



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-16072026-274520
CG-DL-E-16072026-274520

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (i)
PART II—Section 3—Sub-section (i)

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 528]

नई दिल्ली, मंगलवार, जुलाई 7, 2026/आषाढ 16, 1948

No. 528]

NEW DELHI, TUESDAY, JULY 7, 2026/ASHADHA 16, 1948

पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 6 जुलाई, 2026

सा.का.नि. 586(अ).— केंद्रीय सरकार, वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) की धारा 131, धारा 133 की उपधारा (2), उपधारा (4) और उपधारा (5), धारा 134, धारा 135 की उपधारा (2), धारा 136 और धारा 140 और धारा 142 की उपधारा (1) के साथ पठित धारा 143 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, निम्नलिखित नियम बनाती है, अर्थात्:-

अध्याय 1

प्रारंभिक

1. संक्षिप्त नाम और प्रारंभ.—(1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम वाणिज्य पोत परिवहन (जलयानों से वायु प्रदूषण निवारण) नियम, 2026 है।

(2) ये राजपत्र में प्रकाशन की तारीख से प्रवृत्त होंगे।

2. लागू होना.— (1) इन नियमों के उपबंध अधिनियम की धारा 131 के उपबंधों के अनुसार लागू होंगे।

(2) जिन जलयानों पर ये नियम लागू होते हैं, उन्हें इन नियमों के साथ संलग्न अनुसूचियों में विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं का पालन करना होगा।

3. परिभाषाएँ.— (1) इन नियमों में, जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो,—

(क) "निर्माण का एक समान प्रक्रम" से वह प्रक्रम अभिप्रेत है जिस पर -

(i) किसी विशेष जलयान से जुड़ा विनिर्माण प्रारंभ होता है; और

(ii) उस जलयान की असेंबली शुरू हो गई है जिसमें कम से कम पचास टन या सभी संरचनात्मक सामग्री के अनुमानित द्रव्यमान का एक प्रतिशत, जो भी कम हो, सम्मिलित हैं;

(ख) "अधिनियम" से वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) अभिप्रेत है;

(ग) "प्रशासन" से भारतीय जलयानों के लिए महानिदेशक अभिप्रेत है और किसी अन्य राज्य का ध्वज फहराने के हकदार जलयानों के संबंध में इसका अभिप्राय उस राज्य की सरकार से है;

(घ) "उपाबंध 1" से जलयानों से प्रदूषण की निवारण के लिए अंतरराष्ट्रीय अभिसमय, 1973 का उपाबंध 1 अभिप्रेत है, जिसे 1978 के प्रोटोकॉल (एमएआरपीओएल) द्वारा समय-समय पर संशोधित किया गया है;

(ङ) "उपाबंध 2" से जलयानों से प्रदूषण की निवारण के लिए अंतरराष्ट्रीय अभिसमय, 1973 का उपाबंध 2 अभिप्रेत है, जिसे 1978 के प्रोटोकॉल (एमएआरपीओएल) द्वारा संशोधित किया गया है, जिसे समय-समय पर संशोधित किया जाता है;

(च) "अनुलग्नक 6" से पोतों से प्रदूषण की निवारण के लिए 1978 के प्रोटोकॉल (एमएआरपीओएल) द्वारा उपांतरित अंतरराष्ट्रीय अभिसमय, 1973 का समय-समय पर यथासंशोधित अनुबंध 6 अभिप्रेत है;

(छ) "आब्दिकी तारीख" से प्रत्येक वर्ष का वह दिन और महीना अभिप्रेत है जो, यथास्थिति, अंतरराष्ट्रीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र या भारतीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र की समाप्ति की तारीख के अनुरूप होगा;

(ज) "प्राप्त वार्षिक परिचालन सीआईआई" से तात्पर्य इन नियमों से संलग्न पहली अनुसूची के पैरा 12 और पैरा 14 के अनुसार किसी व्यक्तिगत जलयान द्वारा प्राप्त परिचालन कार्बन तीव्रता सूचक मूल्य से है;

(झ) "प्राप्त ईईडीआई" से इन नियमों से संलग्न पहली अनुसूची के पैरा 8 के अनुसार किसी व्यक्तिगत जलयान द्वारा प्राप्त ईईडीआई मूल्य अभिप्रेत है;

(ज) "प्राप्त ईईएक्सआई" से इन नियमों से संलग्न पहली अनुसूची के पैरा 9 के अनुसार एक व्यक्तिगत जलयान द्वारा प्राप्त ईईएक्सआई मूल्य अभिप्रेत है;

(ट) "सहायक नियंत्रण उपस्कर" से समुद्री डीजल इंजन पर स्थापित एक प्रणाली, कार्य या नियंत्रण रणनीति अभिप्रेत है जिसका उपयोग इंजन और/या उसके सहायक उपस्कर को परिचालन स्थितियों से बचाने के लिए किया जाता है जिससे क्षति या असफलता हो सकती है, या जिसका उपयोग इंजन को शुरू करने में सुविधा के लिए किया जाता है और यह एक ऐसी रणनीति या उपाय भी हो सकता है जिसे संतोषजनक ढंग से पराजित करने वाला उपस्कर नहीं साबित किया गया है;

(ठ) "थोक वाहक" से ऐसा जलयान अभिप्रेत है जिसका उद्देश्य मुख्य रूप से थोक में सूखा माल ले जाना है, जिसमें समुद्र में जीवन की सुरक्षा के लिए अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय (एसओएलएएस), 1974 के अध्याय 12, विनियम 1 में परिभाषित अयस्क वाहक जैसे प्रकार सम्मिलित हैं, लेकिन संयोजन वाहक सम्मिलित नहीं हैं;

(ड) "कैलेण्डर वर्ष" से किसी वर्ष की 1 जनवरी से 31 दिसम्बर तक की अवधि अभिप्रेत है;

(ढ) "संयोजन वाहक" से ऐसा जलयान अभिप्रेत है जिसे थोक में तरल और सूखे माल दोनों के साथ एक सौ प्रतिशत डेडवेट लोड करने के लिए डिज़ाइन किया गया हो;

(ण) "कंपनी" से जलयान का स्वामी या कोई अन्य संगठन या व्यक्ति जैसे प्रबंधक या बेयरबोट चार्टरर अभिप्रेत है जिसने जलयान के स्वामी से जलयान के संचालन की जिम्मेदारी ले ली है और जिसने ऐसी जिम्मेदारी संभालने के साथ ही जलयानों के सुरक्षित संचालन और प्रदूषण निवारण के लिए यथासंशोधित अंतरराष्ट्रीय प्रबंधन कोड द्वारा लगाए गए सभी कर्तव्यों और जिम्मेदारियों को लेने के लिए सहमत हो गया है;

(त) "आधान जलयान" से ऐसा जलयान अभिप्रेत है जो विशेष रूप से होल्ड और डेक पर कंटेनरों के परिवहन के लिए डिज़ाइन किया गया है;

(थ) "अभिसमय" से पोतों से प्रदूषण की निवारण के लिए अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 1973 अभिप्रेत है, जिसे 1978 के प्रोटोकॉल (एमएआरपीओएल) द्वारा समय-समय पर संशोधित किया गया है;

(द) "कूज यात्री जलयान" से ऐसा यात्री जलयान अभिप्रेत है, जिसमें कार्गो डेक नहीं होता है और जो विशेष रूप से समुद्री यात्रा पर रात भर ठहरने वाले यात्रियों के वाणिज्यिक परिवहन के लिए डिज़ाइन किया गया हो;

(ध) "डिफिट डिवाइस" से एक ऐसा उपस्कर अभिप्रेत है जो इंजन की गति, तापमान, प्रवेश दबाव या किसी अन्य पैरामीटर जैसे परिचालन चरों को मापता, महसूस करता या प्रतिक्रिया देता है, जिससे उत्सर्जन नियंत्रण प्रणाली के किसी भी घटक या कार्य के संचालन को सक्रिय, मॉड्यूलेट, विलंबित या निष्क्रिय किया जा सके, जिससे सामान्य संचालन के दौरान सामने आने वाली स्थितियों के अधीन उत्सर्जन नियंत्रण प्रणाली की प्रभावशीलता कम हो जाए, जब तक कि इस तरह के उपस्कर का उपयोग लागू उत्सर्जन प्रमाणन परीक्षण प्रक्रियाओं में पर्याप्त रूप से सम्मिलित न हो;

(न) "जानबूझकर किए गए उत्सर्जन" में प्रणालियों या उपकरणों के रखरखाव, सर्विसिंग, मरम्मत या निपटान के दौरान होने वाले उत्सर्जन सम्मिलित हैं, सिवाय इसके कि जानबूझकर किए गए उत्सर्जन में ओजोन-क्षयकारी पदार्थ को पुनः प्राप्त करने या पुनर्चक्रण से जुड़े न्यूनतम उत्सर्जन सम्मिलित नहीं हैं;

(प) "तय की गई दूरी" से ज़मीन पर तय की गई दूरी अभिप्रेत है;

(फ) "इलेक्ट्रॉनिक अभिलेख बही" से केंद्रीय सरकार द्वारा अनुमोदित एक उपस्कर या प्रणाली अभिप्रेत है, जिसका उपयोग इन नियमों के अधीन अपेक्षित निर्वहन, स्थानांतरण और अन्य कार्यों के लिए आवश्यक प्रविष्टियों को इलेक्ट्रॉनिक रूप से

अभिलिखित करने के लिए किया जाता है, जो कि हार्ड कॉपी अभिलेख बही के स्थान पर होता है, जिसमें जलयानों से प्रदूषण की निवारण के लिए अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 1973 के अधीन इलेक्ट्रॉनिक अभिलेख पुस्तकों के उपयोग के लिए दिशानिर्देशों को ध्यान में रखा जाता है, जिसे संकल्प एमईपीसी 312 (74) द्वारा अपनाया गया था, जिसे अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन द्वारा संशोधित किया जा सकता है;

(ब) "उत्सर्जन" से कोई भी पदार्थ अभिप्रेत है, जो इन नियमों के अधीन किसी जलयान से वायुमंडल या समुद्र में छोड़ा जाता है;

(भ) "उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र" से ऐसा क्षेत्र अभिप्रेत है, जहां एनओएक्स या एसओएक्स और कणिका तत्व या तीनों प्रकार के उत्सर्जनों से होने वाले वायु प्रदूषण और मानव स्वास्थ्य तथा पर्यावरण पर उनके प्रतिकूल प्रभावों को रोकने, कम करने और नियंत्रित करने के लिए जलयानों से उत्सर्जन के लिए विशेष अनिवार्य उपायों को अपनाना आवश्यक है और इसमें पहली अनुसूची के पैरा 2 और पैरा 3 के अधीन सूचीबद्ध या अभिहित क्षेत्र सम्मिलित होंगे;

(म) "विद्यमान जलयान" से ऐसा जलयान अभिप्रेत है जो नया जलयान नहीं है;

(य) "ईंधन तेल" से किसी पोत पर पहुंचाया गया और उस पर उपयोग के लिए आशयित कोई भी ईंधन अभिप्रेत है;

(कक) "गैस वाहक" से किसी तरलीकृत प्राकृतिक गैस वाहक से भिन्न कोई मालवाहक जलयान अभिप्रेत है, जो किसी भी तरलीकृत गैस के थोक परिवहन के लिए निर्मित या अनुकूलित और उपयोग किया जाता है;

(खख) "गैस ईंधन" से 37.8 डिग्री सेल्सियस तापमान पर 0.28 एमपीए से अधिक वाष्प दाब वाला ईंधन तेल अभिप्रेत है;

(गग) "सामान्य मालवाहक जलयान" से बहु-डेक या एकल डेक पतवार वाला जलयान अभिप्रेत है, जो मुख्य रूप से सामान्य माल की ढुलाई के लिए डिजाइन किया गया है और इसमें विशेष शुष्क मालवाहक जलयान सम्मिलित नहीं हैं, जो सामान्य मालवाहक जलयानों के लिए संदर्भ रेखाओं की गणना में सम्मिलित नहीं हैं, जैसे पशुधन वाहक, बजरा वाहक, भारी भार वाहक, नौका वाहक, परमाणु ईंधन वाहक;

(घघ) "सकल टन भार" से अधिनियम के अधीन बनाए गए लागू नियमों के अनुसार गणना किया गया सकल टन भार अभिप्रेत है;

(ङङ) "प्रयोग में नमूना" से किसी जलयान पर उपयोग में लाया जा रहा ईंधन तेल का नमूना अभिप्रेत है;

(चच) "संस्थापन" से किसी जलयान पर पोर्टेबल अग्निशामक इकाइयों, इंसुलेशन, या अन्य सामग्री सहित प्रणालियों, उपकरणों का संस्थापन अभिप्रेत है, लेकिन इसमें पहले से संस्थापित प्रणालियों, उपकरणों, इंसुलेशन, या अन्य सामग्री की मरम्मत या पुनर्भरण, या पोर्टेबल अग्निशामक इकाइयों का पुनर्भरण सम्मिलित नहीं है;

(छछ) "संस्थापित" से एक समुद्री डीजल इंजन अभिप्रेत है जो एक जलयान पर लगाया गया है या लगाया जाना है, जिसमें एक पोर्टेबल सहायक समुद्री डीजल इंजन भी सम्मिलित है, सिर्फ तभी जब उसकी ईंधन भरने, ठंडा करने या निकास प्रणाली जलयान का अभिन्न अंग हो।

स्पष्टीकरण.- इस खंड के प्रयोजनों के लिए, -

(i) ईंधन प्रणाली को जलयान का अभिन्न अंग तभी माना जाएगा जब वह जलयान से स्थायी रूप से जुड़ी हो;

(ii) "संस्थापित" में समुद्री डीजल इंजन भी सम्मिलित है जिसका उपयोग जलयान की स्थापित बिजली क्षमता को पूरक या बढ़ाने के लिए किया जाता है और जिसका उद्देश्य जलयान का अभिन्न अंग होना है;

(जज) "अतार्किक उत्सर्जन नियंत्रण रणनीति" से कोई भी रणनीति या उपाय अभिप्रेत है, जो जलयान के सामान्य उपयोग की परिस्थितियों में संचालन के दौरान, उत्सर्जन नियंत्रण प्रणाली की प्रभावशीलता को लागू उत्सर्जन परीक्षण प्रक्रियाओं पर अपेक्षित स्तर से नीचे तक कम कर देता है ;

(झझ) "तरलीकृत प्राकृतिक गैस वाहक" से तरलीकृत प्राकृतिक गैस के थोक परिवहन के लिए निर्मित या अनुकूलित और उपयोग किया जाने वाला मालवाहक जलयान अभिप्रेत है;

(जज) "कम फ्लैशपॉइंट ईंधन" से गैसीय या तरल ईंधन तेल अभिप्रेत है, जिसका फ्लैशपॉइंट समुद्र में जीवन की सुरक्षा के लिए अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय (एसओएलएस), 1974, यथासंशोधित, के अध्याय 2-2 के विनियमन 4 के पैरा 2.1.1 के अधीन अन्यथा अनुमत फ्लैशपॉइंट से कम है;

(टट) "प्रमुख संपरिवर्तन" से किसी जलयान का संपरिवर्तन अभिप्रेत है -

(i) जो जलयान के साइज़, उठाने की क्षमता या इंजन की पावर को काफी हद तक बदल देता है; या

(ii) जिससे जलयान का टाइप बदल जाता है; या

(iii) जिसका उद्देश्य केंद्रीय सरकार की राय में जलयान की लाइफ को काफी हद तक बढ़ाना है; या

(iv) जो जलयान को इस तरह बदल दे कि, अगर वह नया जलयान होता, तो वह विद्यमान नियमों के आवश्यक नियमों के अधीन आ जाता, जो विद्यमान जलयान के तौर पर उस पर लागू नहीं होते; या

(v) जो जलयान की ऊर्जा दक्षता को काफी हद तक बदल देता है और इसमें कोई भी संशोधन सम्मिलित है जिसके कारण जलयान अनुच्छेद 10 में निर्धारित लागू आवश्यक ईईडीआई या इन नियमों की पहली अनुसूची के अनुच्छेद 11 में निर्धारित लागू आवश्यक ईईएक्सआई से अधिक हो सकता है;

(ठठ) "समुद्री डीजल इंजन" से कोई भी प्रत्यागामी आंतरिक दहन इंजन अभिप्रेत है जो तरल या दोहरे ईंधन पर चलता है, जिस पर इन नियमों की पहली अनुसूची का पैरा 2 लागू होता है, जिसमें बूस्टर या मिश्रित प्रणालियां भी यदि लागू हों, सम्मिलित हैं।

स्पष्टीकरण - इस खंड के प्रयोजन के लिए, 1 मार्च, 2016 को या उसके पश्चात निर्मित किसी जलयान पर स्थापित गैस चालित इंजन या उस तारीख को या उसके पश्चात स्थापित गैस चालित अतिरिक्त या गैर-समरूप संस्थापित इंजन को भी समुद्री डीजल इंजन माना जाएगा;

(डड) "मार्पोल द्वारा वितरित नमूना" से इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 6 के उपपैरा (8) के अनुसार वितरित ईंधन तेल का नमूना अभिप्रेत है;

