.2.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
10c		13.2.2 (Niveli III nuk është e mundur)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
10d		13.2.3.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
10e		13.5.2 (Përjashtimet)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
10f		13.7.1.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
11a	Niveli III (vetëm ECA-NO_x)	13.5.1.1	☐	☐	☐	☐	☐	☐
11b		13.2.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
11c		13.2.3.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
11d		13.7.1.2	☐	☐	☐	☐	☐	☐
12	AM*	E instaluar	☐	☐	☐	☐	☐	☐
13		jo komercialisht në dispozicion në këtë inspektim	☐	☐	☐	☐	☐	☐
14		nuk aplikohet	☐	☐	☐	☐	☐	☐

* Referojunini Udhëzimeve të vitit 2014 për procesin e miratuar të metodës (rezoluta MEPC.243 (66)).

2.3 Oksidet e squfurit (SO_x dhe grimcat) (rregullore 14)

2.3.1 Kur anija operon jashtë një zone të kontrollit të emetimeve të përcaktuar në rregullin 14.3, anija përdor:

.1 karburante me përmbajtje squfuri, siç është dokumentuar nga shënimet e dorëzimit të depos së karburantit që nuk e tejkalon vlerën kufi të:

Ndryshimet e ardhshme në

Shtojcën VI të MARPOL-it

e miratuar më 22 prill 2016.

(Kërkesat e regjistrimit për përputhjen operacionale

me zonat e kontrollit të shkarkimit të NOx Niveli III).

Ndryshimet në Shtojcën VI të MARPOL-it

(Kërkesat e regjistrimit për përputhjen operacionale

me zonat e kontrollit të shkarkimit të NOx Niveli III)

Rregullorja për parandalimin e ndotjes së ajrit nga anijet

Oksidet e azotit (NO_x)

Ndryshimet e ardhshme në

Shtojcën VI të MARPOL-it

e miratuar më 28 tetor 2016

(Sistemi i grumbullimit të të dhënave për konsumin e naftës të anijeve)

Ndryshimet në Shtojcën VI të MARPOL-it

Rregulloret për parandalimin e ndotjes së ajrit nga anijet

Zbatimi

Përkufizimet

Kundërshtime dhe përjashtime..

Inspektimi/Komisionimi .

Informacioni që duhet të dorëzohet në Bazën e të Dhënave të Konsumit të Karburantit të Anijeve të IMO-s

Formulari i Deklaratës së Pajtueshmërisë - Raportimi i Konsumit të Karburantit.

Teksti i konsoliduar i Shtojcës VI të MARPOL-it, duke përfshirë edhe amendamentet e miratuara nga rezolutat

MEPC.271(69)

dhe MEPC.278(70) .

Deklarata e Pajtueshmërisë - Raportimi i Konsumit të Karburantit

Rregullore 10

Kontrolli i Shtetit Portual mbi kërkesat operacionale/funksionale

Rregullore 11

Zbulimi i shkeljeve dhe zbatimit

Rregullore 12

Substanca ozon-holluese

Rregullore 13

Oksidet e azotit (NO_x)

Zbatimi

Shndërrimi madhor

Niveli l

Niveli II

Niveli III

Zona e kontrollit të emetimeve

Motorë detarë dizel të instaluar në bordin e një anijeje të ndërtuar para datës 1 janar 2000

Çertifikimi

Rregullore 14

Oksidet e squfurit (SOx) dhe lënda e grimcuar

Kërkesat e përgjithshme

Kërkesat brenda zonave të kontrollit të emetimeve

Rregullore 15

Komponimet organike të paqëndrueshme (VOC)

Rregullore 16

Djegia në bordin e anijes

Rregullore 17

Pajisjet e pranimit

Rregullore 18

Disponibiliteti dhe cilësia e karburantit

Disponibiliteti i karburantit

Cilësia e karburantit

Rregullore 19

Zbatimi

Rregullore 20

Arritja e Indeksit të Planit të Efiçencës së Energjisë (Indeksi EEDI i arritur)

Rregullore 21

Indeksi EEDI i kërkuar

Rregullore 22

Plani i Menaxhimit të Efiçencës së Energjisë në Anije (SEEMP)

Rregullore 22A

Mbledhja dhe raportimi i të dhënave për konsumin e karburantit të anijes

Rregullore 23

Përkrahja e bashkëpunimit teknik dhe transferimit të teknologjisë në lidhje me përmirësimin e efiçencës energjetike të anijeve*.

Rregullore 24

Zbatimi 29

Rregullore 25

Verifikimi i pajtueshmërisë

Anekset e Shtojcës VI

Formati i Çertifikatës Ndërkombëtare të Parandalimit të Ndotjes së Ajrit (IAPP) (rregullore 8)

Kriteret dhe procedurat për përcaktimin e zonave të kontrollit të emetimeve (Rregullore 13.6 dhe rregullore 14.3)

Miratimi i llojit/tipit dhe kufijtë e operimit për krematorët në anije (rregullore 16)

3 Zona e Detit të Karaibeve të Shteteve të Bashkuara përfshin:

Formulari i Çertifikatës Ndërkombëtare të Efiçencës së Energjisë (IEE)

Informacioni që duhet të dorëzohet në Bazën e të Dhënave të Konsumit të Karburantit të Anijeve të IMO-s

Formulari i Deklaratës së Pajtueshmërisë - Raportimi i Konsumit të Karburantit

2.4.2.1

2.4.2.2 Referenca e miratimit të planit të menaxhimit të VOC

2.5 Djegia e anijes (rregullore16)

Anija ka një kremator:

.1 të instaluar në ose pas datës 1 janar 2000 që përputhet me:

Ndryshimet e ardhshme në

Shtojcën VI të MARPOL-it

e miratuar më 22 prill 2016

(Kërkesat e regjistrimit për përputhjen operacionale

me zonat e kontrollit të shkarkimit të NOx Niveli III)

Ndryshimet në Shtojcën VI të MARPOL-it

(Kërkesat e regjistrimit për përputhjen operacionale

me zonat e kontrollit të shkarkimit të NOx Niveli III)

Rregullorja për parandalimin e ndotjes së ajrit nga anijet

Oksidet e azotit (NO_x)

Ndryshimet e ardhshme në

Shtojcën VI të MARPOL-it

e miratuar më 28 tetor 2016

(Sistemi i grumbullimit të të dhënave për konsumin e naftës të anijeve)

Ndryshimet në Shtojcën VI të MARPOL-it

Rregulloret për parandalimin e ndotjes së ajrit nga anijet.

Zbatimi

Përkufizimet

Kundërshtime dhe përjashtime

Inspektimi/Komisionimi

Informacioni që duhet të dorëzohet në Bazën e të Dhënave të Konsumit të Karburantit të Anijeve të IMO-s Formulari i Deklaratës së Pajtueshmërisë - Raportimi i Konsumit të Karburantit.

Teksti i konsoliduar i Shtojcës VI të MARPOL-it, duke përfshirë edhe amendamentet e miratuara nga rezolutat

MEPC.271(69)

dhe MEPC.278(70)

Deklarata e Pajtueshmërisë - Raportimi i Konsumit të Karburantit

Rregullore 10

Kontrolli i Shtetit Portual mbi kërkesat operacionale/funksionale

Rregullore 11

Zbulimi i shkeljeve dhe zbatimit

Rregullore 12

Substanca ozon-holluese

Rregullore 13

Oksidet e azotit (NO_x)

Zbatimi

Shndërrimi madhor

Niveli I

Niveli II

Niveli III

Zona e kontrollit të emetimeve

Motorë detarë dizel të instaluar në bordin e një anijeje të ndërtuar para datës 1 janar 2000

Çertifikimi

Rregullore 14

Oksidet e squfurit (SOx) dhe lënda e grimcuar

Kërkesat e përgjithshme

Kërkesat brenda zonave të kontrollit të emetimeve

Rregullore 15

Komponimet organike të paqëndrueshme (VOC)

