

KRZYSZTOF KOŁWZAN¹

ZAPOBIEGANIE ZANIECZYSZCZANIU POWIETRZA PRZEZ STATKI – REALIZACJA WYMOGÓW ZAŁĄCZNIKA VI DO KONWENCJI MARPOL 73/78 PRZEZ POLSKI REJESTR STATKÓW S.A.

Streszczenie

W dniu 19 maja 2005 roku wszedł w życie przyjęty w 1997 roku przez Międzynarodową Organizację Morską Protokół zawierający nowy Załącznik VI do Konwencji MARPOL 73/78, *Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki wraz z Kodeksem technicznym kontroli emisji tlenków azotu z okrętowych silników wysokoprężnych* (Kodeks NO_x).

Polski Rejestr Statków S.A. zgodnie z Prawidłem 5 Załącznika VI działając z upoważnienia Administracji Morskich Państw Stron Konwencji MARPOL sprawuje nadzór nad wypełnianiem jego wymogów na statkach pływających pod banderami tych państw.

1. INFORMACJE OGÓLNE – POSTANOWIENIA ZAŁĄCZNIKA VI DO KONWENCJI MARPOL 73/78 I WYMAGANIA DLA SUBSTANCJI ZANIECZYSZCZAJĄCYCH POWIETRZE

1.1. Zakres kontroli Załącznika VI

Przedmiotem kontroli Załącznika VI są opisane w kolejnych jego prawidłach substancje niszczące warstwę ozonową, tlenki siarki (SO_x), tlenki azotu (NO_x), lotne związki organiczne (VOCs) oraz spalanie na statku, zaś załącznik określa limity tlenków siarki i azotu emitowanych ze statkowych układów spalinowych i zakazuje umyślnej emisji substancji niszczących warstwę ozonową.

1.2. Substancje zubażające warstwę ozonową – wymagania Prawidła 12

Zgodnie z wytycznymi Zgromadzenia Ogólnego IMO wprowadzono zakaz stosowania chlorofluorowęglowodorów (CFC) w nowych instalacjach chłodniczych, klimatyzacji powietrza i w izolacji, zarówno na statkach istniejących jak i nowo-budowanych od 6 listopada 1992 r., zezwalając na ich stosowanie na statkach zbudowanych przed tą datą oraz wprowadzono zakaz stosowania halonów w nowych instalacjach ppoż. na statkach istniejących i nowo-budowanych od 1 lipca 1992 r.

Ponadto zgodnie z rezolucją Komitetu Bezpieczeństwa IMO zabroniono stosowania halonów w nowych instalacjach przeciwpożarowych na statkach zbudowanych przed 1 października 1994 r., a na statkach budowanych po 1 października 1994 r. nakazuje się stosowanie w instalacjach przeciwpożarowych innych alternatywnych środków gaśniczych. Zgodnie z postanowieniami zawartymi w Prawidło 12 z Załącznika VI do Konwencji MARPOL 73/78 zabrania się rozmyślnej emisji do atmosfery substancji zubażających warstwę ozonową, zabrania się stosowania nowych instalacji zawierających substancje zubażające warstwę

¹ Mgr inż. Polski Rejestr Statków S.A.

ozonową, z wyjątkiem nowych instalacji zawierających hydrochlorofluorowęglowodory (Hydrochlorofluorocarbons – HCFCs), które mogą być montowane na statkach do 1 stycznia 2020 r. oraz wprowadza się obowiązek przekazywania do specjalnych urządzeń odbiorczych usuwanych ze statków substancji zubożających warstwę ozonową oraz wszelkiego rodzaju wyposażenia zawierającego takie substancje.

1.3. Tlenki azotu (NO_x) – wymagania Prawidła 13

Prawidło 13 ustala dopuszczalne wartości emisji tlenków azotu z okrętowych silników wysokoprężnych w zależności od ich nominalnej prędkości obrotowej.