(ढढ) "नए जलयान" का अर्थ है जलयान -

(i) जिसके लिए निर्माण संविदा 1 जनवरी, 2013 को या उसके पश्चात् की गई हो; या

(ii) निर्माण संविदा न होने पर, जिसका कील 1 जुलाई, 2013 को या उसके पश्चात् रखा गया हो या जो विनिर्माण के उसी स्टेज पर हो; या

(iii) जिसका परिदान 1 जुलाई, 2015 को या उसके पश्चात् हो;

(णण) "गैर-पारंपरिक नोदन" से पारंपरिक नोदन के अतिरिक्त नोदन की एक विधि अभिप्रेत है, जिसमें डीजल-इलेक्ट्रिक नोदन, टरबाइन नोदन और हाइब्रिड नोदन प्रणालियां सम्मिलित हैं।

स्पष्टीकरण - इस खंड के प्रयोजन के लिए, "पारंपरिक नोदन" से नोदन की एक विधि अभिप्रेत है जहां कोई भी मुख्य प्रत्यागामी आंतरिक दहन इंजन प्रमुख चालक होता है और या तो सीधे या गियर बॉक्स के माध्यम से नोदन शाफ्ट से युग्मित होता है;

(तत) "गैर-पक्षकार" से ऐसा राज्य अभिप्रेत है जो अभिसमय का पक्षकार नहीं है;

(थथ) "एनओ x तकनीकी कोड" से समुद्री डीजल इंजनों से नाइट्रोजन ऑक्साइड के उत्सर्जन के नियंत्रण पर तकनीकी कोड अभिप्रेत है, जिसे संगठन द्वारा यथासंशोधित 1997 के एमएआरपीओएल अभिसमयके प्रस्ताव 2 द्वारा अंगीकृत गया था, किंतु ऐसे संशोधनों को अभिसमयके अनुच्छेद 16 के उपबंधों के अनुसार अंगीकृत और लागू किया जाए;

(दद) "जलयान पर नमूना" से ईंधन तेल का एक नमूना अभिप्रेत है, जिसका उद्देश्य उस जलयान पर उपयोग किये जाने या ले जाने का है;

(धध) "संगठन" से अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन अभिप्रेत है;

(नन) "ओजोन-क्षयकारी पदार्थ" से वे नियंत्रित पदार्थ अभिप्रेत हैं, जिन्हें ओजोन परत को नष्ट करने वाले पदार्थों पर मॉन्ट्रियल प्रोटोकॉल, 1987 के अनुच्छेद 1 के पैरा (4) में परिभाषित किया गया है, जो उक्त प्रोटोकॉल के उपाबंध क, ख, ग या ङ में सूचीबद्ध हैं, और जो निम्नलिखित सहित पोत पर पाए जा सकते हैं, -

- | | |
|-------------------|--|
| (i) हैलोन 1211 | ब्रोमोक्लोरोडाइफ्लोरोमीथेन; |
| (ii) हैलोन 1301 | ब्रोमोट्राइफ्लोरोमीथेन; |
| (iii) हैलोन 2402 | 1, 2-डाइब्रोमो -1, 1, 2, 2-टेट्राफ्लोरोइथेन (जिसे हैलोन 114बी2 के नाम से भी जाना जाता है); |
| (iv) सीएफसी-11 | ट्राइक्लोरोफ्लोरोमीथेन; |
| (v) सीएफसी-12 | डाइक्लोरोडाइफ्लोरोमीथेन; |
| (vi) सीएफसी-113 | 1, 1, 2 - ट्राइक्लोरो - 1, 2, 2 - ट्राइफ्लोरोइथेन; |
| (vii) सीएफसी-114 | 1, 2 - डाइक्लोरो -1, 1, 2, 2 - टेट्राफ्लोरोइथेन; |
| (viii) सीएफसी-115 | क्लोरोपेंटाफ्लोरोएथेन; |

(पप) "पक्षकार" से ऐसा राज्य अभिप्रेत है जो किसी भी दस्तावेज पर हस्ताक्षर और अनुसमर्थन करके अथवा उसमें सम्मिलित होकर उपाबंध6 का पक्षकार बन गया है;

(फफ) "ध्रुवीय संहिता" से ध्रुवीय जल में परिचालन करने वाले जलयानों के लिए अंतर्राष्ट्रीय संहिता अभिप्रेत है, जिसमें एक परिचय, भाग 1क और 2-क तथा भाग 1ख और 2-ख सम्मिलित हैं, जिन्हें यथा संशोधित संकल्प एमएससी.385(94) और एमईपीसी.264(68) द्वारा अंगीकृत किया गया है;

परंतु -

(i) पोलर कोड के पार्ट 2-क के परिचय और अध्याय 1 के पर्यावरण से जुड़े उपबंधों में परिवर्तन को अंगीकृत किया जाता है, लागू किया जाता है और अभिसमय के अनुच्छेद 16 के उपबंधों के अनुसार लागू होता है, जो उपाबंध के परिशिष्ट पर लागू होने वाले परिवर्तन के प्रक्रिया से जुड़े हैं; और

(ii) ध्रुवीय संहिता के भाग 2-ख में संशोधन समुद्री पर्यावरण संरक्षण समिति द्वारा इसके प्रक्रिया नियमों के अनुसार अंगीकृत किए जाते हैं;

(बब) "मान्यता प्राप्त संगठन" से एक वर्गीकरण सोसायटी या अन्य निकाय अभिप्रेत है जिसे केन्द्रीय सरकार की ओर से वैधानिक सर्वेक्षण, लेखा परीक्षा, निरीक्षण, अनुमोदन और प्रमाणन कार्य करने के प्रयोजन के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा मान्यता प्राप्त है;

(भभ) "प्रशीतित माल वाहक" से एक ऐसा जलयान अभिप्रेत है जो विशेष रूप से होल्ड में प्रशीतित माल की ढुलाई के लिए डिज़ाइन किया गया है;

(मम) "अपेक्षित वार्षिक परिचालन सीआईआई" से विशिष्ट जलयान प्रकार और आकार के लिए इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 12 और 14 के अनुसार प्राप्त वार्षिक परिचालन सीआईआई के लक्ष्य मूल्य अभिप्रेत है;

(यय) "अपेक्षित ईईडीआई" से प्राप्त ऊर्जा दक्षता डिजाइन सूचकांक का अधिकतम मूल्य अभिप्रेत है जो विशिष्ट जलयान प्रकार और आकार के लिए इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 10 द्वारा अनुमत है;

(कक) "अपेक्षित ईईएक्सआई" से प्राप्त ईईएक्सआई का अधिकतम मूल्य अभिप्रेत है जो विशिष्ट जलयान प्रकार और आकार के लिए इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 11 द्वारा अनुमत है;

(खख) "रो-रो मालवाहक जलयान" से रोल-ऑन-रोल-ऑफ माल परिवहन इकाइयों की ढुलाई के लिए डिज़ाइन किया गया जलयान अभिप्रेत है;

(गग) "रो-रो मालवाहक जलयान (वाहन वाहक)" से बहु-डेक रोल-ऑन-रोल-ऑफ मालवाहक जलयान अभिप्रेत है जिसे खाली कारों और ट्रकों के परिवहन के लिए डिज़ाइन किया गया है;

(घघ) "रो-रो यात्री जलयान" से रोल-ऑन-रोल-ऑफ कार्गो स्थान वाला यात्री जलयान अभिप्रेत है;

(ङङ) "अनुसूची" से इन नियमों से संलग्न अनुसूची अभिप्रेत है जिसमें समय-समय पर संशोधित पोतों से प्रदूषण की निवारण के लिए अंतरराष्ट्रीय अभिसमय, 1973 के उपाबंध 6 की अपेक्षाएं सम्मिलित हैं;

(चच) "पोत पर भस्मीकरण" से जलयान पर अपशिष्ट या अन्य पदार्थ का भस्मीकरण अभिप्रेत है, यदि ऐसा अपशिष्ट या अन्य पदार्थ उस जलयान के सामान्य संचालन के दौरान उत्पन्न हुआ हो;

(छछ) "पोत पर भस्मक" से पोत पर स्थित ऐसी सुविधा से है जिसे मुख्य रूप से भस्मीकरण के उद्देश्य से डिज़ाइन किया गया हो;

(जज) "कीचड़ तेल" से ईंधन तेल या स्नेहन तेल विभाजकों से निकलने वाला कीचड़, मुख्य या सहायक मशीनरी से निकलने वाला अपशिष्ट स्नेहन तेल, या बिल्ज जल विभाजकों, तेल फ़िल्टरिंग उपस्कर या ड्रिप ट्रे से निकलने वाला अपशिष्ट तेल अभिप्रेत है;

(झझ) "ईंधन तेल में सल्फर की मात्रा" से ईंधन तेल में सल्फर की सांद्रता अभिप्रेत है, जिसे % मी/मी में मापा जाता है, जैसा कि मानक आईएसओ 8754:2003 पेट्रोलियम उत्पाद – सल्फर की मात्रा का निर्धारण – ऊर्जा-फैलाव एक्स-रे प्रतिदीप्ति स्पेक्ट्रोमेट्री या समकक्ष के अनुसार परीक्षण किया जाता है;

(ञञ) "टैंकर" से अभिसमय के उपाबंध 1 के विनियम 1 में परिभाषित तेल टैंकर या अभिसमय के उपाबंध 2 के विनियम 1 में परिभाषित रासायनिक टैंकर अभिप्रेत है;

(टटट) “मानवरहित गैर-स्वचालित (यूएनएसपी) बजरा” से ऐसा बजरा अभिप्रेत है जो —

(क) यांत्रिक साधन द्वारा संचालित नहीं है;

(ख) इसमें ऐसा कोई पद्धति, उपस्कर और/या मशीनरी नहीं लगी है जिससे इन नियमों के अधीन उत्सर्जन हो सकता है; और

(ग) पोत पर न तो कोई व्यक्ति है और न ही जीवित पशु;

(ठठठ) “निर्मित जलयान” से ऐसे जलयान अभिप्रेत हैं जिनके कील रख दिए गए हैं अथवा जो निर्माण के समान प्रक्रम में हैं;

(डडड) “1 सितम्बर, 2019 को या उसके पश्चात् वितरित जलयान” से ऐसा जलयान अभिप्रेत है—

(क) जिसके लिए निर्माण संविदा 1 सितंबर 2015 को या उसके पश्चात् की गई हो; या

(ख) निर्माण संविदा न होने पर, जिसका कील 1 मार्च 2016 को या उसके पश्चात् रखा गया हो, या जो संनिर्माण के उसी स्तर पर हो; या

(ग) जिसका परिदान 1 सितंबर 2019 को या उसके पश्चात् हो।

(2) उन शब्दों और पदों के, जो यहां प्रयुक्त हुए हैं और परिभाषित नहीं हैं, किंतु अधिनियम में परिभाषित हैं, वही अर्थ होंगे जो उस अधिनियम में उनके हैं।

4. अपवाद और छूट.—(1) इन नियमों के उपबंध निम्नलिखित पर लागू नहीं होंगे—

(क) किसी पोत की सुरक्षा सुनिश्चित करने या समुद्र में जीवन बचाने के प्रयोजन के लिए आवश्यक कोई उत्सर्जन; या

(ख) किसी जलयान या उसके उपस्कर को हुए नुकसान से होने वाला कोई उत्सर्जन:

परंतु नुकसान होने या उत्सर्जन का पता चलने के पश्चात् उत्सर्जन को रोकने या कम करने के उद्देश्य से सभी आवश्यक सावधानियां बरती गई हों, और सिवाय इसके कि स्वामी या स्वामी ने नुकसान पहुंचाने के इरादे से, या लापरवाही से और यह जानते हुए काम किया हो कि नुकसान होने की संभावना है।

(2) महानिदेशक, किसी अन्य प्रशासन के साथ सहयोग में, जैसा उपयुक्त हो, किसी जलयान को जलयान उत्सर्जन कटौती तथा नियंत्रण प्रौद्योगिकियों तथा इंजन डिजाइन कार्यक्रमों के विकास हेतु परीक्षण करने हेतु इन नियमों के विशिष्ट उपबंधों से छूट जारी कर सकता है:

परंतु ऐसी छूट केवल तभी दी जाएगी जब इन नियमों या बदले हुए एनओ x तकनीकी कोड 2008 के खास नियमों के प्रयोग से ऐसी तकनीक या प्रोग्राम के डेवलपमेंट में रिसर्च में रुकावट आ सकती है:

परंतु यह और कि इन नियमों के अधीन जारी की गई अनुज्ञा किसी जलयान को इन नियमों के पहली अनुसूची के पैरा 13 के अधीन रिपोर्टिंग की ज़रूरत से छूट नहीं देगा और इसके अधीन रिपोर्ट किए जाने वाले डेटा के टाइप और दायरे में कोई परिवर्तन नहीं करेगा:

यह भी उपबंध है कि ऐसी छूट के लिए परमिट केवल आवश्यक न्यूनतम संख्या में पोतों के लिए ही प्रदान किया जाएगा और यह निम्नलिखित उपबंधों के अधीन होगा, अर्थात: -

(क) 30 लीटर तक प्रति सिलेंडर डिस्प्लेसमेंट वाले समुद्री डीज़ल इंजन के लिए, सी ट्रायल का समय अठारह महीने से ज्यादा नहीं होगा, और जहां ज्यादा समय की ज़रूरत हो, महानिदेशक इसकी एक्सपायरी की तारीख से एक और अठारह महीने के समय के लिए नवीकरण की अनुज्ञा दे सकते हैं; या

(ख) 30 लीटर या उससे अधिक प्रति सिलेंडर विस्थापन वाले समुद्री डीज़ल इंजनों के लिए, जलयान परीक्षण की अवधि पांच से अधिक नहीं होगी वर्षों और प्रत्येक मध्यवर्ती सर्वेक्षण में महानिदेशक द्वारा प्रगति समीक्षा की आवश्यकता होगी;

(ग) खंड (ए) के अधीन जारी परमिट ऐसी समीक्षा के आधार पर वापस लिया जा सकता है यदि परीक्षण में परमिट की शर्तों का पालन नहीं किया गया है या यदि यह निर्धारित किया जाता है कि प्रौद्योगिकी या कार्यक्रम जलयान उत्सर्जन में कमी और नियंत्रण में प्रभावी परिणाम उत्पन्न करने की संभावना नहीं है;

(घ) जहां महानिदेशक यह निर्धारित करता है कि किसी विशेष प्रौद्योगिकी या कार्यक्रम का परीक्षण करने के लिए अतिरिक्त समय की आवश्यकता है, खंड (ए) के अधीन जारी परमिट को इसकी समाप्ति की तारीख से पांच वर्ष से अधिक अतिरिक्त समय के लिए नवीनीकृत किया जा सकता है।

(3) समुद्र तल खनिज संसाधनों की खोज, दोहन और संबद्ध अपतटीय प्रसंस्करण से प्रत्यक्ष रूप से उत्पन्न होने वाले उत्सर्जन को इन नियमों के उपबंधों से छूट दी गई है और इसमें निम्नलिखित मामले सम्मिलित हैं, अर्थात:—

(क) पदार्थों के भस्मीकरण से होने वाले उत्सर्जन जो पूरी तरह और प्रत्यक्ष रूप से समुद्र तल खनिज संसाधनों की खोज, दोहन और संबंधित अपतटीय प्रसंस्करण का परिणाम हैं, जिसमें कुएं के पूरा होने और परीक्षण कार्यों के दौरान हाइड्रोकार्बन का भड़कना और कटिंग, कीचड़ या उत्तेजना तरल पदार्थ का जलना, और परेशान स्थितियों से उत्पन्न भड़कना सम्मिलित है;

(ख) ड्रिलिंग तरल पदार्थ और कटिंग में सम्मिलित गैसों और वाष्पशील यौगिकों की रिहाई;

(ग) समुद्र तल के मिनरल्स के ट्रीटमेंट, हैंडलिंग या स्टोरेज से सीधे तौर पर जुड़े उत्सर्जन; और

(घ) समुद्री डीज़ल इंजनों से निकलने वाला उत्सर्जन, जो पूरी तरह से समुद्र तल के मिनरल रिसोर्स की खोज, प्रयोग और उससे जुड़ी अपतटीय प्रोसेसिंग के लिए काम करते हैं।

(4) इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 6 की अपेक्षाएं हाइड्रोकार्बन के उपयोग पर लागू नहीं होंगी, जो महानिदेशक द्वारा अनुमोदित होने पर उत्पादित और पश्चात् में ईंधन के रूप में साइट पर उपयोग किए जाते हैं।

(5) महानिदेशक, नियम 6 के उपनियम (1), नियम 7 के उपनियम (1) तथा नियम 8 के उपनियम (1) की अपेक्षाओं से मानव रहित गैर-स्वचालित (यूएनएसपी) बजरो को अंतर्राष्ट्रीय वायु प्रदूषण निवारण छूट प्रमाणपत्र के माध्यम से अधिकतम पांच वर्ष की अवधि के लिए छूट दे सकता है, बशर्ते कि बजरे का सर्वेक्षण कर लिया गया हो जिससे यह पुष्टि हो सके कि नियम 3 के उपनियम (1) के खंड (केकेके) में निर्दिष्ट शर्तें पूरी होती हैं।