Rregullore 16

Djegia në bordin e anijes

Rregullore 17

Pajisjet e pranimit

Rregullore 18

Disponibiliteti dhe cilësia e karburantit

Disponibiliteti i karburantit

Cilësia e karburantit

Rregullore 19

Zbatimi

Rregullore 20

Arritja e Indeksit të Planit të Efiçencës së Energjisë (Indeksi EEDI i arritur)

Rregullore 21

Indeksi EEDI i kërkuar

Rregullore 22

Plani i Menaxhimit të Efiçencës së Energjisë në Anije (SEEMP)

Rregullore 22A

Mbledhja dhe raportimi i të dhënave për konsumin e karburantit të anijes

Rregullore 23

Përkrahja e bashkëpunimit teknik dhe transferimit të teknologjisë në lidhje me përmirësimin e efiçencës energjetike të anijeve*

Rregullore 24

Zbatimi

Rregullore 25

Verifikimi i pajtueshmërisë

Anekset e Shtojcës VI

Formati i Çertifikatës Ndërkombëtare të Parandalimit të Ndotjes së Ajrit (IAPP) (rregullore 8)

Kriteret dhe procedurat për përcaktimin e zonave të kontrollit të emetimeve (Rregullore 13.6 dhe rregullore 14.3)

Miratimi i llojit/tipit dhe kufijtë e operimit për krematorët në anije (rregullore 16)

3 Zona e Detit të Karaibeve të Shteteve të Bashkuara përfshin:

Formulari i Çertifikatës Ndërkombëtare të Efiçencës së Energjisë (IEE)

Informacioni që duhet të dorëzohet në Bazën e të Dhënave të Konsumit të Karburantit të Anijeve të IMO-s
Formulari i Deklaratës së Pajtueshmërisë - Raportimi i Konsumit të Karburantit.

2.6 Ekuivalentët (rregullore 4)

Anija është lejuar të përdorë pajisjet përshtatëse, materialet, pajisjet ose aparatet që do përdoren në një anije ose në procedurat e tjera, karburantet alternative ose metodat e pajtueshmërisë të përdorura si një alternativë nga ajo e kërkuar në këtë Shtojcë, si më poshtë:

Sistem ose pajisje	Ekuivalenti i përdorur	Referenca e miratimit

ME ANË TË KËSAJ VERTETOHET SE ky Procesverbal është i saktë në të gjitha aspektet.

Lëshuar në .....…….
(Vendi i lëshimit të Procesverbalit)

Data (dd/mm/vvvv) …… ……
(Data e lëshimit) (Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar për lëshimin e këtij Procesverbali)

(Vula e autoritetit, sipas rastit)

Aneksi II
Ciklet e testimit dhe faktorët e peshimit
(Rregullore 13)

Duhet të zbatohen ciklet e testimit dhe faktorët e peshimit në vijim për verifikimin e pajtueshmërisë së motorëve detarë dizel (me naftë) me kufijtë e NOx në përputhje me rregulloren 13 të kësaj Shtojce, duke përdorur procedurën e testimit dhe metodën e llogaritjes, siç është specifikuar në Kodin Teknik të NOx.

.1 Për motorët detarë me shpejtësi të vazhdueshme për shtytjen kryesore të anijes, duke përfshirë motorin dizel-elektrik, duhet të aplikohet cikli i testit E2.

.2 Për strukturat e helikës me lëkundje të ndryshueshme, duhet të aplikohet cikli i testit E2.

.3 Për motorët kryesorë dhe ndihmës që operojnë me Ligjin e Helikave, duhet të aplikohet cikli i testit E3.

.4 Për motorët ndihmës me shpejtësi konstante, duhet të aplikohet cikli i testit D2.

.5 Për motorët ndihmës me ngarkesë të ndryshueshme me shpejtësi të ndryshueshme, pa përfshirë sa më sipër, duhet të aplikohet cikli i testit C1.

Cikli i testimit për aplikimin kryesor të shtytjes me shpejtësi të vazhdueshme (duke përfshirë motorët detarë me dizel-elektrikë ose instalimet me helikë me lëkundje të ndryshueshme)

Lloji i ciklit të testimit E2	Shpejtësia	100%	100%	100%	100%
	Fuqia	100%	75%	50%	25%
	Faktori i peshimit	0.2	0.5	0.15	0.15

Cikli i testimit për aplikimin e *motorëve kryesorë dhe ndihmës që operojnë me Ligjin e Helikave*

Lloji i ciklit të testimit E3	Shpejtësia	100%	91%	80%	63%
	Fuqia	100%	75%	50%	25%
	Faktori i peshimit	0.2	0.5	0.15	0.15

Cikli i testimit për aplikimin e *motorëve ndihmës me shpejtësi konstante*

Lloji i ciklit të testimit D2	Shpejtësia	100%	100%	100%	100%	100%
	Fuqia	100%	75%	50%	25%	10%
	Faktori i peshimit	0.05	0.25	0.3	0.3	0.1

Cikli i testimit për aplikimin e *motorëve ndihmës me ngarkesë të ndryshueshme me shpejtësi të ndryshueshme*

Lloji i ciklit të testimit C1	Shpejtësia	Nominale				E ndërmjetme			E ngadaltë
	Fuqia Rrotulluese	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	Faktori i peshimit	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15

Në rastin e një motori që duhet të çertifikohet në përputhje me paragrafin 5.1.1 të rregullores 13, emetimi specifik në secilën pikë të modalitetit individual nuk duhet të tejkalojë vlerën kufi të emetimit të NOx në fuqi për më shumë se 50% përveç sa vijon:

.1 Pika e modalitetit 10% në ciklin e testimit D2.

.2 Pika e modalitetit 10% në ciklin e testimit Cl.
.3 Pika e modalitetit bosh të ngadaltë në ciklin e testimit C1.

Aneksi III

Kriteret dhe procedurat për përcaktimin e zonave të kontrollit të emetimeve (Rregullore 13.6 dhe rregullore 14.3)

1 Objektivat

1.1 Qëllimi i kësaj Shtojce është që të sigurojë kriteret dhe procedurat për Palët për formulimin dhe paraqitjen e propozimeve për caktimin e zonave të kontrollit të emetimeve dhe për të përcaktuar faktorët që duhet të merren parasysh në vlerësimin e këtyre propozimeve nga Organizata.

1.2 Emetimet e NOx, SOx dhe lënda e grimcuar që del nga anijet e oqeanit kontribuojnë në përqendrimet ambientale të ndotjes së ajrit në qytete dhe zona bregdetare në të gjithë botën. Ndikimet negative të shëndetit publik dhe të mjedisit që lidhen me ndotjen e ajrit përfshijnë vdekshmërinë e parakohshme, sëmundjet kardiopulmonare, kancerin e mushkërive, sëmundjet kronike të frymëmarrjes, acidifikimin dhe eutrofikimin.

1.3 Një zonë e kontrollit të emetimeve duhet të merret në konsideratë për t'u miratuar nga Organizata, nëse mbështetet nga një nevojë e provuar për të parandaluar, zvogëluar dhe kontrolluar emetimet e NO_x ose SO_x dhe lëndës së grimcuar ose të tri llojeve të emetimeve (në vijim të referuara si emetimet) nga anijet.

2 ***Procesi për përcaktimin e zonave të kontrollit të emetimeve***

2.1 Një propozim për Organizatën për përcaktimin e një zone të kontrollit të shkarkimeve për NO_x ose SO_x dhe lëndës të grimcuar ose të tri llojeve të emetimeve, mund të paraqitet vetëm nga Palët. Kur dy ose më shumë Palë kanë interes të përbashkët në një fushë të caktuar, ata duhet të formulojnë një propozim të koordinuar.

2.2 Propozimi për të caktuar një zonë të caktuar si zonë e kontrollit të shkarkimeve, duhet t'i dorëzohet Organizatës në përputhje me rregullat dhe procedurat e vendosura nga Organizata.