Dopuszczalne wartości emisji NO_x są następujące:

- a) dla silników o obrotach nominalnych $n < 130$ [min⁻¹] – 17 [g/kWh];
- b) dla silników o obrotach nominalnych $130 \leq n < 2000$ [min⁻¹] – $45 \times n^{(-0,2)}$ [g/kWh];
- c) dla silników o obrotach nominalnych $n \geq 2000$ [min⁻¹] – 9,8 [g/kWh].

Ponadto dopuszcza się w celu redukcji emisji tlenków azotu z silników do wyżej podanych wartości, stosowanie zatwierdzonych przez administrację systemów oczyszczania spalin oraz „innych równoważnych metod redukcji emisji tlenków azotu”.

Trzeba podkreślić, że wymagania Prawidła 13 odnoszą się do silników montowanych na statkach, a nie do samych statków, zaś jego wymagania mają zastosowanie do każdego okrętowego silnika wysokoprężnego o mocy większej niż 130 kW, który został zamontowany na statku zbudowanym 1 stycznia 2000 r. lub po tej dacie, albo został po 1 stycznia 2000 r. poddany znacznej przebudowie na statku istniejącym.

Wymagań Prawidła 13 nie stosuje się do silników zespołów awaryjnych, silników montowanych na łodziach ratunkowych lub innym wyposażeniu przeznaczonym wyłącznie do użytku w stanach awaryjnych oraz do silników zainstalowanych na statkach odbywających podróże wyłącznie na wodach będących pod jurysdykcją państwa, którego banderę statek podnosi (silniki takie powinny zostać jednak podane innym, alternatywnym ustalonym przez administrację środkiem kontroli emisji NO_x).

1.4. Kodeks techniczny emisji tlenków azotu z okrętowych silników wysokoprężnych (Kodeks techniczny NO_x)

1.4.1. Zasady ogólne

W celu praktycznej realizacji postanowień Prawidła 13 Załącznika VI Konwencji MARPOL 73/78, przyjęto *Kodeks techniczny emisji tlenków azotu z okrętowych silników wysokoprężnych (Kodeks techniczny NO_x)*. Według Prawidła 5(4) „Nadzór nad silnikami i wyposażeniem na zgodność z Prawidłem 13 Załącznika VI powinien być prowadzony zgodnie z wymaganiami Kodeksu technicznego NO_x”.

Kodeks techniczny NO_x wymaga, aby każdy silnik, do którego Kodeks ma zastosowanie, posiadał po dniu wejścia w życie Załącznika VI wydane przez administrację *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez silnik (Engine International Air Pollution Prevention Certificate – EIAPP Certificate)*. Świadectwo takie otrzymuje silnik, dla którego w wyniku przeprowadzonego przeglądu wstępnego potwierdzone zostało spełnienie limitów emisji NO_x określonych w Prawidle 13.

1.4.2. Dokumenty silnika

Kodeks techniczny NO_x wprowadza obowiązek posiadania przez okrętowe silniki wysokoprężne następujących dokumentów:

1. **Kartoteki technicznej silnika** – sporządzonej przez producenta i zatwierdzonej przez administrację², dostarczanej wraz z silnikiem i towarzyszącej silnikowi przez cały czas jego eksploatacji na statku. Kartoteka techniczna powinna zawierać zapisy określające wszystkie mające wpływ na emisję NO_x przez silnik czynniki włączając w to parametry pracy, części składowe, nastawy, procedury sprawdzania NO_x na statku, raport z prób celem wydania *Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez silnik* (EIAPP Certificate) oraz powyższe świadectwo;

2. **Dziennika parametrów silnika** – służącego do bieżącego zapisywania zmian wszystkich parametrów włącznie z nastawami silnika i częściami składowymi, które mogą mieć wpływ na emisję NO_x.