(6) महानिदेशक, महानिदेशक को किए गए आवेदन पर, मामला-दर-मामला आधार पर, किसी भी जलयान या जलयान की श्रेणी के संबंध में, आदेश के द्वारा, इन नियमों के सभी या किसी भी उपबंध से छूट दे सकते हैं, जो बताई गई शर्तों और नियमों के अधीन होगी। इस तरह दी गई किसी भी छूट को सही नोटिस देकर बदला या रद्द किया जा सकता है।

5. समतुल्य.— (1) महानिदेशक किसी भी फिटिंग, सामग्री, साधित्र या उपस्कर को किसी जलयान या दूसरी प्रक्रिया, अनुकल्पी ईंधन ऑयल, या कम्प्लायंस तरीकों में लगाने की अनुज्ञा दे सकते हैं, जो इन नियमों के अधीन आवश्यक तरीकों के विकल्प के तौर पर प्रयोग होते हैं, अगर ऐसी फिटिंग, सामग्री, साधित्र या उपस्कर या दूसरी प्रक्रिया, अनुकल्पी ईंधन ऑयल, या

अनुपालन के ढंग में उत्सर्जन में कमी के मामले में कम से कम उतने ही असरदार हैं जितने इन नियमों के अधीन आवश्यक हैं, जिसमें पहली अनुसूची के पैरा 2 और पैरा 3 में बताए गए कोई भी स्तर सम्मिलित हैं।

(2) महानिदेशक, जब इन नियमों के अधीन आवश्यक के अलावा किसी फिटिंग, सामग्री, साधित्र या दूसरे प्रक्रिया, अनुकल्पी ईंधन ऑयल, या अनुपालन के ढंग का प्रयोग करने की अनुज्ञा देते हैं, तो पार्टियों की जानकारी और अगर कोई हो, तो सही कार्रवाई के लिए, उनके बारे में संगठन को बताएंगे।

(3) महानिदेशक, इन नियमों में दिए गए समतुल्य के संबंध में संगठन द्वारा विकसित प्रासंगिक दिशा-निर्देशों को ध्यान में रखेंगे।

स्पष्टीकरण. — इस उपनियम के प्रयोजन के लिए, "संगठन द्वारा विकसित दिशा-निर्देश" से एमईपीसी 340(77) के माध्यम से निकास गैस सफाई प्रणाली के लिए दिशा-निर्देश अभिप्रेत हैं, जिसे संगठन द्वारा संशोधित किया जा सकता है।

(4) महानिदेशक, उपनियम (1) के अधीन किसी समतुल्य के उपयोग की अनुमति देते समय, अपने पर्यावरण, मानव स्वास्थ्य, सम्पत्ति या संसाधनों या अन्य राज्यों के पर्यावरण को क्षति या क्षति न पहुंचाने का प्रयास करेगा।

अध्याय 2

सर्वेक्षण, प्रमाणन और नियंत्रण के साधन

6. सर्वेक्षण.- (1) 400 सकल टन भार और उससे अधिक का प्रत्येक जलयान तथा प्रत्येक स्थिर तथा प्लवमान ड्रिलिंग रिग तथा अन्य प्लेटफार्म, पहली अनुसूची के भाग 1 की अपेक्षाओं का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए, निम्नलिखित सर्वेक्षणों के अधीन होंगे, अर्थात्:-

(क) जलयान को सेवा में लाने से पहले या नियम 7 या नियम 8 के अधीन अपेक्षित प्रमाणपत्र, यथास्थिति, पहली बार जारी करने से पहले एक प्रारंभिक सर्वेक्षण किया जाएगा, जो इस प्रकार होगा कि यह सुनिश्चित किया जा सके कि उपस्कर, प्रणालियां, फिटिंग, व्यवस्थाएं और सामग्री पहली अनुसूची के भाग 1 की लागू अपेक्षाओं का पूर्णतः अनुपालन करती हैं;

(ख) महानिदेशक द्वारा निर्दिष्ट ऐसे अंतराल पर नवीकरण सर्वेक्षण, किंतु पांच वर्ष से अधिक नहीं, नियम 11 के उपनियम (2), (5), (6) या (7) की प्रयोज्यता के मामले को छोड़कर, और जो ऐसा होगा जिससे यह सुनिश्चित हो सके कि उपस्कर, प्रणालियां, फिटिंग्स, व्यवस्थाएं और सामग्री पहली अनुसूची के भाग 1 की लागू अपेक्षाओं का पूर्णतः अनुपालन करती हैं;

(ग) प्रमाणपत्र की दूसरी आबद्धि की तारीख से पहले या पश्चात् में तीन महीने के भीतर या तीसरी आबद्धि की तारीख से पहले या पश्चात् में तीन महीने के भीतर एक मध्यवर्ती सर्वेक्षण, जो निम्नलिखित शर्तों को पूरा करेगा, अर्थात्: -

(i) एक इंटरमीडिएट सर्वे, खंड (घ) में बताए गए वार्षिक सर्वे में से किसी एक की जगह लेगा; और

(ii) इंटरमीडिएट सर्वे ऐसा होगा जिससे यह पक्का हो सके कि उपस्कर और व्यवस्था पहली अनुसूची के भाग 1 की लागू अपेक्षाओं का पूरी तरह से पालन करते हैं और अच्छी चालू दशा में हैं; और

(iii) ऐसे मध्यवर्ती सर्वेक्षण को नियम 8 या नियम 9 के अधीन, यथास्थिति, जारी अंतर्राष्ट्रीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र या नियम 7 के अधीन जारी भारतीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र पर, पृष्ठांकित किया जाएगा;

(घ) प्रमाणपत्र की प्रत्येक आबद्धि की तारीख से पहले या पश्चात् में तीन महीने के अंदर एक वार्षिक सर्वे, जिसमें उपनियम (1) के खंड (क) में बताए गए उपस्कर, पद्धति, फिटिंग, व्यवस्था और सामग्री का साधारण निरीक्षण सम्मिलित है, जिससे यह पक्का

हो सके कि उन्हें उपनियम (5) के अनुसार अनुरक्षित किया गया है और वे उस सेवा के लिए ठीक हैं जिसके लिए जलयान बनाया गया है, और जिसे नियम 8 या नियम 9 के अधीन, यथास्थिति, जारी अंतर्राष्ट्रीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र या नियम 7 के अधीन जारी भारतीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र पर, पृष्ठांकित किया जाएगा; और

(ड) जब भी उपनियम (5) में निर्दिष्ट कोई महत्वपूर्ण मरम्मत या नवीकरण किया जाता है या उपनियम (6) में निर्दिष्ट जाँच के परिणामस्वरूप मरम्मत के पश्चात्, परिस्थितियों के अनुसार, सामान्य या आंशिक अतिरिक्त सर्वेक्षण किया जाएगा, जो यह सुनिश्चित करने के लिए होगा कि आवश्यक मरम्मत या नवीकरण प्रभावी रूप से किए गए हैं, कि ऐसी मरम्मत या नवीकरण की सामग्री और कारीगरी सभी मामलों में संतोषजनक है और यह कि जलयान सभी मामलों में पहली अनुसूची के भाग 1 की आवश्यकताओं का अनुपालन करता है।

(2) 400 सकल टन से कम भार वाले पोतों के मामले में, महानिदेशक यह सुनिश्चित करने के लिए उचित उपाय स्थापित कर सकते हैं कि पहली अनुसूची के भाग 1 के लागू उपबंधों का अनुपालन किया जाए।

(3) इन नियमों के उपबंधों को लागू करने के प्रयोजन के लिए पोतों का सर्वेक्षण, यथास्थिति, सर्वेक्षक या प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा निम्नलिखित के अधीन रहते हुए किया जाएगा, अर्थात्:-

(क) पहली अनुसूची के पैरा 2 के अनुपालन के लिए समुद्री डीजल इंजनों और उपकरणों का सर्वेक्षण संशोधित एनओएक्स तकनीकी संहिता 2008 के अनुसार आयोजित किया जाएगा;

(ख) जब कोई सर्वेक्षक या अधिकृत व्यक्ति यह निर्धारित करता है कि उपस्कर की स्थिति प्रमाणपत्र के विवरण से बहुत हद तक मेल नहीं खाती है, तो वे सुनिश्चित करेंगे कि सुधारात्मक कार्रवाई की जाए और यथासमय महानिदेशक को सूचित करेंगे और वह निम्नलिखित उचित उपाय करेंगे, अर्थात्: -

(i) जहां ऐसी सुधारात्मक कार्रवाई नहीं की जाती है, प्रमाणपत्र महानिदेशक द्वारा वापस ले लिया जाएगा;

(ii) जहां भारतीय पोत किसी अन्य पक्षकार के बंदरगाह पर है, बंदरगाह राज्य के उपयुक्त अधिकारियों को भी तुरंत सूचित किया जाएगा;

(iii) जहां भारतीय पोत के अतिरिक्त कोई दूसरा पोत भारतीय बंदरगाह पर है, और भारतीय बंदरगाह या जगह पर विदेशी झंडे वाले पोतों के बारे में ऐसी सूचना महानिदेशक को उस पोत के प्रशासन के किसी अधिकारी, किसी नामनिर्दिष्ट सर्वेयर या मान्यता प्राप्त संगठन से मिलती है, तो महानिदेशक ऐसे अधिकारी, सर्वेयर या मान्यता प्राप्त संगठन को इन नियमों के अधीन अपनी जिम्मेदारियों को पूरा करने के लिए कोई भी आवश्यक मदद देंगे; और

(ग) प्रत्येक मामले में, महानिदेशक सर्वे के पूरा होने और काम करने की क्षमता की पूरी गारंटी देंगे और इस जिम्मेदारी को पूरा करने के लिए आवश्यक प्रबंध करने का काम करेंगे।

(4) संगठन द्वारा अपनाए गए दिशा-निर्देशों को ध्यान में रखते हुए, वे पोत जिन पर पहली अनुसूची का भाग 2 लागू होता है, निम्नलिखित सर्वेक्षणों के भी अधीन होंगे, अर्थात्: -

(क) किसी नए जलयान को सेवा में लाने से पहले और इंटरनेशनल एनर्जी एफिशिएंसी प्रमाणपत्र जारी होने से पहले एक प्रारंभिक सर्वे, जिससे यह सत्यापित किया जाएगा कि जलयान का प्राप्त किया गया एनर्जी एफिशिएंसी डिज़ाइन इंडेक्स पहली अनुसूची के भाग 2 की अपेक्षाओं के अनुसार है, और पहली अनुसूची के पैरा 12 के हिसाब से शिप एनर्जी एफिशिएंसी मैनेजमेंट प्लान आवश्यक है, बोर्ड पर है;

(ख) एक नए जलयान के प्रमुख संपरिवर्तन के पश्चात्, परिस्थितियों के अनुसार, एक सामान्य या आंशिक सर्वेक्षण, जिस पर ये नियम लागू होते हैं, जो यह सुनिश्चित करेगा कि प्राप्त ऊर्जा दक्षता डिजाइन सूचकांक की आवश्यकतानुसार पुनर्गणना की गई है और नियम 3 के उपनियम (1) के खंड (ढढ) के अनुसार मूल जलयान के लिए निर्धारित अनुबंध या कील बिछाने या डिलीवरी की तारीख के अनुरूप प्रक्रम में रूपांतरित जलयान के जलयान प्रकार और आकार पर लागू कटौती कारक के साथ पहली अनुसूची के पैरा 10 की अपेक्षा को पूरा करता है ;

(ग) ऐसे मामलों में जहां किसी नये जलयान या विद्यमान जलयान का प्रमुख संपरिवर्तन इतना व्यापक है कि जलयान को महानिदेशक द्वारा नवनिर्मित जलयान माना जाता है, महानिदेशक प्राप्त ऊर्जा दक्षता डिजाइन सूचकांक पर प्रारंभिक सर्वेक्षण की आवश्यकता निर्धारित करेंगे, जो निम्नलिखित मामलों को सुनिश्चित करेगा, अर्थात:—

(i) ऐसा आरंभिक सर्वेक्षण सुनिश्चित करेगा कि प्राप्त ऊर्जा दक्षता डिजाइन सूचकांक की गणना की गई है और वह संपरिवर्तन के अनुबंध की तारीख पर या अनुबंध के अभाव में, संपरिवर्तन के प्रारंभ तारीख पर रूपांतरित जलयान के प्रकार और आकार के अनुरूप लागू कटौती कारक के साथ पहली अनुसूची के पैरा 10 की आवश्यकता को पूरा करता है;

(ii) ऐसे प्रारंभिक सर्वे में यह भी सत्यापित किया जाएगा कि पहली अनुसूची के पैराग्राफ 12 के हिसाब से आवश्यक शिप एनर्जी एफिशिएंसी मैनेजमेंट प्लान जलयान पर है और उस जलयान के लिए जिसके पहली अनुसूची का पैराग्राफ 13 है, उसे उन मामलों में बड़े परिवर्तन को दिखाने के लिए ठीक से बदला गया है, जहां बड़े परिवर्तन से डेटा इकट्ठा करने के तरीके या रिपोर्टिंग प्रक्रिया पर असर पड़ता है।

स्पष्टीकरण - इस उपनियम के प्रयोजन के लिए, "संगठन द्वारा अपनाए गए दिशा-निर्देश" से ऊर्जा दक्षता डिजाइन सूचकांक के सर्वेक्षण और प्रमाणन पर 2014 के दिशा-निर्देश अभिप्रेत हैं (संकल्प एमईपीसी.254(67), जैसा कि संकल्प एमईपीसी.261(68) और एमईपीसी.309(73) द्वारा संशोधित किया गया है); समेकित पाठ: एमईपीसी.1/सीआईआरसी.855/आरईवी.2, जैसा कि संशोधित किया जा सकता है;

(घ) विद्यमान जलयानों के लिए, पहली अनुसूची के पैरा 12 के अनुसार जलयान ऊर्जा दक्षता प्रबंधन योजना की आवश्यकता का सत्यापन, उपनियम (1) में निर्दिष्ट पहले मध्यवर्ती या नवीकरण सर्वेक्षण में, 1 जनवरी 2013 को या उसके पश्चात् जो भी पहले हो, किया जाएगा;

(ङ) महानिदेशक यह सुनिश्चित करेगा कि प्रत्येक पोत के लिए जिस पर पहली अनुसूची का पैरा 13 लागू होता है, पोत ऊर्जा दक्षता प्रबंधन योजना पहली अनुसूची के पैरा 12 के उपपैरा (2) का अनुपालन करती है। यह पहली अनुसूची के पैरा 13 के अधीन डेटा एकत्र करने से पहले किया जाएगा जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि पोत की पहली रिपोर्टिंग अवधि की प्रारंभ से पहले कार्यप्रणाली और प्रक्रियाएं लागू हैं और अनुपालन का पुष्टिकरण पोत को प्रदान की जाएगी और पोत पर रखी जाएगी;

(च) महानिदेशक यह पक्का करेंगे कि हर उस जलयान के लिए जिस पर पहली अनुसूची का पैरा 14 लागू होता है, शिप एनर्जी एफिशिएंसी मैनेजमेंट प्लान पहली अनुसूची के पैरा 12 के उपपैरा (3) के खंड (क) का पालन करता है। यह 1 जनवरी 2023 से पहले किया जाएगा और पालन का पुष्टिकरण जलयान को दिया जाएगा और जलयान पर रखा जाएगा;

(छ) यह सत्यापन कि जलयान की एनर्जी एफिशिएंसी विद्यमान जलयान इंडेक्स के बराबर है पहली अनुसूची के पैरा 9 और 11 में बताई गई अपेक्षाओं के अनुसार, उपनियम (1) में बताए गए पहले वार्षिक, इंटरमीडिएट या नवीकरण सर्वे या उपनियम (4) के खंड (क) और (ग) में बताए गए प्रारंभिक सर्वे में, 1 जनवरी 2023 को या उसके पश्चात् जो भी पहले हो, होगा; और

(ज) खंड (छ) में दी गई किसी भी बात पर ध्यान दिए बिना, किसी जलयान के बड़े संपरिवर्तन के पश्चात्, परिस्थितियों के अनुसार किया गया एक आम या थोड़ा सर्वे, जिस पर पहली अनुसूची का पैरा 9 लागू होता है। सर्वे यह पक्का करेगा कि विद्यमान

जलयान इंडेक्स में मिली एनर्जी एफिशिएंसी आवश्यकतानुसार पुनर्गणना की जाती है और यह पहली अनुसूची के पैरा 11 की अपेक्षा को पूरा करती है।

(5) उपकरणों का रखरखाव इन नियमों के उपबंधों के अनुरूप किया जाएगा और महानिदेशक की स्पष्ट स्वीकृति के बिना सर्वेक्षण में सम्मिलित उपकरणों, प्रणालियों, फिटिंग्स, व्यवस्थाओं या सामग्री में कोई परिवर्तन नहीं किया जाएगा:

परंतु ऐसे उपस्कर और फिटिंग्स को सीधे ऐसे उपस्कर और फिटिंग्स से बदलने की अनुज्ञा होगी जो इन नियमों के नियमों के अनुसार हों।

(6) जब भी किसी जलयान में कोई दुर्घटना होती है या कोई ऐसा दोष पाया जाता है जो इन नियमों के अधीन आने वाले उसके उपकरणों की कार्यकुशलता या पूर्णता को काफी हद तक प्रभावित करता है, तो जलयान का मालिक या स्वामी यथाशीघ्र महानिदेशक, नामनिर्दिष्ट सर्वेक्षक, या संबंधित प्रमाणपत्र जारी करने के लिए जिम्मेदार मान्यता प्राप्त संगठन को रिपोर्ट करेगा।

(7) इन नियमों के अधीन कोई भी सर्वेक्षण अधिनियम के अधीन बनाए गए लागू नियमों के अनुसार किया जाएगा।

7. भारतीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र जारी करना या उसका समर्थन करना.— (1) नियम 6 में निर्दिष्ट सर्वेक्षण के पूरा होने पर, महानिदेशक निम्नलिखित को भारतीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र जारी करेगा,—

(क) कोई भी भारतीय जलयान, चाहे 400 सकल टन भार से अधिक हो या कम, जो तटीय जल में बंदरगाहों या अपतटीय टर्मिनलों की यात्राओं में लगा हो;

(ख) तटीय जल में यात्राओं में लगे प्लेटफार्म और ड्रिलिंग रिग;

(ग) तटीय जल में यात्राओं में लगे बिना चलने वाले वास-सुविधा बजरा और दूसरे मानव वाले बिना चलने वाले पोत।

(2) इंडियन रिवर सी जलयान (आरएसवी), इंडियन रिवर सी पैसेंजर जलयान (आरएसपीवी) और इंडियन कोस्टल जलयान (आईसीवी) का सर्वे और प्रमाणपत्र ऐसे जलयान पर लागू होने वाली संबंधित विधियों के अनुसार किया जाएगा, जहां तक ऐसे विधि अभिसमय के उपाबंध-6 और इन नियमों की आवश्यकताओं को लागू करते हैं या उनकी अनुपूर्ति करते हैं।

8. ईंधनतेल खपत रिपोर्टिंग से संबंधित प्रमाणपत्र और अनुपालन विवरण जारी करना या उनका समर्थन करना.— (1) नियम 6 के उपबंधों के अनुसार प्रारंभिक या नवीकरण सर्वेक्षण के पश्चात् निम्न प्रकार के पोतों को एक अंतर्राष्ट्रीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र जारी किया जाएगा, अर्थात:—

(क) 400 ग्राँस टन और उससे ज्यादा का कोई भी जलयान जो किसी दूसरे पक्षकार के अधिकार क्षेत्र में आने वाले बंदरगाह या ऑफ़शोर टर्मिनल की यात्रा करता हो; और

(ख) किसी दूसरे पक्षकार की संप्रभुता या अधिकार क्षेत्र के अधीन आने वाले पानी में यात्रा करने वाले प्लेटफ़ॉर्म और ड्रिलिंग रिग।

(2) भारत में उपाबंध 6 के लागू होने की तारीख से पहले निर्मित किसी जलयान को उपनियम (1) के अनुसार अंतर्राष्ट्रीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र जारी किया जाएगा, जो ऐसे लागू होने की तारीख के पश्चात् पहली निर्धारित ड्राई-डॉकिंग के पश्चात् नहीं, लेकिन किसी भी स्थिति में इस तारीख के तीन वर्ष के पश्चात् नहीं होगा।

(3) उपनियम (2) के अधीन एक प्रमाणपत्र, जो या तो महानिदेशक द्वारा अथवा उसके द्वारा विधिवत अधिकृत मान्यता प्राप्त संगठन द्वारा जारी अथवा समर्थित किया गया हो और प्रत्येक मामले में महानिदेशक प्रमाणपत्र के लिए पूर्ण जिम्मेदारी लेगा।

(4) किसी भी 400 सकल टन भार और उससे अधिक के जलयान को नियम 6 के उपनियम (4) के उपबंधों के अनुसार सर्वेक्षण के पश्चात् किसी जलयान के लिए अंतर्राष्ट्रीय ऊर्जा दक्षता प्रमाणपत्र जारी किया जाएगा, इससे पहले कि वह जलयान भारत या किसी अन्य पक्षकार के अधिकार क्षेत्र के अधीन बंदरगाहों या अपतटीय टर्मिनलों की यात्राओं में संलग्न हो।

(5) उपनियम (4) के अधीन जारी प्रमाणपत्र, जैसा भी मामला हो, महानिदेशक द्वारा अथवा उसके द्वारा विधिवत अधिकृत मान्यता प्राप्त संगठन द्वारा जारी या पृष्ठांकित किया जाएगा और प्रत्येक मामले में महानिदेशक प्रमाणपत्र के लिए पूरी जिम्मेदारी लेगा।

(6) पहली अनुसूची के पैरा 13 के उपपैरा (3) के अनुसार रिपोर्ट किए गए आंकड़ों की प्राप्ति पर और पहली अनुसूची के पैरा 14 के उपपैरा (2) के अनुसार वार्षिक परिचालन सीआईआई प्राप्त करने पर, महानिदेशक-

(क) निर्धारण करें कि क्या डेटा पहली अनुसूची के पैरा 13 के अनुसार रिपोर्ट किया गया है;

(ख) सत्यापित करें कि प्राप्त वार्षिक परिचालन सीआईआई पहली अनुसूची के पैरा 13 के अनुसार प्रस्तुत आंकड़ों पर आधारित है;

(ग) पहली अनुसूची के पैरा 14 के उपपैरा (6) के अनुसार, सत्यापित वार्षिक ऑपरेशनल सीआईआई के आधार पर, पोत की ऑपरेशनल कार्बन इंटेंसिटी रेटिंग तय करना; और

(घ) कैलेंडर वर्ष की प्रारंभ से पांच महीने के भीतर, खंड (क) से (ग) के अनुसार तय और सत्यापन के पश्चात्, जलयान को फ़्यूल ऑयल की खपत की रिपोर्टिंग और ऑपरेशनल कार्बन इंटेंसिटी रेटिंग से जुड़ा एक स्टेटमेंट ऑफ़ कंप्लायंस जारी करेगा और महानिदेशक ऐसे स्टेटमेंट ऑफ़ कंप्लायंस की पूरी जिम्मेदारी लेगा।

(7) पहली अनुसूची के पैरा 13 के उपपैरा (4), उपपैरा (5) या उपपैरा (6) के अनुसार रिपोर्ट किए गए डेटा की प्राप्ति पर, महानिदेशक जल्दी से यह निर्धारित करेगा कि क्या डेटा पैरा 13 के अनुसार रिपोर्ट किया गया है, और यदि ऐसा है, तो उस समय जलयान को ईंधन तेल की खपत से संबंधित अनुपालन विवरण जारी करेगा और महानिदेशक इस अनुपालन विवरण के लिए पूरी जिम्मेदारी लेगा।

(8) उपनियम (6) में निहित किसी भी बात पर ध्यान दिए बिना, किसी पोत को जो लगातार तीन वर्षों के लिए 'डी' के रूप में रेट किया गया है या पहली अनुसूची के पैरा 14 के अनुसार 'ई' के रूप में रेट किया गया है, को अनुपालन का विवरण जारी नहीं किया जाएगा, जब तक कि सुधारात्मक कार्रवाई की एक योजना विधिवत रूप से विकसित नहीं की जाती है और पोत ऊर्जा दक्षता प्रबंधन योजना में प्रतिबिंबित नहीं होती है और महानिदेशक या मान्यता प्राप्त संगठन द्वारा पहली अनुसूची के पैरा 14 के उपपैरा (7) और उपपैरा (8) के अनुसार सत्यापित नहीं की जाती है।

9. किसी अन्य पक्षकार द्वारा या उसके लिए प्रमाणपत्र जारी करना या उसका समर्थन करना.— (1) महानिदेशक, संबंधित जलयान के प्रशासन के अनुरोध पर, जलयान का सर्वेक्षण कर सकता है और यदि वह संतुष्ट हो कि अभिसमय के उपाबंध 6 के उपबंधों का अनुपालन किया गया है, तो उस जलयान को एक अंतर्राष्ट्रीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र या एक अंतर्राष्ट्रीय ऊर्जादक्षता प्रमाणपत्र जारी कर सकता है, और जहां उपयुक्त हो, इन नियमों के उपबंधों के अनुसार जलयान पर उस प्रमाणपत्र के समर्थन को पृष्ठांकित या अधिकृत कर सकता है।

(2) जहां उपनियम (1) के अधीन प्रमाण-पत्र जारी किया जाता है, वहां महानिदेशक उसकी एक प्रति सर्वेक्षण रिपोर्ट के साथ सम्बन्धित प्रशासन को भेजेगा।

(3) उपनियम (1) के अधीन जारी प्रमाणपत्र में इस आशय का कथन होगा कि यह सम्बन्धित प्रशासन के अनुरोध पर जारी किया गया है और इसका वही बल होगा तथा वही मान्यता होगी जो इन नियमों के नियम 8 के अधीन जारी प्रमाणपत्र का है।

(4) जहाँकिसी भारतीय जलयान के लिए सर्वेक्षण किया जाना हो, जो किसी अन्य राज्य के प्रशासन के अधिकार क्षेत्र में है, वहाँ महानिदेशक उस प्रशासन से अभिसमय के उपबंधों के अनुसार सर्वेक्षण करने और अंतर्राष्ट्रीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र या अंतर्राष्ट्रीय ऊर्जा दक्षता प्रमाणपत्र जारी करने का अनुरोध कर सकता है, यदि ऐसा प्रशासन ऐसा करने के लिए अधिकृत है।

(5) कोई अंतर्राष्ट्रीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र या अंतर्राष्ट्रीय ऊर्जा दक्षता प्रमाणपत्र किसी ऐसे पोत को जारी नहीं किया जाएगा जो ऐसे राज्य का झंडा फहराने का हकदार है जो पक्षकार नहीं है।

10. ईंधन तेल खपत रिपोर्टिंग और परिचालन कार्बन तीव्रता रेटिंग से संबंधित प्रमाणपत्रों का प्ररूप और अनुपालन विवरण.— (1) अंतर्राष्ट्रीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र दूसरी अनुसूची के प्ररूप 1 में जारी किया जाएगा।

(2) दूसरी अनुसूची के प्ररूप 2 में एक अंतर्राष्ट्रीय ऊर्जा दक्षता प्रमाणपत्र जारी किया जाएगा।

(3) नियम 8 के उपनियम (6) और उपनियम (7) के अनुसार जारी अनुपालन विवरण दूसरी अनुसूची के परिशिष्ट 7 में विनिर्दिष्ट प्ररूप में जारी किया जाएगा।

(4) नियम 4 के उपनियम (5) के अनुसार मानव रहित गैर-स्वचालित बजरो के लिए अंतर्राष्ट्रीय वायु प्रदूषण निवारण झूट प्रमाणपत्र दूसरी अनुसूची के प्ररूप 3 में तैयार किया जाएगा।

(5) भारतीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र दूसरी अनुसूची के प्ररूप-4 में होगा।

(6) इन नियमों के अधीन जारी प्रत्येक प्रमाणपत्र अंग्रेजी में होगा।

11. ईंधन तेल खपत रिपोर्टिंग से संबंधित प्रमाणपत्रों और अनुपालन विवरणों की अवधि और वैधता— (1) प्रत्येक अंतर्राष्ट्रीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र महानिदेशक द्वारा निर्दिष्ट अवधि के लिए जारी किया जाएगा, जो पांच वर्ष से अधिक नहीं होगी।

(2) उपनियम (1) के उपबंधों के होते हुए भी,-

(क) जब नवीकरण सर्वेक्षण विद्यमान प्रमाणपत्र की समाप्ति की तारीख से तीन महीने के भीतर पूरा हो जाता है, तो नया प्रमाणपत्र नवीकरण सर्वेक्षण के पूरा होने की तारीख से लेकर विद्यमान प्रमाणपत्र की समाप्ति की तारीख से अधिकतम पांच वर्ष की अवधि तक वैध होगा;

(ख) जब विद्यमान प्रमाणपत्र की समाप्ति की तारीख के पश्चात् नवीकरण सर्वे पूरा हो जाता है, तो नया प्रमाणपत्र नवीकरण सर्वे पूरा होने की तारीख से लेकर विद्यमान प्रमाणपत्र की समाप्ति की तारीख से ज़्यादा से ज़्यादा पांच वर्ष तक वैध रहेगा; और

(ग) जब नवीकरण सर्वेक्षण विद्यमान प्रमाणपत्र की समाप्ति तारीख से तीन महीने से अधिक समय पहले पूरा हो जाता है, तो नया प्रमाणपत्र नवीकरण सर्वेक्षण के पूरा होने की तारीख से लेकर नवीकरण सर्वेक्षण के पूरा होने की तारीख से पांच वर्ष से अधिक की अवधि तक वैध होगा।

(3) जहाँ कोई प्रमाणपत्र पांच वर्ष से कम अवधि के लिए जारी किया जाता है, महानिदेशक प्रमाणपत्र की वैधता को समाप्ति तारीख से आगे उपनियम (1) में निर्दिष्ट अधिकतम अवधि तक बढ़ा सकता है, किंतु नियम 6 के उपनियम (1) के खंड (ग) और खंड (घ) में निर्दिष्ट सर्वेक्षण, जो पांच वर्ष की अवधि के लिए प्रमाणपत्र जारी करते समय लागू होते हैं, जो उचित हो, किए जाएं।

(4) जहां नवीकरण सर्वेक्षण पूरा हो गया है और विद्यमान प्रमाणपत्र की समाप्ति तारीख से पहले नया प्रमाणपत्र जारी नहीं किया जा सकता या पोत पर नहीं रखा जा सकता, वहां महानिदेशक विद्यमान प्रमाणपत्र का समर्थन कर सकते हैं और ऐसे प्रमाणपत्र को ऐसी समाप्ति तारीख से पांच महीने से अधिक की अतिरिक्त अवधि के लिए वैध माना जाएगा।

(5) जहां कोई पोत, जिस समय प्रमाणपत्र की अवधि समाप्त हो जाती है, उस समय उस बंदरगाह पर नहीं है जहां उसका सर्वेक्षण किया जाना है, वहां महानिदेशक प्रमाणपत्र की वैधता अवधि को केवल पोत को उस बंदरगाह तक अपनी यात्रा पूरी करने की अनुमति देने के उद्देश्य से बढ़ा सकता है जहां उसका सर्वेक्षण किया जाना है, उन मामलों में जहां ऐसा करना उचित और तर्कसंगत प्रतीत होता है:

परंतु किसी भी प्रमाणपत्र को तीन महीने से अधिक अवधि के लिए नहीं बढ़ाया जाएगा, और जिस पोत को ऐसा विस्तार दिया गया है, वह उस बंदरगाह पर पहुंचने पर, जिसका सर्वेक्षण किया जाना है, ऐसे विस्तार के आधार पर नया प्रमाणपत्र प्राप्त किए बिना उस बंदरगाह को छोड़ने का हकदार नहीं होगा और जहां नवीकरण सर्वेक्षण पूरा हो जाता है, नया प्रमाणपत्र ऐसे विस्तार दिए जाने से पहले विद्यमान प्रमाणपत्र की समाप्ति की तारीख से पांच वर्ष से अधिक की तारीख तक वैध नहीं होगा।

(6) लघु यात्राओं में लगे किसी जलयान को जारी किया गया प्रमाणपत्र, जिसकी अवधि इस नियम के पूर्वगामी उपबंधों के अधीन बढ़ाई नहीं गई है, महानिदेशक द्वारा उस पर बताई गई समाप्ति की तारीख से एक महीने की अवधि के लिए बढ़ाया जा सकता है और ऐसे मामले में जहां नवीकरण सर्वेक्षण पूरा हो जाता है, नया प्रमाणपत्र ऐसे विस्तार दिए जाने से पहले विद्यमान प्रमाणपत्र की समाप्ति तारीख से अधिकतम पांच वर्ष की तारीख तक वैध होगा।

(7) विशेष परिस्थितियों में, जैसा कि महानिदेशक द्वारा संगठन द्वारा अपनाए गए दिशा-निर्देशों को ध्यान में रखते हुए निर्धारित किया जाता है, नए प्रमाणपत्र की तारीख विद्यमान प्रमाणपत्र की समाप्ति की तारीख से होनी आवश्यक नहीं है, जैसा कि उपनियम (2) के खंड (क), उपनियम (5) या उपनियम (6) के अनुसार अपेक्षित है और नया प्रमाणपत्र नवीकरण सर्वेक्षण के पूरा होने की तारीख से अधिकतम पांच वर्ष तक वैध होगा।