3 **Kriteret për caktimin e zonës së kontrollit të emetimeve**

3.1 Propozimi do të përfshijë:

.1 një përcaktim të qartë të zonës së propozuar të aplikimit, së bashku me një tabelë reference në të cilën është shënuar zona;

.2 llojin ose llojet e emetimeve që janë ose janë duke u propozuar për kontroll (d.m.th. NO_x ose SO_x dhe lëndë të grimcuar ose të tri tipet e emetimeve);

.3 një përshkrim të popullsisë njerëzore dhe zonave mjedisore në rrezik nga ndikimet e emetimeve të anijeve;

.4 një vlerësim që emetimet nga anijet që veprojnë në zonën e propozuar të aplikimit po kontribuojnë në përqendrimet e ambientit të ndotjes së ajrit ose në ndikimet e pafavorshme mjedisore. Një vlerësim i tillë do të përfshijë një përshkrim të ndikimeve të emetimeve përkatëse në shëndetin e njeriut dhe mjedisin, të tilla si ndikimet e pafavorshme ndaj ekosistemeve tokësore dhe ujore, zonave të produktivitetit natyror, habitateve kritike, cilësisë së ujit, shëndetit të njeriut dhe zonave kulturore dhe shkencore rëndësinë, nëse është e zbatueshme. Burimet e të dhënave përkatëse, duke përfshirë metodologjitë e përdorura, duhet të identifikohen;

.5 informacione përkatëse që lidhen me kushtet meteorologjike në zonën e propozuar të aplikimit për popullsinë njerëzore dhe zonat mjedisore në rrezik, veçanërisht në modelet e erës mbizotëruese ose në kushtet topografike, gjeologjike, oqeanografike, morfologjike ose kushte të tjera që kontribuojnë në përqendrimet ambientale të ndotjes së ajrit ose ndikime të pafavorshme mjedisore;

.6 natyrën e trafikut të anijes në zonën e propozuar të kontrollit të emetimeve, duke përfshirë modelet dhe densitetin e këtij trafiku;

.7 një përshkrim të masave të kontrollit të marra nga Pala propozuese ose Palët që trajtojnë burimet tokësore të NOx, SOx dhe emetimet e grimcave që ndikojnë në popullatën njerëzore dhe zonat mjedisore në rrezik që funksionojnë dhe veprojnë në harmoni me shqyrtimin e masave, të cilat duhet të miratohen në lidhje me dispozitat e rregulloreve 13 dhe 14 të Shtojcës VI; dhe

.8 kostot relative të reduktimit të emetimeve nga anijet, kur krahasohen me kontrollet tokësore dhe ndikimet ekonomike në anijet e angazhuara në tregtinë ndërkombëtare.

3.2 Kufijtë gjeografikë të zonës së kontrollit të emetimeve do të bazohen në kriteret përkatëse të përshkruara më sipër, duke përfshirë emetimet dhe depozitimin nga anijet që lundrojnë në zonën e propozuar, modelet e trafikut dhe densitetin dhe kushtet e erës.

4 ***Procedurat për vlerësimin dhe miratimin e zonave të kontrollit të emetimeve nga organizata***

4.1 Organizata do të shqyrtojë çdo propozim të paraqitur tek ajo nga një Palë ose Palët,

4.2 Gjatë vlerësimit të propozimit, Organizata do të marrë parasysh kriteret që duhet të përfshihen në secilin propozim për miratim, siç përcaktohet në nenin 3 më sipër.

4.3 Një zonë e kontrollit të emetimit do të përcaktohet me anë të një amendamenti të kësaj Shtojce, të shqyrtuar, të miratuar dhe të sjellë në fuqi në përputhje me nenin 16 të kësaj Konvente.

5 ***Funksionimi i zonave të kontrollit të emetimeve***

5.1 Palët që kanë anije që lundrojnë në zonë inkurajohen të paraqesin në Organizatë ndonjë shqetësim në lidhje me funksionimin e zonës.

Aneksi IV

Miratimi i llojit/tipit dhe kufijtë e operimit për krematorët në anije (rregullore 16)

1 Krematorët e anijes të përshkruar në rregulloren 16.6.1 do të zotërojnë Çertifikatën e Miratimit të Llojit të IMO-s për çdo kremator. Për të marrë këtë çertifikatë, krematori duhet të projektohet dhe ndërtohet në përputhje me standardin e miratuar, siç përshkruhet në rregulloren 16.6.1. Çdo model duhet t'i nënshtrohet një kontrolli të specifikuar të testit të miratimit të tipit në fabrikë ose një njësi testimi të miratuar dhe nën përgjegjësinë e Administratës, duke përdorur specifikimet e mëposhtme standarde të karburantit/mbetjeve për testin e miratimit të llojit për të përcaktuar nëse krematori vepron brenda kufijve të specifikuar në paragrafin 2 të kësaj shtojce:

Llum karburanti i përbërë nga:	75% llum (mbetje) nga karburant i rëndë (HFO); 5% mbetje nga vaji lubrifikues; dhe 20% ujë të emulguar.
Mbetjet e ngurta që përbëhen nga:	50% e mbetjeve të ushqimit; 50% mbetje që përmbajnë: rreth 30% letër, " 40% karton, " 10% lecka, " 20% plastikë. Përzierja do të ketë deri 50% lagështi dhe 7% mbetje të ngurta të padjegshme.

2 Krematorët e përshkruar në rregulloren 16.6.1 do të veprojnë brenda kufijve në vijim:

O_2 në dhomën e djegies:	6-12%
CO në mesataren maksimale të gazit të tymit:	200 mg/MJ
Mesatarja maksimale e numrit të blozës:	Bacharach 3 ose Ringelman 1 (20% opacitet/tejdukshmëri) (një numër i madh i blozës është i pranueshëm vetëm gjatë periudhave shumë të shkurtra, siç është nisja)
Komponentët e padjegur në mbetje:	Maksimumi 10% sipas peshës së hirit
Shkalla e temperaturës së daljes së gazit të dhomës së djegies:	850-1,200°C

Aneksi V

Informacioni që do të përfshihet në dokumentin shoqërues të dorëzimit të depove të karburantit
(Rregullore 18.5)

Emri dhe Numri IMO i anijes marrëse

Porti

Data e fillimit të dorëzimit

Emri, adresa dhe numri i telefonit të furnizuesit të karburantit detar

Emri (emrat) i produktit

Sasia në ton metrik

Dendësia në 15°C, kg/m^{3*}

Përmbajtja e squfurit (% *mlm)*[†]

Një deklaratë e nënshkruar dhe e vërtetuar nga përfaqësuesi i furnizuesit të karburantit që furnizimi i karburantit është në përputhje me paragrafin e zbatueshëm të rregullores 14.1 ose 14.4 dhe rregulloren 18.3 të kësaj Shtojce.

---

[*] Karburanti duhet të testohet në përputhje me ISO 3675: 1998 ose ISO 12185: 1996.
[†] Karburanti duhet të testohet në përputhje me ISO 8754: 2003.

Aneksi VI

Procedura e verifikimit të karburantit për mostrat e karburantit të Shtojcës VI të MARPOL (Rregullore 18.8.2)

Procedura e mëposhtme do të përdoret për të përcaktuar nëse karburanti i dorëzuar dhe i përdorur në bordin e anijeve është në përputhje me kufijtë e squfurit të kërkuar nga rregullorja 14 e Shtojcës VI.

1 Kërkesat e përgjithshme

1.1 Mostra përfaqësuese e karburantit, e cila kërkohet nga paragrafi 8.1 i rregullores 18 ("mostra MARPOL") duhet të përdoret për të verifikuar përmbajtjen e squfurit të karburantit të furnizuar në një anije.
1.2 Një Administratë, nëpërmjet autoritetit të saj kompetent, do të menaxhojë procedurën e verifikimit.
1.3 Laboratorët përgjegjës për procedurën e verifikimit të përcaktuar në këtë aneks duhet të jenë plotësisht të akreditуar për kryerjen e testeve.

2 Procedura e verifikimit, faza 1

2.1 Mostra e MARPOL-it duhet të dorëzohet nga autoriteti kompetent në laborator.
2.2 Laboratori duhet:
.1 të regjistrojë detajet e numrit të vulës dhe të etiketës së mostrës në dosjen/procesverbalin e testimit;
.2 të konfirmojë se gjendja e vulës në mostrën e MARPOL është se ajo nuk është thyer; dhe
.3 të refuzojë çdo mostër MARPOL kur vula është thyer.