1.5. Tlenki siarki (SO_x) – wymagania Prawidła 14

Zmniejszenie emisji szkodliwych dla środowiska tlenków siarki (SO_x) powstających w wyniku spalania na statkach powinno być przeprowadzane zgodnie z wymogami Prawidła 14 poprzez ograniczanie zawartości siarki w paliwach okrętowych do podanych niżej wartości:

- poza obszarami kontroli emisji tlenków siarki SO_x³ – 4,5% m/m;
- wewnątrz obszarów kontroli emisji tlenków siarki SO_x – 1,5% m/m;

Ponadto, statki eksploatowane wewnątrz obszarów kontroli emisji tlenków siarki SO_x mogą stosować paliwo o zawartości siarki przekraczającej 1,5% m/m pod warunkiem, że na statku zastosowany został system oczyszczania spalin, lub inna, zatwierdzona przez administrację, metoda pozwalająca na ograniczenie emisji tlenków siarki do maksymalnego poziomu 6 g SO_x/kWh.

W Prawidło 14 określono również inne wymagania takie jak:

- a) konieczność udokumentowania zawartości siarki w paliwie bunkrowanym w wystawianym przez jego dostawcę dokumencie dostawy paliwa,
- b) konieczność posiadania przy wejściu na obszar kontroli emisji tlenków siarki SO_x systemu paliwowego kompletnie przepłukanego z paliwa, w którym zawartość siarki przekracza 1,5% m/m,
- c) konieczność dokumentowania wszelkich operacji związanych z przechodzeniem na inny rodzaj paliwa (ilość paliwa w poszczególnych zbiornikach, czas i pozycja dokonywanych operacji) w dokumentach statkowych.

1.6. Lotne związki organiczne – wymagania Prawidła 15

Niniejsze prawidło określa sposób kontroli lotnych związków organicznych (VOCs – Volatile Organic Compounds), które są emitowane z tankowców. Zgodnie z prawidłem przewiduje się możliwość wyznaczania przez zainteresowane państwa portów, w których obowiązkowym będzie zdawanie do zainstalowanych na lądzie urządzeń odbiorczych lotnych związków organicznych ze zbiornikowców dokonujących operacji ładunkowych. Obowiązek ten będzie dotyczył zarówno statków nowych jak i istniejących.

² Zgodnie z prawidłem 5(3) z Załącznika VI, administracja może powierzyć przeglądy związane z egzekwowaniem wymagań tego załącznika mianowanemu w tym celu inspektorom lub uznanym organizacjom, którymi są zazwyczaj towarzystwa klasyfikacyjne (między innymi Polski Rejestr Statków S.A.)

³ Obszar kontroli emisji SO_x - oznacza obszar, gdzie pomiar emisji SO_x ze statków jest obowiązkowo wymagany w celu zapobiegania, redukcji i kontroli zanieczyszczenia powietrza przez SO_x, a ich oddziaływanie na obszary lądowe i powietrza poddawane jest uważnej obserwacji. Obszary kontroli emisji SO_x obejmują obszary wymienione w Prawidło 14 Załącznika VI. Zgodnie z Załącznikiem VI od dnia 19 maja 2006 zostało wyznaczone jako obszar kontroli emisji tlenków siarki Morze Bałtyckie. W roku 2007 takim obszarem stanie się Morze Północne wraz z jego podejściami oraz Kanał La Manche.

Zarówno system odbioru zastosowany w porcie, jak i system zdawania w który wyposażony będzie statek, powinny uwzględniać standardy bezpieczeństwa opracowane przez IMO i opublikowane w cyrkularzu Komitetu Bezpieczeństwa IMO MSC/Circ.585⁴ zawierającym standardy bezpieczeństwa dotyczące systemów kontroli emisji oparów.

1.7. Spalanie na statku – wymagania Prawidła 16

Spalanie na statkach powinno odbywać się w spalarkach okrętowych. Dopuszcza się jednak spalanie szlamów olejowych i fekalnych pochodzących z normalnej eksploatacji statków w silnikach głównych lub pomocniczych albo w kotłach okrętowych, lecz nie może to mieć miejsca wewnątrz portów i przystani oraz w ujściach rzek.

Zgodnie z Prawidłem 16 każda spalarka zamontowana na statku w dniu 1 stycznia 2000 r. lub po tej dacie powinna posiadać *Świadectwo uznania typu* wystawione przez administrację lub uznaną organizację, świadczące o spełnieniu przez to urządzenie wymagań technicznych zawartych w Załączniku VI do Konwencji MARPOL 73/78 oraz Rezolucji Komitetu Ochrony Środowiska IMO MEPC.76(40)⁵ wraz z późniejszymi zmianami.