स्पष्टीकरण - इस उपनियम के प्रयोजन के लिए, "संगठन द्वारा अपनाए गए दिशा-निर्देश" से सामंजस्यपूर्ण सर्वेक्षण और प्रमाणन प्रणाली (एचएसएससी), 2023 के अधीन सर्वेक्षण दिशा-निर्देश अभिप्रेत हैं, जिन्हें ए.1207 (34) के अधीन अपनाया गया है।

(8) जहां कोई वार्षिक या मध्यवर्ती सर्वेक्षण नियम 6 में विनिर्दिष्ट अवधि से पहले पूरा हो जाता है, वहां निम्नलिखित बातों का अनुपालन किया जाएगा, अर्थात्: -

(क) प्रमाणपत्र पर दर्शाई गई आब्दिकी की तारीख को पृष्ठांकन द्वारा संशोधित कर ऐसी तारीख कर दिया जाएगा जो सर्वेक्षण पूरा होने की तारीख से तीन महीने से अधिक पश्चात् की नहीं होगी;

(ख) नियम 6 के अधीन पश्चातवर्ती वार्षिक या बीच का सर्वे, नई आब्दिकी की तारीख का प्रयोग करके उस नियम में बताए गए समय पर पूरा किया जाएगा; और

(ग) समाप्ति की तारीख अपरिवर्तित रह सकती है किंतु एक या एक से अधिक वार्षिक या मध्यवर्ती सर्वेक्षण, जैसा भी उपयुक्त हो, किए जाएं जिससे नियम 6 के अधीन निर्दिष्ट सर्वेक्षणों के बीच अधिकतम अंतराल पार न हो।

(9) नियम 7, नियम 8 या नियम 9 के अधीन जारी प्रमाणपत्र निम्नलिखित किसी भी स्थिति में वैध नहीं रहेगा, अर्थात्:-

(क) जहां सुसंगत सर्वेक्षण नियम 6 के उपनियम (1) के अधीन विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर पूरे नहीं किए जाते;

(ख) जहां प्रमाणपत्र नियम 6 के उपनियम (1) के खंड (ग) और खंड (घ) के अनुसार पृष्ठांकित नहीं है;

(ग) किसी पोत को दूसरे ध्वज वाले राज्य को हस्तांतरित करने पर, जो एक पक्षकार है।

(10) भारत से दूसरे राज्य में स्थानांतरण के मामले में, यदि संबंधित प्रशासन द्वारा ऐसे स्थानांतरण के तीन महीने के भीतर अनुरोध किया जाता है, तो महानिदेशक यथासंभव शीघ्र उस प्रशासन को ऐसे स्थानांतरण से पहले जलयान द्वारा ले जाए गए प्रमाण-पत्र की प्रतियां और सर्वेक्षण रिपोर्ट की प्रतियां, यदि उपलब्ध हों, भेजेगा।

(11) किसी अन्य राज्य के ध्वज से किसी जलयान के स्थानांतरण के मामले में महानिदेशक ऐसे जलयान को नया प्रमाणपत्र तभी जारी करेगा, जब वह पूरी तरह संतुष्ट हो कि जलयान नियम 6 के उपनियम (4) की अपेक्षाओं के अनुपालन में है।

(12) अंतर्राष्ट्रीय ऊर्जा दक्षता प्रमाणपत्र, उपनियम (13) के उपबंधों के अधीन, पोत के संपूर्ण जीवनकाल के दौरान वैध होगा।

(13) इन नियमों के अधीन जारी किया गया अंतर्राष्ट्रीय ऊर्जा दक्षता प्रमाणपत्र निम्नलिखित किसी भी मामले में वैध नहीं रहेगा, अर्थात्: -

(क) अगर जलयान को सेवा से हटा दिया जाता है या जलयान के बड़े संपरिवर्तन के पश्चात् नया प्रमाणपत्र जारी किया जाता है; या

(ख) किसी अन्य राज्य का झंडा लगे पोत को भारतीय झंडे में स्थानांतरित करने पर, नया प्रमाणपत्र केवल तभी जारी किया जाएगा जब महानिदेशक पूरी तरह से संतुष्ट हो जाए कि पोत पहली अनुसूची के भाग 2 की अपेक्षाओं के अनुरूप है;

(ग) यदि किसी भारतीय जलयान को दूसरे राज्य के ध्वज में स्थानांतरित करने का अनुरोध नए ध्वज के प्रशासन द्वारा किया जाता है, तो स्थानांतरण होने के तीन महीने के भीतर महानिदेशक, स्थानांतरण से पहले जलयान द्वारा रखे गए प्रमाण-पत्र की प्रतियां और यदि उपलब्ध हो तो प्रासंगिक सर्वेक्षण रिपोर्ट की प्रतियां प्रशासन को भेजेगा;

(घ) यदि सर्वेक्षण द्वारा सम्मिलित जलयान के उपस्कर, पद्धति, फिटिंग, व्यवस्था या सामग्री को महानिदेशक की स्पष्ट स्वीकृति के बिना बदल दिया गया था, जैसा कि नियम 6 के उपनियम (5) में निर्दिष्ट है, जब तक कि नियम 4 लागू न हो।

(14) नियम 8 के उपनियम (6) के अधीन जारी किया गया अनुपालन विवरण उस कैलेंडर वर्ष के लिए जिसमें इसे जारी किया गया है और अगले कैलेंडर वर्ष के पहले पांच महीनों के लिए, वैध होगा। नियम 8 के उपनियम (7) के अधीन जारी किया गया अनुपालन विवरण उस कैलेंडर वर्ष के लिए जिसमें इसे जारी किया गया है, अगले कैलेंडर वर्ष के लिए, और उसके पश्चात् वाले कैलेंडर वर्ष के पहले पांच महीनों के लिए, वैध होगा। अनुपालन के सभी विवरण कम से कम पांच वर्ष तक बोर्ड पर रखे जाएंगे।

12. परिचालन अपेक्षाओं पर बंदरगाह राज्य नियंत्रण.- (1) भारत में किसी बंदरगाह या अपतटीय टर्मिनल में कोई पोत इन नियमों के अधीन परिचालन अपेक्षाओं के संबंध में सर्वेक्षक या अधिकृत व्यक्ति द्वारा निरीक्षण के अधीन है, जहां यह मानने के स्पष्ट आधार हैं कि मालिक या चालक दल पोतों से वायु प्रदूषण के निवारण से संबंधित आवश्यक पोत पर प्रक्रियाओं से परिचित नहीं हैं।

(2) उपनियम (1) में विनिर्दिष्ट परिस्थितियों में सर्वेक्षक या प्राधिकृत व्यक्ति यह सुनिश्चित करने के लिए ऐसे कदम उठाएगा कि पोत तब तक नहीं चलेगा जब तक कि स्थिति इन नियमों की अपेक्षाओं के अनुसार सामान्य नहीं हो जाती।

(3) इस नियम की किसी भी बात का यह अर्थ नहीं लगाया जाएगा कि वह अधिनियम अथवा उसके अधीन बनाए गए नियमों अथवा अधिवेशन में विशेष रूप से उपबंधित परिचालन संबंधी आवश्यकताओं पर नियंत्रण रखने में केन्द्रीय सरकार के अधिकारों अथवा दायित्वों को सीमित करती हो।

(4) पहली अनुसूची के भाग 2 के संबंध में, कोई भी बंदरगाह राज्य निरीक्षण, जब उचित हो, सत्यापित कर सकता है कि अधिनियम के अधीन बनाए गए लागू नियमों के अनुसार, फ़्यूल ऑयल कंजम्प्शन रिपोर्टिंग और ऑपरेशनल कार्बन इंटेन्सिटी रेटिंग, इंटरनेशनल एनर्जी एफ़िशिएंसी प्रमाणपत्र और शिप एनर्जी एफ़िशिएंसी मैनेजमेंट प्लान से संबंधित कम्प्लायंस का एक वैलिड स्टेटमेंट मौजूद है।

(5) उपनियम (4) के उपबंधों के बावजूद, कोई भी बंदरगाह राज्य निरीक्षण यह निरीक्षण कर सकता है कि क्या पोत ऊर्जा दक्षता प्रबंधन योजना को पहली अनुसूची के पैरा 14 के अनुसार जलयान द्वारा विधिवत रूप से क्रियान्वित किया गया है।

13. उल्लंघन का पता लगाना और प्रवर्तन.— (1) महानिदेशक उल्लंघन का पता लगाने और उपाबंध 6 या इन नियमों के उपबंधों के प्रवर्तन में किसी अन्य पक्षकार के साथ सहयोग करेगा, जिसमें पता लगाने और पर्यावरण निगरानी के सभी उचित और व्यावहारिक उपायों, रिपोर्टिंग और साक्ष्य एकत्र करने के लिए पर्याप्त प्रक्रियाओं का उपयोग किया जाएगा।

(2) कोई जलयान, जिस पर उपाबंध 6 या ये नियम लागू होते हैं, भारत के अधिकार क्षेत्र के अधीन किसी बंदरगाह या अपतटीय टर्मिनल में सर्वेक्षकों या अधिकृत व्यक्तियों द्वारा निरीक्षण के अधीन हो सकता है जिससे यह सत्यापित किया जा सके कि जलयान ने उपबंधों का उल्लंघन करते हुए उपाबंध 6 या इन नियमों के अधीन आने वाले किसी पदार्थ का उत्सर्जन तो नहीं किया है और जहां निरीक्षण में उल्लंघन का संकेत मिलता है, वहां उचित कार्रवाई के लिए महानिदेशक को रिपोर्ट भेजी जाएगी।

(3) जहां कोई भी पक्षकार, उपाबंध 6 या इन नियमों के उपबंध के अनुसार, महानिदेशक को कोई साक्ष्य, यदि कोई हो, देती है कि जलयान ने उपाबंध 6 या इन नियमों के उपबंध का उल्लंघन करके इनमें सम्मिलित कोई भी पदार्थ छोड़ा है, तो महानिदेशक ऐसे साक्ष्य मिलने पर मामले की जांच करेंगे, और दूसरे पक्षकार से कथित उल्लंघन के बारे में और या बेहतर साक्ष्य देने के लिए कह सकते हैं।

(4) जहां महानिदेशक को लगता है कि उपाबंध 6 या इन नियमों के नियमों के कथित उल्लंघन के संबंध में कार्रवाई शुरू करने के लिए काफी साक्ष्य मौजूद हैं, तो वह जल्द से जल्द ऐसे विधि के अनुसार ऐसी कार्रवाई करवाएगा और उस पक्षकार या उसके प्रशासन को, जिसने कथित उल्लंघन की रिपोर्ट की है, साथ ही संगठन को भी की गई कार्रवाई के बारे में तुरंत बताएगा।

(5) सर्वेक्षक या कोई अधिकृत व्यक्ति किसी ऐसे पोत का निरीक्षण भी कर सकता है, जिस पर उपाबंध 6 या ये नियम लागू होते हैं, जब वह भारत के अधिकार क्षेत्र के अधीन बंदरगाहों या अपतटीय टर्मिनलों में प्रवेश करता है, यदि किसी पक्षकार या उसके प्रशासन से जांच के लिए अनुरोध पर्याप्त साक्ष्य के साथ प्राप्त होता है कि पोत ने उपाबंध 6 या इन नियमों द्वारा सम्मिलित किसी भी पदार्थ को किसी भी स्थान पर उपाबंध 6 या इन नियमों के उपबंधों का उल्लंघन करके उत्सर्जित किया है और ऐसी जांच की रिपोर्ट अनुरोध करने वाले पक्षकार और संबंधित पोत के प्रशासन को भेजी जाएगी जिससे अभिसमय के अधीन उचित कार्रवाई की जा सके।

(6) पोतों से समुद्री पर्यावरण के प्रदूषण का निवारण, कमी और नियंत्रण से संबंधित अंतर्राष्ट्रीय विधि, जिसमें प्रवर्तन और सुरक्षा उपायों से संबंधित विधि सम्मिलित हैं, जो नियमों के आवेदन या व्याख्या के समय लागू हैं, इन नियमों में निर्धारित नियमों और मानकों पर आवश्यक परिवर्तनों सहित लागू होते हैं।

अध्याय 3

प्रकीर्ण

14. स्वागत सुविधाएं.- (1) महानिदेशक, संगठन द्वारा अपनाए गए दिशा-निर्देशों को ध्यान में रखते हुए, निम्नलिखित मामलों को पूरा करने के लिए पर्याप्त सुविधाओं का उपबंध सुनिश्चित करेगा, अर्थात्: -

(क) ओज़ोन परत को नुकसान पहुंचाने वाले पदार्थों और पोतों से हटाए जाने वाले ऐसे पदार्थों से युक्त उपकरणों को प्राप्त करने के लिए अपने मरम्मत बंदरगाहों का उपयोग करने वाले पोतों की आवश्यकताएं;

(ख) पोतों को बिना किसी वजह के देरी किए अनुमोदित निकास गैस सफाई प्रणाली से निकास गैस सफाई अवशेषों के स्वागत के लिए अपने बंदरगाहों, टर्मिनलों या मरम्मत बंदरगाहों का उपयोग करने वाले पोतों की जरूरतें; और

(ग) ओज़ोन परत को नुकसान पहुंचाने वाले पदार्थों को लेने के लिए जलयान ब्रेकिंग सुविधाओं की आवश्यकताओं और जलयान से हटाए जाने पर ऐसे पदार्थों वाले उपकरणों की आवश्यकताएं।

स्पष्टीकरण - इस उपनियम के प्रयोजन के लिए, "संगठन द्वारा अपनाए गए दिशा-निर्देश" से एमईआरपीएल उपाबंध 6 के अधीन स्वागत सुविधाओं के लिए 2011 के दिशा-निर्देश अभिप्रेत हैं, जिसे एमईपीसी 199(62) के अनुसार जारी किया गया है, जिसे आगे संशोधित किया जा सकता है।

(2) अगर कोई विशेष बंदरगाह या टर्मिनल, संगठन द्वारा जारी की जाने वाले दिशा-निर्देशों को ध्यान में रखते हुए, उपनियम (1) में बताए गए पदार्थों का प्रबंधन और प्रसंस्करण करने के लिए आवश्यक औद्योगिक अवसंरचना से बहुत दूर है, या वहां उसका अभाव है और इसलिए वह ऐसे पदार्थ को स्वीकार नहीं कर सकता है, तो महानिदेशक संगठन को ऐसे किसी भी बंदरगाह या टर्मिनल के बारे में सूचित करेगा जिससे यह जानकारी संगठन के सभी पक्षकारों और सदस्य देशों को उनकी जानकारी और किसी भी उचित कार्रवाई के लिए भेजी जा सके।

(3) महानिदेशक अपने बंदरगाहों और टर्मिनलों के संगठन को भी अधिसूचित करेगा जहां ऐसे पदार्थों के प्रबंधन और प्रसंस्करण के लिए स्वागत सुविधाएं उपलब्ध हैं।

15. फीस — अंतर्राष्ट्रीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र या भारतीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र के सर्वे और जारी करने की फीस अधिनियम के अधीन बनाए गए लागू नियमों के अनुसार होगी।

16. शास्ति.- (1) इन नियमों का किसी भी प्रकार का उल्लंघन या इनकी किसी आवश्यकता का अनुपालन करने में असफलता अधिनियम में विनिर्दिष्ट शास्तियों के लिए उत्तरदायी होगी।

(2) कोई भी व्यक्ति जो इन नियमों के उपबंधों के उल्लंघन में किसी भी जलयान का संचालन करता है, और जिसके लिए अधिनियम की धारा 281 की उपधारा (2) के अधीन कोई विशिष्ट शास्ति का उपबंध नहीं है, वह पचास हजार रुपये तक की शास्ति का दायी होगा और यदि उल्लंघन निरंतर होता है, तो अतिरिक्त शास्ति के साथ जो उल्लंघन जारी रहने वाले पहले दिन के पश्चात् प्रत्येक दिन के लिए पांच हजार रुपये तक बढ़ाया जा सकता है।

(3) इस नियम के अधीन कोई शास्ति लगाने से स्वामी या मालिक को अननुपालन को सुधारने की आवश्यकता से मुक्ति नहीं मिलेगी।

पहली अनुसूची

[नियम 3, नियम 4, नियम 5, नियम 6, नियम 8, नियम 11 और नियम 12 देखें]

भाग 1

पोतों से उत्सर्जन के नियंत्रण के लिए अपेक्षाएं

1. ओजोन परत को नुकसान पहुंचाने वाले पदार्थ.— (1) यह पैरा उन पर लागू नहीं होता है जो हमेशा के लिए सील किए गए उपस्कर पर लागू नहीं होते हैं, जिनमें कोई रेफ्रिजेंट चार्जिंग कनेक्शन नहीं होता है या जिनमें ओजोन को नुकसान पहुंचाने वाले पदार्थ होते हैं, जिन्हें हटाया जा सकता है।

(2) नियम 4 के उपनियम (1) के उपबंधों के अधीन रहते हुए, ओजोन परत को नुकसान पहुंचाने वाले पदार्थों का जानबूझकर किया गया उत्सर्जन प्रतिबंधित होगा:

परंतु ओजोन परत को नुकसान पहुंचाने वाले पदार्थ के रिसाव से होने वाले उत्सर्जन को, चाहे रिसाव जानबूझकर किया गया हो या नहीं, महानिदेशक विनियमित कर सकता है।