2.3 Nëse vula e mostrës MARPOL nuk është thyer, laboratori do të vazhdojë me procedurën e verifikimit dhe do të:
.1 sigurojë që mostra MARPOL të jetë tërësisht e homogjenizuar;
.2 nxjerrë dy nën-mostra nga mostra MARPOL; dhe
.3 rivulosë mostrën e MARPOL-it dhe do të regjistrojë detajet e reja të regjistrimit në dosjen/procesverbalin e testimit.

2.4 Të dyja nën-mostrat duhet të testohen në vijimësi, në përputhje me metodën e specifikuar të testimit të referuar në aneksin V (shënimi i dytë). Për qëllimet e kësaj procedure të verifikimit, rezultatet e analizës së testimit do të referohen si "A" dhe "B":
.1 Nëse rezultatet e "A" dhe "B" janë brenda përsëritshmërisë (r) të metodës së testimit, rezultatet do të konsiderohen të vlefshme.
.2 Nëse rezultatet e "A" dhe "B" nuk janë brenda përsëritshmërisë (r) të metodës së testimit, të dy rezultatet duhet të refuzohen dhe të merren dy nën-mostra të reja nga laboratori dhe të analizohen. Shishja e mostrës duhet të ri-mbyllet (rivuloset) në përputhje me paragrafin 2.3.3 më sipër, pasi të jenë marrë nën-mostrat e reja.

2.5 Nëse rezultatet e testimit të "A" dhe "B" janë të vlefshme, një mesatare e këtyre dy rezultateve duhet të llogaritet duke dhënë rezultatin e referuar si "X":
.1 Nëse rezultati i "X" është i barabartë ose nën kufirin e zbatueshëm të kërkuar nga Shtojca VI, karburanti duhet të konsiderohet se i plotëson kërkesat.
.2 Nëse rezultati i "X" është më i lartë se kufiri i zbatueshëm i kërkuar nga Shtojca VI, duhet të kryhet procedura e verifikimit të fazës 2; megjithatë, nëse rezultati i "X" është më i lartë se kufiri i specifikimit me 0.59R (ku R është riprodhueshmëria e metodës së testimit), nafta duhet të

konsiderohet jo-pajtuese (që nuk i plotëson kërkesat) dhe nuk është i nevojshëm testimi i mëtejshëm.

3 Procedura e verifikimit, faza 2

3.1 Nëse faza 2 e procedurës së verifikimit është e nevojshme në përputhje me paragrafin 2.5.2 më lart, autoriteti kompetent dërgon mostrën MARPOL tek një laborator i dytë i akreditуar.

3.2 Pas marrjes së mostrës MARPOL, laboratori do të:

.1 regjistrojë detajet e numrit të ri-vulosjes të aplikuar në përputhje me 2.3.3 dhe etikën e mostrës në dosjen/procesverbalin e testimit;

.2 nxjerrë dy nën-mostra nga mostra MARPOL; dhe

.3 ri-vulosë mostrën MARPOL dhe të regjistrojë detajet e reja të regjimit në dosjen/procesverbalin e testimit.

3.3 Të dyja nën-mostrat duhet të testohen në vijimësi, në përputhje me metodën e specifikuar të provës të referuar në aneksin V (shënimi i dytë). Për qëllimet e kësaj procedure të verifikimit, rezultatet e analizës së testimit do të referohen si "C" dhe "0":

.1 Nëse rezultatet e "C" dhe "D" janë brenda përsëritshmërisë (r) të metodës së testimit, rezultatet do të konsiderohen të vlefshme.

.2 Nëse rezultatet e "C" dhe "D" nuk janë brenda përsëritshmërisë (r) të metodës së testimit, të dy rezultatet do të refuzohen dhe dy nën-mostra të reja do të merren nga laboratori dhe do të analizohen. Shishja e mostrës duhet të ri-mbyllet (ri-vuloset) në përputhje me paragrafin 3.2.3 më sipër pasi të jenë marrë nën-mostrat e reja.

3.4 Nëse rezultatet e testimit të "C" dhe "D" janë të vlefshme dhe rezultatet e "A", "B", "C" dhe "D" janë brenda riprodhueshmërisë (R) të metodës së testimit, atëherë laboratori do të llogarisë mesataren e rezultateve, të cilat referohen si "Y";

.1 Nëse rezultati i "Y" është i barabartë ose nën kufirin e zbatueshëm të kërkuar nga Shtojca VI, karburanti duhet të konsiderohet se i plotëson kërkesat.

. 2 Nëse rezultati i "Y" është më i lartë se kufiri i zbatueshëm i kërkuar nga Shtojca VI, atëherë karburanti nuk i përmbush standardet e kërkuara në Shtojcën VI.

3.5 Nëse rezultati i "A", "B", "C" dhe "D" nuk janë brenda riprodhueshmërisë (R) të metodës së testimit, atëherë Administrata mund të hedhë poshtë të gjitha rezultatet e testimit dhe, në diskrecionin e saj, procesin e testimit.

3.6 Rezultatet e arritura nga procedura e verifikimit janë përfundimtare.

Aneksi VII

Zonat e kontrollit të emetimeve
(Rregullore 13.6 dhe 14.3)

1 Kufijtë e zonave të kontrollit të emetimeve të përcaktuara sipas rregulloreve 13.6 dhe 14.3, përveç zonave të Detit Baltik dhe zonave të Detit të Veriut, janë paraqitur në këtë shtojcë.

2 Zona e Amerikës së Veriut përfshin:

.1 zonën e detit që ndodhet jashtë brigjeve të Paqësorit të Shteteve të Bashkuara dhe Kanadasë, të mbyllura me linja gjeodezike që lidhin koordinatat e mëposhtme:

Pika	Gjerësi	Gjatësi
1	32°32'10" N	117°06'11" W
2	32°32'04" N	117°07'29" W
3	32°31'39" N	117°14'20" W
4	32°33'13" N	117°15'50" W
5	32°34'21" N	117°22'01" W
6	32°35'23" N	117°27'53" W
7	32°37'38" N	117°49'34" W
8	31°07'59" N	118°36'21" W
9	30°33'25" N	121°47'29" W
10	31°46'11" N	123 °17 '22" W
11	32°21 '58" N	123°50'44" W
12	32°56'39" N	124°11'47" W
13	33°40'12" N	124°27'15" W
14	34°31'28" N	125°16'52" W
15	35°14'38" N	125°43'23" W
16	35°43'60" N	126°18'53" W
17	36°16'25" N	126°45'30" W
18	37°01'35" N	127°07'18" W
19	37°45'39" N	127°38'02" W
20	38°25'08" N	127°52'60" W
21	39°25'05" N	128°31 '23" W
22	40°18 '47" N	128°45'46" W
23	41°13'39" N	128°40'22" W
24	42°12'49" N	129°00'38" W
25	42°47'34" N	129°05'42" W
26	43°26'22" N	129°01 '26" W
27	44°24'43" N	128°41'23" W
28	45°30'43" N	128°40'02" W
29	46°11'01" N	128°49'01" W
30	46°33'55" N	129°04'29" W
31	47°39'55" N	131°15'41" W
32	48°32'32" N	132°41 '00" W
33	48°57'47" N	133°14'47" W
34	49°22'39" N	134°15'51" W

35	50°01 '52" N	135°19 '01" W
36	51°03'18" N	136°45'45" W
37	51°54'04" N	137°41 '54" W
38	52°45'12" N	138°20'14" W
39	53°29'20" N	138°40'36" W
40	53°40'39" N	138°48'53" W
41	54°13'45" N	139°32'38" W
42	54°39'25" N	139°56'19" W
43	55°20'18" N	140°55'45" W
44	56°07'12" N	141°36'18" W
45	56°28'32" N	142 °17'19" W
46	56°37'19" N	142°48'57" W
47	58°51'04" N	153°15'03" W