Ponadto zgodnie z wymogami tego prawidła zabrania się spalania na statku:

- a) pozostałości ładunków objętych przepisami Załączników I, II i III Konwencji MARPOL oraz zanieczyszczonych ładunkiem opakowań po nich,
- b) chlorowcopochodnych bifenyli (PCBs – Polychlorinated Biphenyls) spotykanych w licznych zastosowaniach np. w wyrobach z tworzyw sztucznych i gumy, pigmentach farb, materiałach izolacyjnych, olejach grzewczych itp.,
- c) śmieci, tak jak je zdefiniowano w Załączniku V do Konwencji MARPOL, jeżeli zawierają więcej niż śladowe ilości metali ciężkich i
- d) produktów ropy naftowej, zawierających związki chlorowcowe.

Ponadto, spalanie na statku polichlorku winylu (PVC – Polyvinyl Chlorides) jest dozwolone wyłącznie w spalarkach posiadających *Świadectwo uznania typu*, o którym mowa powyżej.

1.8. Jakość paliw – wymagania Prawidła 18

Postanowienia Prawidła 18 mają na celu zagwarantowanie, że paliwa spalane na statku nie będą źródłem dodatkowych szkodliwych emisji do środowiska. Przedstawione wymagania dotyczą zarówno producentów, jak i dostawców paliw oraz armatorów i załogi statków, nakładając jednocześnie określone obowiązki na rządy państw – Stron Protokołu 1997.

Na dostawców paliwa nałożony został obowiązek dostarczania dokumentów dostawy paliwa na statki, zawierających informacje o dostawcy paliwa, bunkrowanym statku, miejscu i czasie załadunku, ilości i gęstości paliwa oraz zawartości siarki w dostarczonym paliwie. Dokument dostawy paliwa powinien być przechowywany na statku nie krócej niż przez okres 3 lat.

Do dokumentu dostawy paliwa powinna być dołączona zapieczętowana i podpisana przez przedstawiciela dostawcy paliwa reprezentatywna próbka paliwa pobrana w sposób ciągły podczas bunkrowania na burcie statku; która musi być przechowywana na statku do czasu zużycia paliwa, lecz nie krócej niż 12 miesięcy.

⁴ Patrz: Cyrkularz MSC/Circ.585, Standards for vapour emission control systems – Standardy dotyczące systemów kontroli emisji oparów

⁵ Patrz: Rezolucja MEPC.76(40), Standard specification for shipboard incinerators – Standardowe wymagania techniczne dotyczące spalarek okrętowych

2. PRZEGLĄDY STATKÓW W ZAKRESIE WYMAGAŃ ZAŁĄCZNIKA VI DO KONWENCJI MARPOL 73/78 PRZEZ POLSKI REJESTR STATKÓW

2.1. Informacje ogólne

Zgodnie z Załącznikiem VI dla każdego statku o pojemności rejestrowej brutto 400 i powyżej zatrudnionego w podróży do portów i przystani podlegających jurysdykcji innych państw Stron Konwencji MARPOL 73/78 oraz dla platform i wież wiertniczych zatrudnionych w podróży na wody pod zwierzchnictwem lub jurysdykcją Stron Protokołu 1997 wystawiane jest *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza (International Air Pollution Prevention Certificate – IAPP Certificate)*.

Przeglądy statków w zakresie wymagań Załącznika VI do Konwencji MARPOL 73/78 są dokonywane przez Polski Rejestr Statków zgodnie ze zharmonizowanym systemem przeglądów i certyfikacji. Każdy statek, któremu ma być wystawione takie świadectwo będzie podlegał przeglądowi zasadniczemu, przeglądowi rocznym, pośrednim i odnowieniowemu, oraz ewentualnie przeglądowi dodatkowemu po zakończeniu poważnych napraw lub modyfikacji.