(3) (क) ऐसे प्रतिष्ठान जिनमें हाइड्रो-क्लोरोफ्लोरोकार्बन के अलावा ओजोन परत को नुकसान पहुंचाने वाले पदार्थ मौजूद हों, प्रतिबंधित होंगे,—

(i) 19 मई 2005 को या उसके पश्चात् निर्मित जलयानों पर; या

(ii) 19 मई 2005 से पहले बने जलयानों के मामले में, जिनकी संविदा के अनुसार जलयान को उपस्कर की डिलीवरी की तारीख 19 मई 2005 या उसके पश्चात् है, या संविदा के हिसाब से डिलीवरी की तारीख न होने पर, जलयान को उपस्कर की वास्तविक डिलीवरी 19 मई 2005 या उसके पश्चात् होगी।

(ख) ऐसे प्रतिष्ठान जिनमें हाइड्रोक्लोरोफ्लोरोकार्बन के अतिरिक्त ओजोन परत को नुकसान पहुंचाने वाले पदार्थ मौजूद हों, प्रतिबंधित होंगे,—

(i) 1 जनवरी 2020 को या उसके पश्चात् बने जलयान पर; या

(ii) 1 जनवरी 2020 से पहले बने जलयान के मामले में, जिनकी जलयान को उपस्कर की संविदा के अनुसार डिलीवरी की तारीख 1 जनवरी 2020 या उसके पश्चात् है, या संविदा के अनुसार डिलीवरी की तारीख न होने पर, जलयान को उपस्कर की वास्तविक डिलीवरी 1 जनवरी 2020 या उसके पश्चात् होगी।

(4) इस अनुच्छेद में निर्दिष्ट पदार्थ, और ऐसे पदार्थ युक्त उपस्कर, जलयान से हटाए जाने के पश्चात् उचित स्वागत सुविधाओं तक पहुंचाए जाएंगे।

(5) प्रत्येक जलयान, नियम 7 या नियम 8 के उपनियम (1) के अधीन रहते हुए, ओजोन परत को नुकसान पहुंचाने वाले पदार्थों से युक्त उपकरणों की एक सूची बनाए रखेगा, जैसा कि भारतीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र या अंतरराष्ट्रीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र (आईएपीपी प्रमाणपत्र) के पूरक के खंड 2.1 में निर्दिष्ट है, जैसा कि मामले के अनुसार दूसरी अनुसूची के प्ररूप 4 और प्ररूप 1 में प्रदान किया गया है।

(6) नियम 7 या नियम 8 के उपनियम (1) के उपबंधों के अधीन प्रत्येक जलयान, जिसके पास ओजोन-क्षयकारी पदार्थों वाले रिचार्जबल पद्धति हैं, एक ओजोन-क्षयकारी पदार्थों की अभिलेख बही बनाए रखेगा, जो महानिदेशक द्वारा अनुमोदित विद्यमान लॉग-बही या इलेक्ट्रॉनिक अभिलेख पद्धति का हिस्सा हो सकता है, जिसमें संगठन द्वारा अपनाए गए दिशानिर्देशों को ध्यान में रखा जाएगा:

परंतु एक इलेक्ट्रॉनिक अभिलेख पद्धति को इलेक्ट्रॉनिक अभिलेख बही माना जाएगा अगर इलेक्ट्रॉनिक अभिलेख पद्धति को महानिदेशक ने 1 अक्टूबर 2020 को या उसके पश्चात् किए गए पहले अंतर्राष्ट्रीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र नवीकरण सर्वे पर या उससे पहले मंजूरी दे दी हो, लेकिन 1 अक्टूबर 2025 के पश्चात् नहीं।

स्पष्टीकरण - इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, "संगठन द्वारा अपनाए गए दिशा-निर्देश" सेएम.ई.पी.सी. के संकल्प 312(74) द्वारा अपनाए गए एम.ए.आर.पी.एल. के अधीन इलेक्ट्रॉनिक अभिलेख पुस्तकों के उपयोग के लिए दिशा-निर्देश अभिप्रेत है, जिन्हें संशोधित किया जा सकता है।

(7) ओजोन क्षयकारी पदार्थों की अभिलेख पुस्तिका में प्रविष्टियां पदार्थ के द्रव्यमान (किलोग्राम) के अनुसार दर्ज की जाएंगी और निम्नलिखित विवरणों के संबंध में प्रत्येक अवसर पर बिना किसी विलंब के पूरी की जाएंगी, अर्थात्:-

(क) ओजोन परत को नुकसान पहुंचाने वाले पदार्थों वाले उपकरणों का पूर्ण या आंशिक रिचार्ज;

(ख) ओजोन परत को नुकसान पहुंचाने वाले पदार्थों से युक्त उपकरणों की मरम्मत या रखरखाव;

(ग) वायुमंडल में ओजोन परत को नुकसान पहुंचाने वाले पदार्थों का उत्सर्जन—

(i) विचार-विमर्श करना; और

(ii) गैर-जानबूझकर;

(घ) ज़मीन पर बनी स्वागत सुविधाओं में ओजोन को नुकसान पहुंचाने वाले पदार्थों का निकालना; और

(ङ) जलयान को ओजोन-क्षयकारी पदार्थों की आपूर्ति।

2. नाइट्रोजन ऑक्साइड (एनओx).— (1) (क) यह अनुच्छेद निम्नलिखित श्रेणियों पर लागू होगा, अर्थात्:—

(i) पोत पर लगा हर समुद्री डीज़ल इंजन जिसका पावर आउटपुट 130 केडब्ल्यू से ज्यादा हो; और

(ii) 130 किलोवाट से अधिक बिजली उत्पादन वाला प्रत्येक समुद्री डीज़ल इंजन जो 1 जनवरी 2000 को या उसके पश्चात् प्रमुख संपरिवर्तन से गुजरता है, सिवाय तब के जब महानिदेशक की संतुष्टि के लिए यह प्रदर्शित किया जाता है कि ऐसा इंजन उस इंजन के समान प्रतिस्थापन है जिसे वह प्रतिस्थापित कर रहा है और अन्यथा उप-खण्ड (i) के अधीन नहीं आता है।

स्पष्टीकरण - इस उपखंड की व्याख्या के प्रयोजन के लिए, "एमईपीसी.1/ सीआईआरसी.795/आरईवी.9 के अनुसार जारी एमएआरपीओएल उपाबंध 6 की एकीकृत व्याख्या, जैसा कि संशोधित किया जा सकता है, का संदर्भ लिया जाना चाहिए।"

(ख) यह पैरा निम्नलिखित श्रेणियों पर लागू नहीं होगा, अर्थात्:—

(i) एक समुद्री डीज़ल इंजन जो केवल आपातकाल के लिए प्रयोग किया जाता है या केवल किसी डिवाइस या उपस्कर को पावर देने के लिए बनाया गया है, जिसका प्रयोग केवल आपातकाल के लिए उस जलयान पर किया जाता है जिस पर वह लगा है, या लाइफ़बोट में लगा समुद्री डीज़ल इंजन जो केवल आपातकाल के लिए प्रयोग किया जाता है; और

(ii) समुद्री डीज़ल इंजन जो केवल जल के भीतर यात्राओं में लगे पोत पर स्थापित है, जो भारत की संप्रभुता या अधिकार क्षेत्र के अधीन है, किंतु महानिदेशक ने ऐसे इंजन के लिए वैकल्पिक एनओx नियंत्रण उपाय निर्दिष्ट किया हो।

(ग) उपपैरा (1) के खंड (क) के उपबंध के बावजूद, महानिदेशक 19 मई 2005 से पहले बने किसी भी समुद्री डीज़ल इंजन पर लगे किसी भी समुद्री डीज़ल इंजन या किसी भी बड़े संपरिवर्तन से गुजरने वाले समुद्री डीज़ल इंजन को इस पैरा के लागू होने से छूट दे सकते हैं, किंतु जिस जलयान पर इंजन लगा है, वह केवल उसी राज्य के बंदरगाह या ऑफ़शोर टर्मिनल तक सफ़र करता हो, जिसका झंडा जलयान पर फहराने का अधिकार है।

(2)(क) इस पैरा के प्रयोजन के लिए, प्रमुख संपरिवर्तन से 1 जनवरी, 2000 को या उसके पश्चात् समुद्री डीज़ल इंजन के ऐसा संशोधन अभिप्रेत है, जिसे उपपैरा (3), उपपैरा (4), या उपपैरा (5) के खंड (क) के उपखंड (i) में निर्धारित मानकों के अनुसार पहले से प्रमाणित नहीं किया गया है, जहां—

(i) इंजन को समुद्री डीज़ल इंजन से बदल दिया जाता है या एक और समुद्री डीज़ल इंजन लगाया जाता है; या

(ii) रिवाइज्ड एनओx तकनीकी कोड 2008 में बताए गए अनुसार इंजन में कोई बड़ा परिवर्तन किया जाता है; या

(iii) इंजन की अधिकतम सतत रेटिंग, इंजन के प्रारंभिक प्रमाणीकरण की अधिकतम सतत रेटिंग की तुलना में दस प्रतिशत से ज्यादा बढ़ जाती है।

(ख) किसी बड़े संपरिवर्तन के लिए, जिसमें समुद्री डीज़ल इंजन को दूसरे समुद्री डीज़ल इंजन से बदलना हो, या एक और समुद्री डीज़ल इंजन लगाना हो, इंजन बदलने या जोड़ने के समय इस पैरा में दिए गए मानक लागू होंगे।

(ग) केवल प्रतिस्थापन इंजन के मामले में, अगर ऐसे प्रतिस्थापन इंजन के लिए उपपैरा 5 (टियर 3, जैसा लागू हो) के खंड (क) के उपखंड (i) में दिए गए मानकों को पूरा करना मुमकिन नहीं है, तो उस प्रतिस्थापन इंजन को संगठन द्वारा बनाए गए दिशा-निर्देश को ध्यान में रखते हुए उपपैरा (4) (टियर 2) में दिए गए मानकों को पूरा करना होगा और महानिदेशक उन मामलों में संगठन को बताएगा, जहां इस उपपैरा के उपबंध के अनुसार 1 अगस्त 2025 को या उसके पश्चात् टियर 3 के बजाय टियर 2 प्रतिस्थापन इंजन लगाया गया है।

स्पष्टीकरण - इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, "संगठन द्वारा अपनाए गए दिशानिर्देश" से एमईपीसी.1/सीआईआरसी.795/आरईवी.9 के माध्यम से जारी एमएआरपीओएल उपाबंध 6 की एकीकृत व्याख्या, और "गैर-समान प्रतिस्थापन के संबंध में एमएआरपीओएल उपाबंध 6 के विनियमन 13.2.2 द्वारा आवश्यक 2013 दिशानिर्देश" इंजनों को एमईपीसी संकल्प एमईपीसी.230 (81) के अधीन जारी टियर 3 सीमा को पूरा करने की आवश्यकता नहीं है, जैसा कि संशोधित किया जा सकता है, अभिप्रेत है।

(घ) उपपैरा (2) के खंड (क) के उपखंड (ii) और उपखंड (iii) में निर्दिष्ट समुद्री डीज़ल इंजन निम्नलिखित मानकों को पूरा करेगा, अर्थात्: -

(i) 1 जनवरी 2000 से पहले निर्मित जलयानों के लिए, उपपैरा (3) में निर्धारित मानक लागू होंगे; और

(ii) 1 जनवरी 2000 को या उसके पश्चात् निर्मित जलयानों के लिए, जलयान के निर्माण के समय लागू मानक लागू होंगे।

टियर 1

(3) नियम 4 के उपबंधों के अधीन, 1 जनवरी, 2000 को या उसके पश्चात् और 1 जनवरी, 2011 से पहले निर्मित जलयान पर स्थापित समुद्री डीज़ल इंजन का संचालन निषिद्ध है, सिवाय तब जब इंजन से नाइट्रोजन ऑक्साइड (एनओ₂ के कुल भारित उत्सर्जन के रूप में गणना) का उत्सर्जन निम्नलिखित सीमाओं के भीतर हो, जहां एन = रेटेड इंजन गति (क्रैंकशाफ्ट चक्र प्रति मिनट), अर्थात्: -

(क) 17.0 ग्राम/किलोवाट घंटा जब एन 130 आरपीएम से कम है;

(ख) $45 \cdot \text{एन} (-0.2)$ जी/किलोवाट घंटा जब एन 130 या उससे अधिक लेकिन 2,000 आरपीएम से कम है;

(ग) 9.8 ग्राम/किलोवाट घंटा जब एन 2,000 आरपीएम या उससे अधिक हो।

स्पष्टीकरण .— इस उपपैरा की व्याख्या के प्रयोजन के लिए, टियर I इंजनों के प्रमाणन और संशोधनों से संबंधित एनओx तकनीकी कोड के अनुप्रयोग के लिए दिशानिर्देशों का संदर्भ लिया जाना चाहिए (एमईपीसी.1/सीआईआरसी.679), जैसा कि संशोधित किया जा सकता है।

टियर 2

(4) नियम 4 के उपबंधों के अधीन, 1 जनवरी, 2011 को या उसके पश्चात् निर्मित किसी जलयान पर स्थापित समुद्री डीजल इंजन का परिचालन प्रतिबंधित है, सिवाय तब जब इंजन से नाइट्रोजन ऑक्साइड का उत्सर्जन (एनओ2 के कुल भारित उत्सर्जन के रूप में गणना की जाती है) निम्नलिखित सीमाओं के भीतर हो, जहां एन = रेटेड इंजन गति (क्रैंकशाफ्ट चक्कर प्रति मिनट), अर्थात्:—

(क) 14.4 ग्राम/किलोवाट घंटा जब एन 130 आरपीएम से कम है;

(ख) $44 \cdot \text{एन} (-0.23)$ ग्राम/किलोवाट घंटा जब एन 130 या उससे अधिक परंतु 2,000 आरपीएम से कम हो;

(ग) 7.7 ग्राम/किलोवाट घंटा जब एन 2,000 आरपीएम या उससे अधिक हो।

टियर 3

(5)(क) नियम 4 के उपबंधों के अधीन रहते हुए, उपपैरा (6) (एनओ एक्स टियर 3 उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र) के अधीन टियर 3 एनओxनियंत्रण के लिए नामित उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र में, किसी जलयान पर स्थापित समुद्री डीजल इंजन का प्रचालन निषिद्ध है,—

(i) इंजन से नाइट्रोजन ऑक्साइड का उत्सर्जन (एनओ2 के कुल भारित उत्सर्जन के रूप में गणना की जाती है) निम्नलिखित सीमाओं के भीतर जहां एन = रेटेड इंजन गति (क्रैंकशाफ्ट चक्कर प्रति मिनट):

(अ) 3.4 ग्राम/किलोवाट घंटा जब एन 130 आरपीएम से कम है;

(आ) $9 \cdot \text{एन} (-0.2)$ ग्राम/किलोवाट घंटा जब एन 130 या उससे अधिक लेकिन 2,000 आरपीएम से कम हो;

(इ) 2.0 ग्राम/किलोवाट घंटा जब एन 2,000 आरपीएम या उससे अधिक हो;

(ii) जब जलयान का निर्माण निम्नलिखित तारीख को या उसके पश्चात् किया जाता है,—

(अ) 1 जनवरी 2016 और उत्तरी अमेरिकी उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र या संयुक्त राज्य अमेरिका कैरेबियन सागर उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र में परिचालन कर रहा है;

(आ) 1 जनवरी 2021 और बाल्टिक सागर उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र या उत्तरी सागर उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र में परिचालन कर रहा है;

(iii) जब वह जलयान खंड (क) के उपखंड (ii) में बताए गए उत्सर्जन कंट्रोल एरिया के अलावा, एनओ X टियर 3 उत्सर्जन कंट्रोल एरिया में काम कर रहा हो, और ऐसे उत्सर्जन कंट्रोल एरिया को अपनाने की तारीख को या उसके पश्चात् बनाया गया हो, या किसी पश्चात् की तारीख को जैसा कि एनओ X टियर 3 उत्सर्जन कंट्रोल एरिया को नाम देने वाले अमेंडमेंट में संगठन द्वारा बताया गया हो, जो भी पश्चात् में हो।

(ख) खंड (क) के उपखंड (झ) में निर्धारित मानक निम्नलिखित श्रेणियों पर लागू नहीं होंगे, अर्थात्:-

(i) लंबाई(एल)वाले जलयान पर लगा समुद्री डीज़ल इंजन, जब इसे विशेष तौर पर डिज़ाइन किया गया हो, और इसका प्रयोग केवल मनोरंजन के उद्देश्य से किया जाता हो; या

(ii) एक समुद्री डीज़ल इंजन जो ऐसे जलयान पर लगा हो जिसकी संयुक्त नामपट्टिका डीज़ल इंजन प्रोपल्शन पावर 750 केडब्ल्यू से कम हो, अगर महानिदेशक की संतुष्टि के लिए यह साबित हो जाए कि जलयान अपने डिज़ाइन या विनिर्माण की सीमाओं के कारण खंड (क) के उपखंड (i) में बताए गए मानकों का पालन नहीं कर सकता है; या