.2 Zonat e detit që ndodhen jashtë brigjeve Atlantike të Shteteve të Bashkuara, Kanadasë dhe Francës (Saint-Pierre-et-Miquelon) dhe brigjet e Gjirit të Meksikës në Shtetet e Bashkuara të mbyllura me linja gjeodezike që lidhin koordinatat e mëposhtme:

Pika	**Gjerësi**	**Gjatësi**
1	60°00'00" N	64°09'36" W
2	60°00'00" N	56°43'00" W
3	58°54'01" N	55°38'05" W
4	57°50'52" N	55°03'47" W
5	57°35'13" N	54°00'59" W
6	57°14'20" N	53°07'58" W
7	56°48'09" N	52°23'29" W
8	56°18'13" N	51°49'42" W
9	54°23'21" N	50°17 '44" W
10	53°44'54" N	50°07'17" W
11	53°04'59" N	50°10'05" W
12	52°20'06" N	49°57'09" W
13	51 °34'20" N	48°52'45" W
14	50°40'15" N	48°16'04" W
15	50°02'28" N	48°07'03" W
16	49°24'03" N	48°09'35" W
17	48°39'22" N	47°55'17" W
18	47°24'25" N	47°46'56" W
19	46°35'12" N	48°00'54" W
20	45°19 '45" N	48°43'28" W
21	44°43'38" N	49°16'50" W
22	44°16'38" N	49°51 '23" W
23	43°53'15" N	50°34'01" W
24	43°36'06" N	51°20'41" W
25	43°23'59" N	52°17 '22" W
26	43°19 '50" N	53°20'13" W
27	43°21 '14" N	54°09'20" W
28	43°29'41" N	55°07'41" W
29	42°40'12" N	55°31'44" W

30	41°58'19" N	56°09'34" W
31	41°20'21" N	57°05'13" W
32	40°55'34" N	58°02'55" W
33	40°41'38" N	59°05'18" W
34	40°38'33" N	60°12'20" W
35	40°45'46" N	61°14'03" W
36	41°04'52" N	62 °17 '49" W
37	40°36'55" N	63°10'49" W
38	40°17 '32" N	64°08'37" W
39	40°07'46" N	64°59'31" W
40	40°05'44" N	65°53'07" W
41	39°58'05" N	65°59'51" W
42	39°28'24" N	66°21 '14" W
43	39°01'54" N	66°48'33" W
44	38°39'16" N	67°20'59" W
45	38°19 '20" N	68°02'01" W
46	38°05'29" N	68°46'55" W
47	37°58'14" N	69°34'07" W
48	37°57'47" N	70°24'09" W
49	37°52'46" N	70°37'50" W
50	37 °18 '37" N	71°08'33" W
51	36°32'25" N	71°33'59" W
52	35°34'58" N	71°26'02" W
53	34°33'10" N	71°37'04" W
54	33°54'49" N	71°52'35" W
55	33°19 '23" N	72°17'12" W
56	32°45'31" N	72 °54'05" W
57	31°55'13" N	74°12'02" W
58	31°27'14" N	75°15'20" W
59	31°03'16" N	75°51'18" W
60	30°45'42" N	76°31 '38" W
61	30°12'48" N	77°18'29" W
62	29°25'17" N	76°56'42" W
63	28°36'59" N	76°47'60" W
64	28°17'13" N	76°40'10" W
65	28°17'12" N	79°11'23" W
66	27°52'56" N	79°28'35" W
67	27°26'01" N	79°31 '38" W
68	27°16'13" N	79°34'18" W
69	27°11 '54" N	79°34'56" W
70	27°05'59" N	79°35'19" W
71	27°00'28" N	79°35'17" W
72	26°55'16" N	79°34'39" W
73	26°53'58" N	79°34'27" W
74	26°45'46" N	79°32'41" W
75	26°44'30" N	79°32'23" W
76	26°43'40" N	79°32'20" W

77	26°41 '12" N	79°32'01" W
78	26°38'13" N	79°31 '32" W
79	26°36'30" N	79°31 '06" W
80	26°35'21" N	79°30'50" W
81	26°34'51" N	79°30'46" W
82	26°34'11 " N	79°30'38" W
83	26°31'12" N	79°30'15" W
84	26°29'05" N	79°29'53" W
85	26°25'31" N	79°29'58" W
86	26°23'29" N	79°29'55" W
87	26°23'21" N	79°29'54" W
88	26°18 '57" N	79°31'55" W
89	26°15'26" N	79°33'17" W
90	26°15'13" N	79°33'23" W
91	26°08'09" N	79°35'53" W
92	26°07'47" N	79°36'09" W
93	26°06'59" N	79°36'35" W
94	26°02'52" N	79°38'22" W
95	25°59'30" N	79°40'03" W
96	25°59'16" N	79°40'08" W
97	25°57'48" N	79°40'38" W
98	25°56'18" N	79°41'06" W
99	25°54'04" N	79°41'38" W
100	25°53'24" N	79°41'46" W
101	25°51 '54" N	79°41'59" W
102	25°49'33" N	79°42'16" W
103	25°48'24" N	79°42'23" W
104	25°48'20" N	79°42 '24" W
105	25°46'26" N	79°42'44" W
106	25°46'16" N	79°42'45" W
107	25°43'40" N	79°42'59" W
108	25°42'31" N	79°42'48" W
109	25°40'37" N	79°42'27" W
110	25°37'24" N	79°42'27" W
111	25°37'08" N	79°42'27" W
112	25°31 '03" N	79°42'12" W
113	25°27'59" N	79°42'11 " W
114	25°24'04" N	79°42'12" W
115	25°22'21" N	79°42'20" W
116	25°21 '29" N	79°42'08" W
117	25°16'52" N	79°41 '24" W
118	25°15'57" N	79°41 '31" W
119	25°10 '39" N	79°41 '31" W
120	25°09'51" N	79°41 '36" W
121	25°09'03" N	79°41 '45" W
122	25°03'55" N	79°42'29" W
123	25°02'60" N	79°42'56" W

124	25°00'30" N	79°44'05" W
125	24°59'03" N	79°44'48" W
126	24°55'28" N	79°45'57" W
127	24°44'18" N	79°49'24" W
128	24°43'04" N	79°49'38" W
129	24°42'36" N	79°50'50" W
130	24°41 '47" N	79°52'57" W
131	24°38'32" N	79°59'58" W
132	24°36'27" N	80°03'51" W
133	24°33'18" N	80°12'43" W
134	24°33'05" N	80°13'21" W
135	24°32'13" N	80°15'16" W
136	24°31'27" N	80°16'55" W
137	24°30'57" N	80°17 '47" W
138	24°30'14" N	80°19 '21" W
139	24°30'06" N	80°19 '44" W
140	24°29'38" N	80°21'05" W
141	24°28'18" N	80°24'35" W
142	24°28'06" N	80°25'10" W
143	24°27'23" N	80°27'20" W
144	24°26'30" N	80°29'30" W
145	24°25'07" N	80°32'22" W
146	24°23'30" N	80°36'09" W
147	24°22'33" N	80°38'56" W
148	24°22'07" N	80°39'51" W
149	24°19 '31" N	80°45'21" W
150	24°19 '16" N	80°45'47" W
151	24°18 '38" N	80°46'49" W
152	24°18 '35" N	80°46'54" W
153	24°09'51" N	80°59'47" W
154	24°09'48" N	80°59'51" W
155	24°08'58" N	81 °01 '07" W
156	24°08'30" N	81 °01 '51" W
157	24°08'26" N	81 °01 '57" W
158	24°07'28" N	81 °03'06" W
159	24°02'20" N	81 °09'05" W
160	23°59'60" N	81 °11 '16" W
161	23°55'32" N	81 °12'55" W
162	23°53'52" N	81°19 '43" W
163	23°50'52" N	81 °29'59" W
164	23°50'02" N	81 °39'59" W
165	23°49'05" N	81 °49'59" W
166	23°49'05" N	82°00'11" W
167	23°49'42" N	82°09'59" W
168	23°51 '14" N	82°24'59" W
169	23°51 '14" N	82°39'59" W
170	23°49'42" N	82°48'53" W