2.2. Przeglądy statku w zakresie wymagań Prawidła 12

– substancje zubożające warstwę ozonową

2.2.1. Przegląd zasadniczy

Przed przeglądem zasadniczym armator statku jest zobowiązany przedstawić wykaz urządzeń i instalacji zawierających substancje zubożające warstwę ozonową z rozbiorem na urządzenia i instalacje chłodnicze zawierające chlorofluorowęglowodory (CFC) i hydrochloro-fluorowęglowodory (HCFC) potocznie zwane freonami oraz na urządzenia i instalacje przeciwpożarowe zawierające halony. W trakcie przeglądu:

- dokonuje się weryfikacji kompletności i poprawności wykazu,
 - sprawdza się, czy na statku nie znajdują się urządzenia lub instalacje zawierające substancje, których stosowanie jest już zabronione,
 - sprawdza się zapisy dotyczące przeprowadzanych przeglądów i napraw urządzeń i instalacji, prób szczelności oraz zużycia czynników chłodniczych,
 - ocenia się, czy kryteria należytej ochrony środowiska podane w Prawidło 12 są dotrzymane.
- Ponadto, na statkach pod polską banderą i banderami innych państw członkowskich Unii Europejskiej w trakcie przeglądu sprawdza się:
- posiadanie odpowiednich kwalifikacji przez personel zajmującego się wykonywaniem czynności polegających na oznakowaniu, zakładaniu i prowadzeniu kart urządzenia, sprawdzaniu szczelności, obsłudze, przeglądach i naprawach urządzeń oraz instalacji zawierających czynniki chłodnicze będące substancjami kontrolowanymi,
 - właściwie oznakowane wszystkich urządzeń i instalacji zawierających czynniki chłodnicze będące substancjami kontrolowanymi w ilości powyżej 3 kg,
 - prowadzenie właściwych kart obsługi technicznej i naprawy dla wszystkich urządzeń i instalacji zawierających czynniki chłodnicze będące substancjami kontrolowanymi w ilości powyżej 3 kg,
 - istnienie zapisów o próbach szczelności urządzeń i instalacji .

2.2.2. Przeglądy pośrednie i odnowieniowe

Podczas przeglądów pośrednich i odnowieniowych sprawdza się:

- czy statek posiada ważne i potwierdzone we właściwym terminie *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza (IAPP Certificate)* oraz

–czy w okresie od ostatniego przeglądu dla potwierdzenia świadectwa nie wprowadzono na statku zmian w urządzeniach i instalacjach objętych wymaganiami Prawidła 12 Załącznika VI i dalej przeprowadza się przegląd jak w zakresie przeglądu zasadniczego.

2.2.3. Przeglądy roczne

Przeglądy roczne odbywa się w takim zakresie jak przeglądy odnowieniowe z tym, że sprawdzenie oznakowania urządzeń i instalacji, prowadzenia zapisów w kartach urządzeń i instalacji dotyczących napraw, przeglądów i prób szczelności może być przeprowadzone wyrywkowo. W przypadku stwierdzenia uchybień należy przeprowadzić sprawdzenie szczegółowe.

2.3. Przeglądy statku w zakresie wymagań Prawidła 13 – emisja tlenków azotu (NO_x)

2.3.1. Przeglądy silników

Zgodnie z wymaganiami *Kodeksu technicznego NO_x*, każdy okrętowy silnik wysokoprężny podlegający wymogom Załącznika VI powinien zostać poddany:

- a) przeglądowi wstępnemu na stanowisku prób producenta dla wydania *Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez silnik* (EIAPP Certificate). Zgodnie z Kodeksem technicznym NO_x, w uzasadnionych przypadkach można za zgodą administracji poddać silnik przeglądowi wstępnemu po zamontowaniu go na statku,
- b) przeglądowi zasadniczemu, który należy przeprowadzić na statku po zamontowaniu silnika, lecz przed rozpoczęciem jego eksploatacji. Przegląd ten stanowi część przeglądu zasadniczego statku dla wydania *Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza* (IAPP Certificate). Przeglądowi zasadniczemu na statku należy również poddać każdy silnik, który został poddany znacznej modyfikacji.
- c) przeglądom rocznym, pośrednim i odnowieniowym, stanowiącym część przeglądów rocznych, pośrednich i odnowieniowych statku dla potwierdzenia lub odnowienia *Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza*.