(iii) 1 जनवरी 2021 से पहले निर्मित 500 सकल टन से कम, 24 मीटर या उससे अधिक लंबाई (एल) वाले पोत पर स्थापित एक समुद्री डीज़ल इंजन, जब इसे विशेष रूप से डिज़ाइन किया गया हो, और इसका उपयोग पूरी तरह मनोरंजक उद्देश्यों के लिए किया जाता हो।

स्पष्टीकरण - इस उपपैरा के उद्देश्य के लिए, "लंबाई (एल)" का अर्थ है, कील के शीर्ष से मापी गई सबसे कम मोल्डेड गहराई के 85 प्रतिशत पर जल रेखा पर कुल लंबाई का 96 प्रतिशत, या उस जल रेखा पर स्टेम के अगले हिस्से से रडर स्टॉक की धुरी तक की लंबाई, यदि वह अधिक हो। कील की रेक जिस जल रेखा पर एस की लंबाई मापी जाती है, वह डिज़ाइन की गई जल रेखा के समानांतर होगी। लंबाई (एल) मीटर में मापी जाएगी।

(ग) खंड (क) के अधीन आने वाले जलयान पर लगे समुद्री डीज़ल इंजन का टियर और ऑन/ऑफ स्टेटस, जो टियर 2 और टियर 3 दोनों के लिए प्रमाणित हैं या जो केवल टियर 2 के लिए प्रमाणित हैं, और जैसा कि संगठन द्वारा अपनाए गए दिशा-निर्देश को ध्यान में रखते हुए समझा गया है, संगठन द्वारा अपनाए गए दिशा-निर्देश को ध्यान में रखते हुए, एनओ x टियर 3 उत्सर्जन कंट्रोल एरिया में प्रवेश और निकास पर, या जब ऐसे क्षेत्र में ऑन/ऑफ स्टेटस बदलता है, तो जलयान की तारीख, समय और पोज़िशन के साथ, महानिदेशक के निर्देशानुसार ऐसी लॉगबही या इलेक्ट्रॉनिक अभिलेख बही में अभिलेख किया जाएगा।

स्पष्टीकरण - इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, "संगठन द्वारा अपनाए गए दिशा-निर्देश" से एमएआरपीओएल उपाबंध 6 की एकीकृत निर्वचन, जिसे एमईपीसी.1/सीआईआरसी. 795/आरईवी.9 के द्वारा अपनाया गया है, जिसे बदला जा सकता है और एमएआरपीओएल के अधीन इलेक्ट्रॉनिक अभिलेख बुक्स के प्रयोग के लिए दिशा-निर्देश, जिन्हें संकल्प एमईपीसी.312(74) के द्वारा अपनाया गया है, जिसे बदला जा सकता है।

(घ) समुद्री डीज़ल इंजन से नाइट्रोजन ऑक्साइड का उत्सर्जन, खंड (क) के अधीन, जो किसी नवनिर्मित पोत के निर्माण और समुद्री परीक्षण के तुरंत पश्चात् या जलयान के परिवर्तन, मरम्मत और/या रखरखाव के पहले और पश्चात् में होता है, या टियर 2 इंजन या दोहरे ईंधन इंजन के रखरखाव या मरम्मत के दौरान होता है, जब पोत को सुरक्षा आवश्यकताओं के कारण बोर्ड पर गैस ईंधन या गैस कार्गो नहीं रखना आवश्यक होता है, जिसके लिए गतिविधियां किसी शिपयार्ड या एनओ X टियर 3 उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र में स्थित अन्य मरम्मत सुविधा में होती हैं, उन्हें अस्थायी रूप से छूट दी जाती है, बशर्ते कि निम्नलिखित शर्तें पूरी हों, अर्थात्:-

(i) इंजन टियर 2 एनओ X सीमा को पूरा करता है; और

(ii) जलयान सीधे शिपयार्ड या दूसरी रिपेयर सुविधा के लिए जाता है या वहां से आता है, छूट के समय के दौरान कार्गो लोड या अनलोड नहीं करता है, और अगर लागू हो, तो उस बंदरगाह राज्य द्वारा बताई गई किसी भी अतिरिक्त विशेष रूटिंग आवश्यकताओं को मानता है जिसमें शिपयार्ड या दूसरी रिपेयर सुविधा मौजूद है।

(ड) खंड (घ) में प्रदान की गई छूट निम्नलिखित अवसरों पर लागू होगी, अर्थात्: -

(i) नवनिर्मित जलयान के लिए, वह अवधि जब जलयान को शिपयार्ड से वितरित किया जाता है, जिसमें समुद्री परीक्षण भी सम्मिलित है, और उस समय समाप्त होती है जब जलयान सीधे किसी एनओ X टियर 3 उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र से बाहर निकलता है या, दोहरे ईंधन इंजन से सुसज्जित जलयान के संबंध में, जलयान सीधे किसी एनओ एक्स टियर 3 उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र से बाहर निकलता है या किसी एन ओ एक्स टियर 3 उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र में स्थित जलयान के लिए उपयुक्त निकटतम गैस ईंधन बंकरिंग सुविधा की ओर सीधे आगे बढ़ता है ;

(ii) टियर 2 इंजन वाले किसी जलयान के लिए, जिसका संपरिवर्तन, मेंटेनेंस या रिपेयर हो रहा है, यह समय उस समय से शुरू होता है जब जलयान किसी एनओ X टियर 3 उत्सर्जन कंट्रोल क्षेत्र में एंटर करता है और सीधे शिपयार्ड या दूसरी रिपेयर फैसिलिटी की ओर बढ़ता है, और उस समय खत्म होता है जब जलयान को शिपयार्ड या दूसरी रिपेयर फैसिलिटी से छोड़ा जाता है और सी ट्रायल करने के पश्चात्, अगर लागू हो, सीधे किसी एनओ X टियर 3 उत्सर्जन कंट्रोल एरिया से बाहर निकलता है; या

(iii) दोहरे ईंधन इंजन वाले पोत के लिए जो संपरिवर्तन, रखरखाव या मरम्मत से गुजर रहा है, जब जलयान को सुरक्षा आवश्यकताओं के कारण बोर्ड पर गैस ईंधन या गैस कार्गो नहीं रखना आवश्यक होता है, यह अवधि उस समय से शुरू होती है जब जलयान किसी एनओ X टियर 3 उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र में प्रवेश करता है या जब यह किसी एनओ X टियर 3 उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र में डीगैस किया जाता है और सीधे शिपयार्ड या अन्य मरम्मत सुविधा के लिए आगे बढ़ता है, और उस समय समाप्त होता है जब पोत को शिपयार्ड या अन्य मरम्मत सुविधा से छोड़ा जाता है और सीधे किसी एनओ X टियर 3 उत्सर्जन कंट्रोल क्षेत्र से बाहर निकलता है या किसी एनओ X टियर 3 उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र में स्थित जलयान के लिए उपयुक्त निकटतम गैस ईंधन बंकरिंग सुविधा के लिए सीधे आगे बढ़ता है ।

(6) इस पैरा के प्रयोजन के लिए, एनओ X टियर 3 उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र कोई भी समुद्री क्षेत्र होगा, जिसमें कोई बंदरगाह क्षेत्र भी सम्मिलित होगा, जिसे संगठन द्वारा दूसरी अनुसूची के परिशिष्ट 2 में निर्धारित मानदंडों और प्रक्रियाओं के अनुसार नामित किया जाएगा और इसमें निम्नलिखित क्षेत्र सम्मिलित होंगे, अर्थात्: -

(क) उत्तरी अमेरिकी उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र, जिसका अर्थ अभिसमय के उपाबंध 6 के परिशिष्ट 7 में निर्देशांकों द्वारा वर्णित क्षेत्र है;

(ख) संयुक्त राज्य अमेरिका कैरिबियन सागर उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र, जिसका अभिप्राय अभिसमय के उपाबंध 6 के परिशिष्ट 7 में निर्देशांकों द्वारा वर्णित क्षेत्र से है;

(ग) बाल्टिक सागर उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र जिसका अभिप्राय है बोथोनिया की खाड़ी, फिनलैंड की खाड़ी तथा स्केरेक में 57°44.8' उत्तर पर स्कॉ के समानांतर बाल्टिक सागर से घिरा बाल्टिक सागर का प्रवेश द्वार;

(घ) उत्तरी सागर उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र जिसका अभिप्राय उत्तरी सागर से है, जिसमें निम्नलिखित के बीच की सीमा वाले समुद्र सम्मिलित हैं:

(i) उत्तरी सागर अक्षांश 62° उत्तर के दक्षिण तथा देशांतर 4° पश्चिम के पूर्व की ओर;

(ii) स्केगराक, जिसकी दक्षिणी सीमा स्को के पूर्व में लैटीट्यूड 57° 44.8' एन से तय होती है; और

(iii) इंग्लिश चैनल और इसका पहुंच क्षेत्र 5° पश्चिम देशांतर के पूर्व की ओर तथा 48° 30' उत्तर अक्षांश के उत्तर की ओर है।

(7) (क) उपपैरा (1) के खंड (क) के उपखंड (i) के उपबंधों के अधीन, 5000 किलोवाट से अधिक शक्ति उत्पादन और 90 लीटर या उससे अधिक प्रति सिलेंडर विस्थापन वाला समुद्री डीजल इंजन, जो 1 जनवरी 1990 को या उसके पश्चात् निर्मित लेकिन 1 जनवरी 2000 से पहले के पोत पर स्थापित किया गया हो, खंड (घ) में निर्धारित उत्सर्जन सीमाओं का पालन करेगा:

परंतु उस इंजन के लिए एक अनुमोदित विधि को संगठन द्वारा अपनाए गए दिशा-निर्देशों को ध्यान में रखते हुए किसी पक्षकार द्वारा प्रमाणित किया गया हो और ऐसे प्रमाणन की अधिसूचना संगठन द्वारा अपनाए गए दिशा-निर्देशों को ध्यान में रखते हुए ऐसे प्रशासन द्वारा संगठन को प्रस्तुत की गई हो, और इस उपपैरा का अनुपालन निम्नलिखित मामलों में से एक के माध्यम से प्रदर्शित किया जाएगा, अर्थात्:—

(i) प्रमाणित अनुमोदित तरीके का प्रतिष्ठापन, जैसा कि अनुमोदित तरीके की फ़ाइल में बताए गए सत्यापन प्रक्रिया का प्रयोग करके सर्वे से पुष्ट किया गया हो, जिसमें जलयान के अंतर्राष्ट्रीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र पर अनुमोदित तरीके की मौजूदगी का सही नोटेशन सम्मिलित हो; या

(ii) इंजन का प्रमाणन जो पुष्टि करता है कि वह उपपैरा (3), उपपैरा (4) या उपपैरा (5) के खंड (क) के उपखंड (i) में निर्धारित सीमाओं के भीतर संचालित होता है और जलयान के अंतर्राष्ट्रीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र पर इंजन प्रमाणन का उचित नोटेशन।

स्पष्टीकरण - इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, "संगठन द्वारा अपनाए गए दिशा-निर्देश" से अनुमोदित पद्धति प्रक्रिया पर 2014 दिशा-निर्देश (संकल्प एमईपीसी.243(66)) है, जिसे संशोधित किया जा सकता है और एमएआरपीओएल उपाबंध 6 (संकल्प एमईपीसी.242(66)) के विनियमन 13.7.1 के अधीन आवश्यक अनुमोदित पद्धति के प्रमाणीकरण को कवर करने वाले प्रशासन द्वारा संगठन को प्रस्तुत की जाने वाली सूचना के संबंध में 2014 दिशा-निर्देश, जिसे संशोधित किया जा सकता है।

(ख) खंड (क) में समाहित उपबंध, खंड (क) के अधीन अधिसूचना जमा होने के बारह महीने या उससे अधिक समय पश्चात् होने वाले पहले नवीकरण सर्वेक्षण के पश्चात् लागू नहीं होंगे:—

जहां किसी जलयान का स्वामी, जिस पर कोई अनुमोदित पद्धति लगाई जानी है, महानिदेशक को यह दिखा सके कि अनुमोदित पद्धति पाने की पूरी कोशिशों के बावजूद वाणिज्यिक रूप से उपलब्ध नहीं था, तो उस अनुमोदित पद्धति को जलयान पर उस जलयान के अगले वार्षिक सर्वे से पहले लगाया जाएगा, जो अनुमोदित तरीके के वाणिज्यिक रूप से उपलब्ध होने के पश्चात् होगा।

(ग) 1 जनवरी, 1990 को या उसके पश्चात् निर्मित, किन्तु 1 जनवरी, 2000 से पहले के जलयान पर स्थापित 5000 किलोवाट से अधिक शक्ति उत्पादन तथा 90 लीटर या उससे अधिक प्रति सिलेंडर विस्थापन वाले समुद्री डीजल इंजन के संबंध में, अंतर्राष्ट्रीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र, ऐसे समुद्री डीजल इंजन के लिए, जिस पर खंड (क) लागू होता है, निम्नलिखित मामलों में से एक का संकेत देगा, अर्थात्:—

(i) खंड (क) के परंतुक के उपखंड (i) के अनुसार अनुमोदित पद्धति लागू की गई है;

(ii) इंजन को खंड (क) के परंतुक के उपखंड (ii) के अनुसार प्रमाणित किया गया है;

(iii) खंड (ख) में बताई गई पद्धति के अनुसार कोई मंजूर पद्धति अभी तक वाणिज्यिक रूप से उपलब्ध नहीं है; या

(iv) कोई स्वीकृत पद्धति लागू नहीं है।

(घ) नियम 4 के उपबंधों के अधीन, खंड (क) में वर्णित समुद्री डीजल इंजन का संचालन निषिद्ध है, सिवाय तब जब इंजन से नाइट्रोजन ऑक्साइड का उत्सर्जन (एनओ₂ के कुल भारित उत्सर्जन के रूप में गणना की जाती है) निम्नलिखित सीमाओं के भीतर हो, जहां एन = रेटेड इंजन गति (क्रैंकशाफ्ट चक्र प्रति मिनट) -

(क) 17.0 ग्राम/किलोवाट घंटा जब एन 130 आरपीएम से कम है;

(ख) $45 \cdot n (-0.2)$ ग्राम/ किलोवाट घंटा जब एन 130 या उससे ज्यादा लेकिन 2,000 आरपीएम से कम हो; और

(ग) 9.8 ग्राम/किलोवाट घंटा जब एन 2,000 आरपीएम या उससे अधिक हो।

(ङ) एनओएक्स तकनीकी संहिता, 2008 के अध्याय 7 के अनुसार होगा और इसमें निम्नलिखित मामलों का सत्यापन सम्मिलित होगा, अर्थात: -

(i) बेस समुद्री डीजल इंजन के डिज़ाइनर द्वारा, जिस पर अनुमोदित तरीका लागू होता है, यह कि अनुमोदित तरीके का संगणित असर इंजन की रेटिंग को एक प्रतिशत से ज्यादा कम नहीं करेगा, ईंधन की खपत को दो प्रतिशत से ज्यादा नहीं बढ़ाएगा, जैसा कि पुनरीक्षित एनओ_x तकनीकी संहिता 2008 में बताए गए सही परीक्षण साइकिल के अनुसार मापा गया है, या इंजन की टिकाऊपन या विश्वसनीयता पर बुरा असर नहीं डालेगा; और

(ii) कि अनुमोदित तरीके की लागत बहुत ज्यादा नहीं है, जो खंड (घ) में बताए गए मानक को पाने के लिए अनुमोदित तरीके से कम किए गए एनओ_x की मात्रा और ऐसे अनुमोदित तरीके को खरीदने और इंस्टॉल करने की लागत की तुलना करके तय की जाती है और ऐसी लागत 375 स्पेशल ड्रॉइंग राइट्स/मीट्रिक टन एनओ_x से ज्यादा नहीं होगी, जिसे नीचे दिए गए कॉस्ट-इफेक्टिवनेस (सीई) फॉर्मूले के अनुसार और संगठन द्वारा अपनाए गए दिशा-निर्देश को ध्यान में रखते हुए संगणित किया जाएगा:

परंतु इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, किसी मंजूर पद्धति की कीमत 375 स्पेशल ड्रॉइंग राइट्स/मीट्रिक टन एनओ_x से ज्यादा नहीं होगी, जिसे नीचे दिए गए कॉस्ट-इफेक्टिवनेस (सीई) फॉर्मूले के हिसाब से संगणित किया गया है:

$$\text{सीई} = \frac{\text{स्वीकृत विधि की लागत} \times 10^6}{P(\text{किलोवाट}) \times 0.768 \times 6000(\text{घंटे प्रति वर्ष}) \times 5(\text{वर्ष}) \times ? \text{NO}_x(\text{ग्राम/किलोवाट-घंटा})}$$

स्पष्टीकरण .— इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, “संगठन द्वारा अपनाए गए दिशा-निर्देश” से संशोधित एमएआरपीओएल उपाबंध 6 (एमईपीसी.1/सीआईआरसी.678) के विनियमन 13.7.5 में लागत-प्रभावशीलता फार्मूले के लिए परिभाषाएं अभिप्रेत हैं, जैसा कि संशोधित किया जा सकता है।