171	23°49'32" N	82°51'11" W
172	23°49'24" N	82°59'59" W
173	23°49'52" N	83°14'59" W
174	23°51 '22" N	83°25'49" W
175	23°52'27" N	83°33'01" W
176	23°54'04" N	83°41 '35" W
177	23°55'47" N	83°48'11" W
178	23°58'38" N	83°59'59" W
179	24°09'37" N	84°29'27" W
180	24°13'20" N	84°38'39" W
181	24°16'41" N	84°46'07" W
182	24°23'30" N	84°59'59" W
183	24°26'37" N	85°06'19" W
184	24°38'57" N	85°31'54" W
185	24°44'17" N	85°43'11 " W
186	24°53'57" N	85°59'59" W
187	25°10 '44" N	86°30'07" W
188	25°43'15" N	86°21 '14" W
189	26°13'13" N	86°06'45" W
190	26°27'22" N	86°13'15" W
191	26°33'46" N	86°37 '07" W
192	26°01 '24" N	87°29'35" W
193	25°42'25" N	88°33'00" W
194	25°46'54" N	90°29'41" W
195	25°44'39" N	90°47'05" W
196	25°51'43" N	91 °52'50" W
197	26°17 '44" N	93°03'59" W
198	25°59'55" N	93°33'52" W
199	26°00'32" N	95°39'27" W
200	26°00'33" N	96°48'30" W
201	25°58'32" N	96°55'28" W
202	25°58'15" N	96°58'41" W
203	25°57'58" N	97°01 '54" W
204	25°57'41" N	97°05'08" W
205	25°57'24" N	97°08'21" W
206	25°57'24" N	97°08'47" W

.3 Zonën e detit që ndodhet jashtë brigjeve të Ishujve hauajane të Hauajit, Maui, Oahu, Moloka'i, Ni'ihau, Kaua'i, Lana'i dhe Kaho'olawe, të mbyllura nga linjat gjeodezike që lidhin koordinatat e mëposhtme:

Pika	**Gjerësi**	**Gjatësi**
1	22°32'54" N	153°00'33" W
2	23°06'05" N	153°28'36" W
3	23°32'11" N	154°02'12" W
4	23°51'47" N	154°36'48" W
5	24°21'49" N	155°51 '13" W
6	24°41 '47" N	156°27'27" W

7	24°57'33" N	157°22'17" W
8	25°13'41" N	157°54'13" W
9	25°25'31" N	158°30'36" W
10	25°31'19" N	159°09'47" W
11	25°30'31" N	159°54'21" W
12	25°21 '53" N	160°39'53" W
13	25°00'06" N	161°38'33" W
14	24°40'49" N	162°13'13" W
15	24°15'53" N	162°43'08" W
16	23°40'50" N	163°13'00" W
17	23°03'20" N	163°32'58" W
18	22°20'09" N	163°44'41" W
19	21 °36'45" N	163°46'03" W
20	20°55'26" N	163°37'44" W
21	20°13'34" N	163°19 '13" W
22	19°39'03" N	162°53'48" W
23	19°09'43" N	162°20'35" W
24	18°39'16" N	161 °19 '14" W
25	18°30'31" N	160°38'30" W
26	18°29'31" N	159 °56'17" W
27	18 °10 '41" N	159°14'08" W
28	17°31'17" N	158°56'55" W
29	16°54'06" N	158°30'29" W
30	16°25'49" N	157°59'25" W
31	15°59'57" N	157 °17 '35" W
32	15°40'37" N	156°21 '06" W
33	15°37'36" N	155°22'16" W
34	15°43'46" N	154°46'37" W
35	15°55'32" N	154°13'05" W
36	16°46'27" N	152°49'11" W
37	17°33'42" N	152°00'32" W
38	18°30'16" N	151°30'24" W
39	19°02'47" N	151°22'17" W
40	19 °34'46" N	151°19 '47" W
41	20°07'42" N	151°22'58" W
42	20°38'43" N	151°31'36" W
43	21°29'09" N	151°59'50" W
44	22°06'58" N	152°31 '25" W
45	22°32'54" N	153°00'33" W

3 Zona e Detit të Karaibeve të Shteteve të Bashkuara përfshin:

.1 Zonën e detit që ndodhet jashtë brigjeve të Atlantikut dhe Karaibeve të Kamënuelthit të Porto-Rikos dhe Ishujve të Virgjër të Shteteve të Bashkuara, të mbyllura me linja gjeodezike që lidhin koordinatat e mëposhtme:

Pika	Gjerësi	Gjatësi
1	17°18'37" N	67°32'14" W
2	19°11 '14" N	67°26'45" W

3	19°30'28" N	65°16'48" W
4	19°12'25" N	65°06'08" W
5	18°45'13" N	65°00'22" W
6	18°41'14" N	64°59'33" W
7	18°29'22" N	64°53'51" W
8	18°27'35" N	64°53'22" W
9	18°25'21" N	64°52'39" W
10	18°24'30" N	64°52'19" W
11	18°23'51" N	64°51'50" W
12	18°23'42" N	64°51'23" W
13	18 °23'36" N	64°50'17" W
14	18°23'48" N	64°49'41" W
15	18°24'11" N	64°49'00" W
16	18°24'28" N	64°47'57" W
17	18°24'18" N	64°47'01" W
18	18°23'13" N	64°46'37" W
19	18°22'37" N	64°45'20" W
20	18°22'39" N	64°44'42" W
21	18°22'42" N	64°44'36" W
22	18°22'37" N	64°44'24" W
23	18°22'39" N	64°43'42" W
24	18°22'30" N	64°43'36" W
25	18°22'25" N	64°42'58" W
26	18°22'26" N	64°42'28" W
27	18°22'15" N	64°42'03" W
28	18°22'22" N	64°40'60" W
29	18°21'57" N	64°40'15" W
30	18°21 '51" N	64°38'23" W
31	18°21 '22" N	64°38'16" W
32	18°20'39" N	64°38'33" W
33	18 °19 '15" N	64°38'14" W
34	18 °19 '07" N	64°38'16" W
35	18 °17 '23" N	64°39'38" W
36	18°16'43" N	64°39'41" W
37	18°11 '33" N	64°38'58" W
38	18°03'02" N	64°38'03" W
39	18°02'56" N	64°29'35" W
40	18°02'51" N	64°27'02" W
41	18°02'30" N	64°21'08" W
42	18°02'31" N	64°20'08" W
43	18°02'03" N	64°15'57" W
44	18°00'12" N	64°02'29" W
45	17°59'58" N	64°01 '04" W
46	17°58'47" N	63°57'01" W
47	17°57'51" N	63°53'54" W
48	17°56'38" N	63°53'21" W
49	17°39'40" N	63°54'53" W

50	17°37'08" N	63°55'10" W
51	17°30'21" N	63°55'56" W
52	17°11'36" N	63°57'57" W
53	17°04'60" N	63°58'41" W
54	16°59'49" N	63°59'18" W
55	17 °18 '37" N	67°32'14" W

Aneksi VIII
Formulari i Çertifikatës Ndërkombëtare të Efiçencës së Energjisë (IEE)

ÇERTIFIKATA NDËRKOMBËTARE E EFIÇENCËS SË ENERGJISË

Lëshuar sipas dispozitave të Protokollit të vitit 1997, të ndryshuar, për të ndryshuar Konventën Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Anijet, 1973, të ndryshuar nga Protokolli i vitit 1978 në lidhje me të (në vijim e referuar si "Konventa") nën autoritetin e Qeverisë së:

…………………………………………………………………………………………………...
(Emërtimi i plotë i Palës)

nga……………………………………………………………………………………………….
(Emërtimi i plotë i personit kompetent apo organizatës së autorizuar sipas dispozitave të Konventës)

Të dhënat /Veçoritë e anijes[*]

Emri i anijes........................
Numri apo shkronja dalluese
Numri i IMO-s [†] ....
Porti i regjistrit....................
Tonazhi bruto ....

ME ANË TË KËSAJ VËRTETOHET SE:

1 Anija është inspektuar në përputhje me rregulloren 5.4 të Shtojcës VI të Konventës; dhe
2 Inspektimi tregon se anija është në përputhje me kërkesat e zbatueshme në rregulloren 20, rregulloren 21 dhe rregulloren 22.