2.4. Przeglądy statku w zakresie wymagań Prawidła 14 - emisja tlenków siarki (SO_x)

Przeglądy zasadnicze, pośrednie, roczne i odnowieniowe przeprowadza się w tym samym zakresie. Przeglądy na statkach mają na celu stwierdzenie, czy:

- a) paliwa dostarczane na statki, stosownie do obszarów, na których są one eksploatowane, spełniają stosowne wymagania Załącznika VI w odniesieniu do zawartości siarki,
- b) w dokumentach okrętowych prowadzi się zapisy o czasie i miejscu zakończenia pełnego przepłukania systemów paliwowych w przypadku wchodzenia przez statki na obszary kontroli emisji SO_x i zmiany paliwa z wysokosiarkowego (>1,5% S) na nisko siarkowe (<1,5% S) oraz czy prowadzi się zapisy o ilości i rozmieszczeniu w konkretnych zbiornikach paliw o niskiej zawartości siarki,
- c) na statkach, które na obszarach kontroli emisji SO_x stosują paliwa o wyższej zawartości siarki niż 1,5%, a emisję tlenków siarki ogranicza się do dopuszczalnej wartości 6 g/kWh, stosując zatwierdzone przez administracje systemy oczyszczania spalin, lub inne metody oczyszczania spalin, systemy i metody te działają sprawnie, a zawartość SO_x w spalinach nie przekracza dopuszczalnych wartości.

2.5. Przeglądy statku w zakresie wymagań Prawidła 18 – jakość paliw

Przeglądy zasadnicze, pośrednie, roczne i odnowieniowe przeprowadza się na statkach w tym samym zakresie i mają one na celu stwierdzenie, czy:

- a) statki posiadają dokumenty dostawy paliwa,

b) statki posiadają odpowiednio zamknięte, zapieczętowane i podpisane przez przedstawiciela dostawcy i osobę odpowiedzialną na statku próbki paliwa bunkrowanego,

c) przy pobieraniu próbek paliwa przestrzegane są zalecenia wydanej w tym celu przez Rezolucji IMO MEPC.96(47)⁶, to znaczy, że są one pobierane na burcie statku bunkrowanego, w sposób ciągły podczas całego procesu bunkrowania i za pomocą próbnika paliwa uznanego typu,

d) paliwa dostarczane na statki spełniają wymagania jakościowe zawarte w Prawidle 18(1) do Załącznika VI.

2.6. Przeglądy statku w zakresie wymagań Prawidła 15 – emisja lotnych związków organicznych

Wymagania zawarte w Prawidle 15 dotyczą zbiornikowców, które będą posiadały system gromadzenia lotnych związków organicznych. Przeglądy zasadnicze, pośrednie, roczne i odnowieniowe przeprowadza się w tym samym zakresie. Mają one na celu stwierdzenie, czy poddawane przeglądowi zbiornikowce są wyposażone w uwzględniające standardy bezpieczeństwa i zatwierdzone przez administracje systemy gromadzenia lotnych związków organicznych umożliwiające ich zdawanie w przygotowanych do tego portach.

2.7. Przeglądy statku w zakresie wymagań Prawidła 16 – spalanie na statku

Przeglądy zasadnicze, pośrednie, roczne i odnowieniowe należy przeprowadza się w tym samym zakresie. Przeglądy mają na celu stwierdzenie, że:

–spalarki używane na statkach posiadają wydane przez administracje *Świadectwa uznania typu* stwierdzające ich zgodność z wymaganiami zawartymi w Rezolucji MEPC.76(40) wraz z późniejszymi zmianami,

–na statkach znajdują się opracowane przez producentów instrukcje obsługi spalarek, a personel obsługujący urządzenia jest z nimi zaznajomiony i potrafi obsługiwać spalarki zgodnie z procedurami zawartymi w instrukcjach.

3. PRZEGLĄDY PLATFORM I WIEŻ WIERTNICZYCH

Zarówno stałe jak i ruchome platformy wiertnicze oraz wieże wiertnicze powinny spełniać, mające do nich zastosowanie, wymagania Załącznika VI do Konwencji MARPOL 73/78. Zwolnione ze spełniania wymagań są emisje związane z poszukiwaniem, wydobywaniem i przetwarzaniem zasobów mineralnych dna morskiego. Na stałych jak i ruchomych platformach wiertniczych oraz na wieżach wiertniczych powinny być przeprowadzane, o ile mają zastosowanie, wszystkie przeglądy opisane wyżej w rozdziale 2 „Przeglądy statku w zakresie wymagań Załącznika VI do Konwencji MARPOL 73/78”.

4. PRZEGLĄDY STATKÓW NIEKONWENCYJNYCH

Zgodnie z postanowieniem Prawidła 5(2) Załącznika VI, dla statków o pojemności rejestrowej mniejszej niż 400 administracja może ustalić odpowiednie sposoby upewnienia się, że są spełnione mające do nich zastosowanie postanowienia niniejszego Załącznika. Przeglądy mające na celu potwierdzenie spełnienia tych wymagań będą przeprowadzane w

⁶ Patrz: Rezolucja MEPC.96(47), Guidelines for the sampling of fuel oil for determination of compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 – Wytyczne dla poboru próbek paliwa w celu określenia zgodności z wytycznymi Załącznika VI do Konwencji MARPOL 73/78

takim zakresie jak na statkach konwencyjnych, w terminach odpowiadających terminom wystawiania dla tych statków *Zaświadczeń zgodności*.

DOKUMENTY

– W związku z przeglądami na zgodność z wymaganiami Załącznika VI do Konwencji MARPOL 73/78 wypełniane jest podczas przeglądu *Sprawozdanie z przeglądu statku zgodnie z postanowieniami MARPOL 73/78, Załącznik VI*.

– Dla potwierdzenia spełnienia przez statek konwencyjny⁷ pływający pod banderą państwa – Strony Protokołu 1997 wymagań Załącznika VI do Konwencji MARPOL 73/78, statek taki otrzyma *Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza (IAPP Certificate)* wystawiane w wersji krótko i pełnoterminowej wraz z załącznikiem – *Opisem konstrukcji i wyposażenia*.

– Dla potwierdzenia spełnienia przez statek konwencyjny pływający pod banderą państwa – nie będącego Stroną Protokołu 1997 wymagań Załącznika VI do Konwencji MARPOL 73/78, wydaje się na życzenie armatora *Świadectwo zgodności* – wystawiane w wersji krótko i pełnoterminowej.

– Dokumenty przywołane w powyższych punktach dotyczą także platform i wież wiertniczych.

– Dla potwierdzenia spełnienia wymagań Załącznika VI przez statek niekonwencyjny, wydaje się *Zaświadczenie zgodności z postanowieniami zawartymi w Wymaganiach technicznych w zakresie ochrony środowiska morskiego dla statków uprawiających żeglugę morską (Publikacja 50/P)* oraz załącznik do *Zaświadczenia – Wykaz wyposażenia*.

LITERATURA

- [1] MARPOL 73/78 Consolidated Edition 2000. IMO, London 2000.
- [2] Polski Rejestr Statków: Załącznik VI do Konwencji MARPOL 73/78, *Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki, Kodeks techniczny NO_x*. Gdańsk 2000.
- [3] MSC/Circ.585 “Standards for vapour emission control systems”.
- [4] MEPC.96(47) “Guidelines for the sampling of fuel oil for determination of compliance with Annex VI of MARPOL 73/78”.
- [5] MEPC.76(40) “Standard specification for shipboard incinerators”.

⁷ Statek konwencyjny w rozumieniu Załącznika VI do Konwencji MARPOL 73/78 jest to statek o pojemności rejestrowej brutto 400 i powyżej, który zatrudniony jest w podróży do portów innych państw Stron Konwencji