Data e përfundimit të inspektimit mbi të cilin bazohet kjo Çertifikatë...........................(dd/mm/vvvv)

Lëshuar në: ....
(Vendi i lëshimit të Çertifikatës)

Data (dd/mm/vvvv) ……………………… …
(Data e lëshimit)

....
(Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar për lëshimin e Çertifikatës)

(Vula e autoritetit; sipas rastit)

[*] Në mënyrë alternative, të dhënat e anijes mund të vendosen horizontalisht në kuti.
[†] Në përputhje me Skemën e Numrit të Identifikimit të Anijeve të IMO-s, të miratuar nga Organizata nga rezoluta A.1078(28).

SUPLEMENT I ÇERTIFIKATËS NDËRKOMBËTARE TË EFIÇENCËS SË ENERGJISË (ÇERTIFIKA IEE)

PROCESVERBALI I NDËRTIMIT NË LIDHJE ME EFIÇENCËN E ENERGJISË

1 Të dhënat e anijes

1.1 Emri i anijes.....

1.2 Numri IMO-s .....

1.3 Data e kontratës të ndërtimit

1.4 Tonazhi bruto.....

1.5 DWT (tonazhi përfundimtar i anijes me ngarkesë)

1.6 Lloji i anijes [*] .....

2 Sistemi i shtytjes

Ndryshimet e ardhshme në

Shtojcën VI të MARPOL-it

e miratuar më 22 prill 2016

(Kërkesat e regjistrimit për përputhjen operacionale

me zonat e kontrollit të shkarkimit të NOx Niveli III)

Ndryshimet në Shtojcën VI të MARPOL-it

(Kërkesat e regjistrimit për përputhjen operacionale

me zonat e kontrollit të shkarkimit të NOx Niveli III)

Rregullorja për parandalimin e ndotjes së ajrit nga anijet

Oksidet e azotit (NO_x)

Ndryshimet e ardhshme në.

Shtojcën VI të MARPOL-it .

e miratuar më 28 tetor 2016

(Sistemi i grumbullimit të të dhënave për konsumin e naftës të anijeve)

Ndryshimet në Shtojcën VI të MARPOL-it

Rregulloret për parandalimin e ndotjes së ajrit nga anijet

Zbatimi

Përkufizimet

Kundërshtime dhe përjashtime

Inspektimi/Komisionimi

Informacioni që duhet të dorëzohet në Bazën e të Dhënave të Konsumit të Karburantit të Anijeve të IMO-s

---

[*] Shkruani llojin e anijes në përputhje me përkufizimet e specifikuara në rregulloren 2. Anije që bëjnë pjesë në më shumë se një nga llojet e anijeve të përcaktuara në rregulloren 2 duhet të konsiderohen si lloji i anijes me indeksin EEDI më të rreptë (më të ulët) të kërkuar. Nëse anija nuk bën pjesë në tipet e anijes të përcaktuara në rregullin 2, përfshini "Anija përveç ndonjë prej llojit të anijeve të përcaktuara në rregulloren 2".

Formulari i Deklaratës së Pajtueshmërisë - Raportimi i Konsumit të Karburantit.

Teksti i konsoliduar i Shtojcës VI të MARPOL-it, duke përfshirë edhe amendamentet e miratuara nga rezolutat
MEPC.271(69)
dhe MEPC.278(70)

Deklarata e Pajtueshmërisë - Raportimi i Konsumit të Karburantit

Rregullore 10

Kontrolli i Shtetit Portual mbi kërkesat operacionale/funksionale

Rregullore 11

Zbulimi i shkeljeve dhe zbatimit

Rregullore 12

Substanca ozon-holluese

Rregullore 13

Oksidet e azotit (NO_x)

Zbatimi

Shndërrimi madhor

Niveli l

Niveli II

Niveli III

Zona e kontrollit të emetimeve

Motorë detarë dizel të instaluar në bordin e një anijeje të ndërtuar para datës 1 janar 2000

Çertifikimi

Rregullore 14

Oksidet e squfurit (SOx) dhe lënda e grimcuar.

Kërkesat e përgjithshme

Kërkesat brenda zonave të kontrollit të emetimeve

Rregullore 15

Komponimet organike të paqëndrueshme (VOC)

Rregullore 16

Djegia në bordin e anijes

Rregullore 17

Pajisjet e pranimit

Rregullore 18

Disponibiliteti dhe cilësia e karburantit

Disponibiliteti i karburantit

Cilësia e karburantit

Rregullore 19

Zbatimi

Rregullore 20

Arritja e Indeksit të Planit të Efiçencës së Energjisë (Indeksi EEDI i arritur)

Rregullore 21

Indeksi EEDI i kërkuar

Rregullore 22

Plani i Menaxhimit të Efiçencës së Energjisë në Anije (SEEMP)

Rregullore 22A

Mbledhja dhe raportimi i të dhënave për konsumin e karburantit të anijes

Rregullore 23

Përkrahja e bashkëpunimit teknik dhe transferimit të teknologjisë në lidhje me përmirësimin e efiçencës energjetike të anijeve*

Rregullore 24

Zbatimi

Rregullore 25

Verifikimi i pajtueshmërisë

Anekset e Shtojcës VI

Formati i Çertifikatës Ndërkombëtare të Parandalimit të Ndotjes së Ajrit (IAPP) (rregullore 8)

Kriteret dhe procedurat për përcaktimin e zonave të kontrollit të emetimeve (Rregullore 13.6 dhe rregullore 14.3)

Miratimi i llojit/tipit dhe kufijtë e operimit për krematorët në anije (rregullore 16)

3 Zona e Detit të Karaibeve të Shteteve të Bashkuara përfshin:

Formulari i Çertifikatës Ndërkombëtare të Efiçencës së Energjisë (IEE)

Informacioni që duhet të dorëzohet në Bazën e të Dhënave të Konsumit të Karburantit të Anijeve të IMO-s

Formulari i Deklaratës së Pajtueshmërisë - Raportimi i Konsumit të Karburantit

2.1

3 Indeksi i Projektimit të Efiçencës së Energjisë (EEDI) të arritur

3.1 Indeksi EEDI i arritur në pajtim me rregulloren 20.1 llogaritet në bazë të

Ndryshimet e ardhshme në

Shtojcën VI të MARPOL-it

e miratuar më 22 prill 2016

(Kërkesat e regjistrimit për përputhjen operacionale

me zonat e kontrollit të shkarkimit të NOx Niveli III)

Ndryshimet në Shtojcën VI të MARPOL-it

(Kërkesat e regjistrimit për përputhjen operacionale

me zonat e kontrollit të shkarkimit të NOx Niveli III)

Rregullorja për parandalimin e ndotjes së ajrit nga anijet

Oksidet e azotit (NO_x)

Ndryshimet e ardhshme në

Shtojcën VI të MARPOL-it

e miratuar më 28 tetor 2016

(Sistemi i grumbullimit të të dhënave për konsumin e naftës të anijeve)

Ndryshimet në Shtojcën VI të MARPOL-it

Rregulloret për parandalimin e ndotjes së ajrit nga anijet

Zbatimi

Përkufizimet

Kundërshtime dhe përjashtime

Inspektimi/Komisionimi

Informacioni që duhet të dorëzohet në Bazën e të Dhënave të Konsumit të Karburantit të Anijeve të IMO-s
Formulari i Deklaratës së Pajtueshmërisë - Raportimi i Konsumit të Karburantit
Teksti i konsoliduar i Shtojcës VI të MARPOL-it, duke përfshirë edhe amendamentet e miratuara nga

rezolutat
MEPC.271(69)

dhe MEPC.278(70)

Deklarata e Pajtueshmërisë - Raportimi i Konsumit të Karburantit

Rregullore 10

Kontrolli i Shtetit Portual mbi kërkesat operacionale/funksionale

Rregullore 11

Zbulimi i shkeljeve dhe zbatimit

Rregullore 12

Substanca ozon-holluese

Rregullore 13

Oksidet e azotit (NO_x)

Zbatimi

Shndërrimi madhor

Niveli I

Niveli II

Niveli III

Zona e kontrollit të emetimeve

Motorë detarë dizel të instaluar në bordin e një anijeje të ndërtuar para datës 1 janar 2000

Çertifikimi

Rregullore 14

Oksidet e squfurit (SOx) dhe lënda e grimcuar

Kërkesat e përgjithshme

Kërkesat brenda zonave të kontrollit të emetimeve

Rregullore 15

Komponimet organike të paqëndrueshme (VOC)

Rregullore 16

Djegia në bordin e anijes

Rregullore 17

Pajisjet e pranimit

Rregullore 18

Disponibiliteti dhe cilësia e karburantit

Disponibiliteti i karburantit

Cilësia e karburantit

Rregullore 19

Zbatimi

Rregullore 20

Arritja e Indeksit të Planit të Efiçencës së Energjisë (Indeksi EEDI i arritur)

Rregullore 21

Indeksi EEDI i kërkuar

Rregullore 22 ..

Plani i Menaxhimit të Efiçencës së Energjisë në Anije (SEEMP)

Rregullore 22A

Mbledhja dhe raportimi i të dhënave për konsumin e karburantit të anijes

Rregullore 23

Përkrahja e bashkëpunimit teknik dhe transferimit të teknologjisë në lidhje me përmirësimin e efiçencës energjetike të anijeve*

Rregullore 24

Zbatimi

Rregullore 25 .

Verifikimi i pajtueshmërisë

Anekset e Shtojcës VI

Formati i Çertifikatës Ndërkombëtare të Parandalimit të Ndotjes së Ajrit (IAPP) (rregullore 8)

Kriteret dhe procedurat për përcaktimin e zonave të kontrollit të emetimeve (Rregullore 13.6 dhe rregullore 14.3)

Miratimi i llojit/tipit dhe kufijtë e operimit për krematorët në anije (rregullore 16)

3 Zona e Detit të Karaibeve të Shteteve të Bashkuara përfshin:

Formulari i Çertifikatës Ndërkombëtare të Efiçencës së Energjisë (IEE)

Informacioni që duhet të dorëzohet në Bazën e të Dhënave të Konsumit të Karburantit të Anijeve të IMO-s
Formulari i Deklaratës së Pajtueshmërisë - Raportimi i Konsumit të Karburantit.

5.1 Identifikimi i dokumentit teknik të indeksit EEDI / numri i verifikimit .....
5.2 Data e verifikimit të skedarit teknik të indeksit EEDI .....

ME ANË TË KËSAJ VËRTETOHET se ky Procesverbal është i saktë në të gjitha aspektet.

Lëshuar në .....
(Vendi i lëshimit të Procesverbalit)

Data (dd/mm/vvvv) ....
(Data e lëshimit) (Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar për lëshimin e këtij Procesverbali)

(Vula e autoritetit, sipas rastit)

Aneksi IX

Informacioni që duhet të dorëzohet në Bazën e të Dhënave të Konsumit të Karburantit të Anijeve të IMO-s

Identiteti i anijes

Numri i IMO-s

.....

Periudha e vitit kalendarik për të cilin janë dorëzuar të dhënat

Data e fillimit (dd /mm /vvvv)

.....

Data e mbarimit (dd /mm /vvvv)

.....

Karakteristikat teknike të anijes

Lloji i anijes, siç përcaktohet në rregulloren 2 të kësaj Shtojce ose në ndonjë dokument tjetër (duhet deklaruar)..... ...

.....

Tonazhi bruto (GT) *

.....

Tonazhi neto (NT) †

.....

Tonazhi përfundimtar me ngarkesa (DWT) ‡

.....

Prodhimi i fuqisë (fuqia nominale) § e motorëve reciprokë me djegie të brendshme kryesore dhe ndihmës mbi 130 kW (të deklarohen në kW)

.....

Indeksi EEDI-së ** (nëse është i zbatueshëm)

.....

Klasa e akullit ††

.....

Konsumi i karburantit, nga lloji i karburantit në ton metrik dhe metodat e përdorura për grumbullimin e të dhënave të konsumit të karburantit

.....

---

* Tonazhi bruto duhet të llogaritet në përputhje me Konventën Ndërkombëtare për Matjen e Tonazhit të Anijeve, 1969.

† Tonazhi neto duhet të llogaritet në përputhje me Konventën Ndërkombëtare për Matjen e Tonazhit të Anijeve, 1969. Nëse nuk aplikohet, shënoni "N/A".

‡ DWT (tonazhi përfundimtar i anijes me ngarkesa) nënkupton diferencën në ton ndërmjet zhvendosjes së një anijeje në ujë me dendësi relative prej 1,025 kg / m3 në draftin e ngarkesës verore dhe peshën e anijes pa asnjë ngarkesë. Drafti i ngarkesës verore duhet të merret si drafti maksimal veror siç është e çertifikuar në broshurën e stabilitetit të miratuar nga Administrata ose një organizate të njohur prej saj. Nëse nuk aplikohet, shënoni "N/A".

§ Fuqia nominale nënkupton fuqinë maksimale të vazhdueshme të vlerësuarat siç është specifikuar në tabelën e shënimit të motorit.

** Siç është përcaktuar në Udhëzimet e vitit 2014 për metodën e llogaritjes së Indeksit të Arritur të Projektimit të Efiçencës së Energjisë (EEDI) për anijet e reja (rezoluta MEPC.245 (66), e ndryshuar) ose të tjera (që duhet të deklarohen)

†† Klasa e akullit duhet të jetë në përputhje me përkufizimin e caktuar në Kodin Ndërkombëtar për anijet që veprojnë në ujërat polare (Kodi Polar) (rezoluta MEPC.264(68) dhe MSC.385(94)). Nëse nuk aplikohet, shënoni "N/A".

.....

Distanca e udhëtuar

.....

Orët në vazhdim

.....

Aneksi X
Formulari i Deklaratës së Pajtueshmërisë - Raportimi i Konsumit të Karburantit

DEKLARATA E PAJTUESHMËRISË - RAPORTIMI I KONSUMIT TË KARBURANTIT

Lëshuar sipas dispozitave të Protokollit të vitit 1997, të ndryshuar, për të ndryshuar Konventën Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Anijet, 1973, të ndryshuar nga Protokolli i vitit 1978 në lidhje me të (në vijim e referuar si "Konventa") nën autoritetin e Qeverisë së:

……………………………………………………………………………………………………...
(emërtimi i plotë i Palës)

nga…………………………………………………………………………………………….
(emërtimi i plotë i personit kompetent apo organizatës së autorizuar sipas dispozitave të Konventës)

Të dhënat /Veçoritë e anijes[*]

Emri i anijes........................
Numri apo shkronja dalluese
Numri i IMO-s [†] ....
Porti i regjistrit....................
Tonazhi bruto ....

ME ANË TË KËSAJ DEKLAROHET SE:

1. Anija i ka dorëzuar Administratës të dhënat e kërkuara nga rregullorja 22A e Shtojcës VI të Konventës, të cilat mbulojnë operacionet e anijeve nga (dd / mm / vvv) deri (dd / mm / vvvv); dhe
2. Të dhënat u mblodhën dhe u raportuan në përputhje me metodologjinë dhe proceset e përcaktuara në SEEMP të anijes që ishte në fuqi gjatë periudhës nga (dd / mm / vvv) deri më (dd / mm / vvvv).

Kjo Deklaratë e Pajtueshmërisë është e vlefshme deri në (dd / mm / vvvv)..

Lëshuar në: ....
(vendi i lëshimit të Deklaratës)

Data (dd/mm/vvvv) ……………………………… …
(data e lëshimit)

....
(Nënshkrimi i zyrtarit të autorizuar për lëshimin e Deklaratës)

(Vula e autoritetit; sipas rastit)

[*] Në mënyrë alternative, të dhënat e anijes mund të vendosen horizontalisht në kuti.
[†] Në përputhje me Skemën e Numrit të Identifikimit të Anijeve të IMO-s, të miratuar nga Organizata nga rezoluta A.1078(28).