(8) इस पैरा में निर्धारित मानकों के लिए प्रमाणन, परीक्षण और माप प्रक्रियाओं में संशोधित एनओएक्स तकनीकी संहिता 2008 लागू होगी।

(9) संशोधित एनओएक्स तकनीकी संहिता 2008 में निर्धारित एनओएक्स उत्सर्जन को निर्धारित करने की प्रक्रियाएं इंजन के सामान्य संचालन का प्रतिनिधित्व करने के लिए हैं, और कोई भी डिफीट डिवाइस और अतार्किक उत्सर्जन नियंत्रण रणनीति इस प्रयोजन को कमजोर करती है और इसकी अनुज्ञा नहीं होगी:

परंतु यह पैरा उन सहायक नियंत्रण उपकरणों के उपयोग को नहीं रोकेगा, जिनका उपयोग इंजन और/या उसके सहायक उपकरणों को ऐसी परिचालन स्थितियों से बचाने के लिए किया जाता है, जिनके परिणामस्वरूप नुकसान या असफलता हो सकती है, या जिनका उपयोग इंजन को चालू करने में सहायता के लिए किया जाता है।

3. **सल्फर ऑक्साइड (एसओ_x) और कण पदार्थ—**(1) जलयानों पर उपयोग के लिए ले जाए जाने वाले या उपयोग किए जाने वाले ईंधन तेल में सल्फर की मात्रा 0.5% एम/एम से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(2) जलयानों पर उपयोग के लिए प्रदाय किए गए बचे हुए ईंधन तेल में सल्फर की वैश्विक औसत मात्रा पर, संगठन द्वारा बनाए गए दिशानिर्देशों को ध्यान में रखते हुए नज़र रखी जाएगी।

स्पष्टीकरण—इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, “संगठन द्वारा अपनाए गए दिशानिर्देश” से पोत पर उपयोग के लिए प्रदाय किए गए ईंधन तेलों में सल्फर की वैश्विक औसत मात्रा पर नज़र रखने के लिए 2020 के दिशानिर्देश (संकल्प एमईपीसी. 326 (75)) अभिप्रेत है, जिसमें संशोधन किया जा सके।

(3) इस पैरा के प्रयोजन के लिए, उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र कोई भी समुद्री क्षेत्र होगा, जिसमें कोई भी बंदरगाह क्षेत्र सम्मिलित है, जिसे संगठन द्वारा दूसरी अनुसूची के परिशिष्ट 2 में दिए गए मानदंडों और प्रक्रियाओं के अनुसार नामनिर्दिष्ट किया गया है, और इस पैरा के अधीन उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र ये हैं:—

(क) अभिसमय के अनुबंध 1 के नियम 1.11.2 में यथा परिभाषित बाल्टिक सागर क्षेत्र;

(ख) अभिसमय के अनुबंध 5 के नियम 1.14.6 में यथा परिभाषित उत्तरी सागर क्षेत्र;

(ग) उत्तरी अमेरिकी उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र, जिससे वह क्षेत्र अभिप्रेत है, जिसे अभिसमय के अनुबंध 6 के परिशिष्ट 7 में दिए गए निर्देशांकों द्वारा वर्णित किया गया है;

(घ) संयुक्त राज्य कैरिबियन सागर उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र, जिससे वह क्षेत्र अभिप्रेत है, जिसे अभिसमय के अनुबंध 6 के परिशिष्ट 7 में दिए गए निर्देशांकों द्वारा वर्णित किया गया है;

(ङ) भूमध्य सागर उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र, जिससे वह क्षेत्र अभिप्रेत है जिसे अभिसमय के अनुबंध 6 के परिशिष्ट 7 में दिए गए निर्देशांकों द्वारा वर्णित किया गया है; और

(च) कोई भी समुद्री क्षेत्र, जिसमें कोई भी बंदरगाह क्षेत्र सम्मिलित है, जिसे संगठन द्वारा, दूसरी अनुसूची के परिशिष्ट 2 में दिए गए मानदंडों और प्रक्रियाओं के अनुसार नामनिर्दिष्ट किया गया है।

(4) जब कोई जलयान किसी उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र के भीतर चल रहा हो, तो जलयान पर उपयोग होने वाले ईंधन तेल में सल्फर की मात्रा 0.10% एम/एम से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(5) उपपैरा (1) और उपपैरा (2) में निर्दिष्ट ईंधन तेल के सल्फर संघटक इस अनुसूची के पैरा 6 द्वारा यथा अपेक्षित, उसके प्रदाता द्वारा अभिलिखित किए जाएंगे।

(6) जो जलयान उपपैरा (4) का पालन करने के लिए अलग-अलग ईंधन तेलों का उपयोग करते हैं और उपपैरा (3) में बताए गए उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र में प्रवेश करते हैं या उससे बाहर निकलते हैं, उन्हें एक लिखित प्रक्रिया अपने साथ रखनी होगी। यह प्रक्रिया दिखाएगी कि ईंधन तेल बदलने का काम किस तरह किया जाएगा, जिससे ईंधन तेल सेवा प्रणाली को, उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र में प्रवेश करने से पहले, उपपैरा (4) में बताई गई लागू सल्फर सीमा से अधिक सल्फर वाले सभी ईंधन तेलों से पूरी तरह से साफ़ करने के लिए पर्याप्त समय मिल सके। साथ ही, प्रत्येक टैंक में कम सल्फर वाले ईंधन तेलों की मात्रा, और जब भी कोई ईंधन तेल बदलने का काम उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र में प्रवेश करने से पहले पूरा हो या ऐसे क्षेत्र से बाहर निकलने के पश्चात्शुरू हो, तो जलयान की तारीख, समय और स्थिति को, महानिदेशक द्वारा निर्धारित लॉग-बुक या इलेक्ट्रॉनिक अभिलेख बुक में दर्ज किया जाएगा।

स्पष्टीकरण—इस उपपैरा के निर्वचन के प्रयोजन के लिए, एम.ए.आर.पी.ओ.एल.के अधीन इलेक्ट्रॉनिक अभिलेख बुक के उपयोग के लिए जारी यथा संशोधित दिशानिर्देशों का संदर्भ लिया जाएगा, जिन्हें संकल्प एमईपीसी. 312(74) द्वारा अंगीकार किया गया है।

(7) उपपैरा (3) के अधीन एक विशेष उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र को तय करने वाले संशोधन के लागू होने के तुरंत पश्चात् पहले बारह मास के दौरान, उस उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र में चलने वाले जलयानों को उपपैरा (4) और उपपैरा (6) की अपेक्षाओं से और उपपैरा (5) की अपेक्षाओं से छूट दी जाएगी, जहां तक उनका संबंध उपपैरा (4) से है।

(8) जहांमहानिदेशक द्वारा सम्यक् रूप से प्राधिकृत कोई अधिकारी, उपयोग हो रहे ईंधनतेलनमूना या जलयान पर विद्यमानईंधन तेलनमूने का विश्लेषण करवाना चाहता है, तो यह अनुसूची 2 के परिशिष्ट 5 में बताई गई सत्यापन प्रक्रिया के अनुसार किया जाएगा, जिससे यह तय किया जा सके कि जलयान पर उपयोग किया जा रहा या उपयोग के लिए ले जाया जा रहा ईंधनतेल उपपैरा (1) या उपपैरा (4) की अपेक्षाओं को पूरा करता है या नहीं:

परंतु उपयोग हो रहे ईंधन तेलनमूने को संगठन द्वारा अपनाए गए दिशानिर्देशों को ध्यान में रखकर निकाला जाएगा और जलयान पर विद्यमान ईंधनतेलनमूना को संगठन द्वारा अपनाए जाने वाली दिशानिर्देशों को ध्यान में रखकर निकाला जाएगा।

स्पष्टीकरण—इस उपपैरा के लिए “संगठन द्वारा अपनाई गई दिशानिर्देशों” से जहाज़ पर उपयोग होने वाले ईंधन तेल में सल्फर कंटेंट के सत्यापन के लिए ऑन-बोर्ड सैंपलिंग के लिए 2019 के दिशानिर्देश (एमईपीसी.1/सीआईआरसी.864/आरईवी.1) अभिप्रेत है, जिन्हें संशोधित किया जा सके और जहाज़ पर उपयोग होने वाले या ले जाए जाने वाले ईंधनतेल की ऑन-बोर्ड सैंपलिंग के लिए 2020 की दिशानिर्देशों (एमईपीसी.1/सीआईआरसी.889), जिन्हें संशोधित किया जा सके।

(9) नमूने को ऐसे अधिकारियों द्वारा जहाज़ के प्रतिनिधि की उपस्थिति में पहचान के एक विशेष तरीके से सील किया जाएगा और जहाज़ को नमूने की नकल रखने का विकल्प दिया जाएगा।

(10) प्रत्येक जलयान के लिए, नियम 6 से नियम 8 के उपबंधों के अधीन, संगठन द्वारा अपनाए गई दिशानिर्देशों को ध्यान में रखते हुए जहाज़ पर उपयोग हो रहे ईंधनतेल के प्रतिनिधित्व नमूना लेने के प्रयोजन से एक सैंपलिंग पॉइंट लगाया जाएगा या नियत किया जाएगा।

स्पष्टीकरण—इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, “संगठन द्वारा अपनाए गए दिशानिर्देशों” से जलयान पर उपयोग होने वाले ईंधनतेल में सल्फर संघटक सत्यापन के लिए ऑन बोर्ड सैंपलिंग के लिए 2019 के दिशानिर्देश (एमईपीसी.1/सीआईआरसी.864/ आरईवी.1), जो संशोधित किए जाएं, अभिप्रेत है।

(11) तारीख 1 अप्रैल 2022 से पूर्व विनिर्मित किसी जलयान के लिए, उपपैरा (10) में बताए गए किसी भी सैंपलिंग पॉइंट को, नियम 6 के उपनियम (1) के खंड (ख) में बताए गए अनुसार, 1 अप्रैल 2023 को या उसके पश्चात् होने वाले पहले नवीकरण सर्वे तक लगा दिया जाएगा या तय कर दिया जाएगा।

(12) ऊपर उपपैरा (10) और उपपैरा (11) की अपेक्षाएं, कम-फ्लैश पॉइंट वाले ईंधन या गैस ईंधन के लिए बने ईंधनतेल सर्विस प्रणाली पर लागू नहीं होंगी।

(13) इस अधिनियम के अधीन प्राधिकृत अधिकारी, यथा समुचित, जलयान पर उपयोग हो रहे ईंधनतेल का एक प्रतिनिधित्व नमूना लेने के लिए लगाए गए या तय किए गए सैंपलिंग पॉइंट का उपयोग करेंगे, जिससे यह निश्चित किया जा सके कि वह ईंधनतेल इस पैरा की शर्तों को पूरा करता है।

(14) इन अधिकारियों द्वारा इस पैरा के अधीन ईंधनतेल के नमूना लेने का कार्य, यथाशीघ्र, जलयान में बेवजह देरी किए बिना किया जाएगा।

4. वाष्पशील कार्बनिक यौगिक—(1) जहां भारत के अधिकार क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले किसी बंदरगाह या बंदरगाहों, या किसी टर्मिनल या टर्मिनलों पर टैंकर से होने वाले वाष्पशील कार्बनिक यौगिकों के उत्सर्जन को विनियमित किया जाना है, तो उन्हें इस पैरा के उपबंधों के अनुसार विनियमित किया जाएगा।

(2) यदि महानिदेशक वाष्पशील कार्बनिक यौगिकों के उत्सर्जन के संबंध में टैंकरों को विनियमित करते हैं, तो वे प्रभावी तारीख से कम से कम छह मास पहले संगठन को एक अधिसूचना प्रस्तुत करेंगे; इस अधिसूचना में नियंत्रित किए जाने वाले टैंकरों के आकार, उन कार्गो (माल) की जानकारी सम्मिलित होगी जिनके लिए वाष्प उत्सर्जन नियंत्रण प्रणालियों की आवश्यकता है, और ऐसे नियंत्रण की प्रभावी तारीख भी सम्मिलित होगी।

स्पष्टीकरण—इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, “संगठन को सूचना” से, उन बंदरगाहों या टर्मिनलों के संबंध में संगठन को दी गई सूचना अभिप्रेत है, जहां वाष्पशील कार्बनिक यौगिक (वीओसी) उत्सर्जन को एमईपीसी. 1/सीआईआरसी. 509, जैसा इसमें संशोधन किया जाए, के माध्यम से विनियमित किया जाना है।

(3) यदि महानिदेशक ऐसे बंदरगाहों या टर्मिनलों को नामनिर्दिष्ट करते हैं, जहां टैंकरों से होने वाले वाष्पशील कार्बनिक यौगिकों के उत्सर्जन को विनियमित किया जाना है, तो वे यह सुनिश्चित करेंगे कि महानिदेशक द्वारा अनुमोदित वाष्प उत्सर्जन नियंत्रण प्रणालियाँ (जो संगठन द्वारा अपनाए गए सुरक्षा मानकों को ध्यान में रखकर तैयार की गई हैं) किसी भी नामनिर्दिष्ट बंदरगाह और टर्मिनल पर उपलब्ध हों; साथ ही, यह भी सुनिश्चित किया जाएगा कि इन प्रणालियों का संचालन सुरक्षित रूप से और इस प्रकार किया जाए जिससे किसी भी पोत (जहाज) को अनावश्यक विलंब का सामना न करना पड़े।

(4) जिस टैंकर पर उपपैरा (1) लागू होता है, उसमें महानिदेशक द्वारा अनुमोदित एक वाष्प उत्सर्जन संग्रह प्रणाली लगी होनी चाहिए (यह अनुमोदन संगठन द्वारा विकसित सुरक्षा मानकों को ध्यान में रखकर किया जाएगा); टैंकर को संबंधित कार्गो की लोडिंग के दौरान इस प्रणाली का उपयोग करना अनिवार्य होगा। इसके अतिरिक्त, कोई भी ऐसा बंदरगाह या टर्मिनल जिसने इन नियमों के अनुसार वाष्प उत्सर्जन नियंत्रण प्रणालियाँ स्थापित की हैं, वह उपपैरा (2) में निर्धारित प्रभावी तारीख के पश्चात्तीन वर्ष की अवधि तक ऐसे टैंकरों को स्वीकार कर सकेगा, जिनमें वाष्प संग्रह प्रणालियाँ नहीं लगी हैं।

स्पष्टीकरण—उपपैरा (3) और उपपैरा (4) के प्रयोजनों के लिए, "सुरक्षा मानक" से वाष्प उत्सर्जन नियंत्रण प्रणालियों के लिए निर्धारित मानक (एमएससी/सीआईआरसी.585), जैसा इसमें संशोधन किया जाए, अभिप्रेत है।

(5) कच्चा तेल ले जाने वाले टैंकर में एक 'वोलाटाइल ऑर्गेनिक कंपाउंड्स प्रबंधन प्लान' (वाष्पशील कार्बनिक यौगिक प्रबंधन योजना) होना चाहिए और उसे लागू किया जाना चाहिए। यह प्लान महानिदेशक द्वारा अनुमोदित किया गया हो और संगठन द्वारा अपनाए गए दिशानिर्देशों को ध्यान में रखकर तैयार किया गया हो। यह प्लान प्रत्येक जहाज के लिए विशेष होगा और इसमें कम से कम ये बातें सम्मिलित होनी चाहिए, जैसे:—

(क) माल की लोडिंग, समुद्री यात्रा और माल उतारने के दौरान वोलाटाइल ऑर्गेनिक कंपाउंड्स के उत्सर्जन को कम करने के लिए लिखित प्रक्रियाएँ बताना;

(ख) कच्चे तेल की धुलाई (कूड तेल वाशिंग) से पैदा होने वाले अतिरिक्त वोलाटाइल ऑर्गेनिक कंपाउंड्स पर विचार करना;

(ग) इस प्लान को लागू करने के लिए जिम्मेदार व्यक्ति की पहचान करना; और

(घ) अंतर्राष्ट्रीय यात्राओं पर जाने वाले जलयानों के लिए, यह प्लान अंग्रेजी में लिखा होना चाहिए।

स्पष्टीकरण—इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, "संगठन द्वारा अपनाए गए दिशानिर्देश" से वोलाटाइल ऑर्गेनिक कंपाउंड्स प्रबंधन प्लान बनाने के लिए दिशानिर्देश (संकल्पएमईपीसी.185(59)), जो समय-समय पर संशोधित किया जाए, साथ ही, वोलाटाइल ऑर्गेनिक कंपाउंड्स प्रबंधन प्लान बनाने में मदद के लिए प्रणाली और संचालन पर तकनीकी जानकारी (एमईपीसी.1/सीआईआरसी.680), जो समय-समय पर संशोधित किया जाए; और वोलाटाइल ऑर्गेनिक कंपाउंड्स प्रबंधन प्लान बनाने और उन्हें अपडेट करने में मदद के लिए वाष्प दबाव नियंत्रण प्रणाली पर तकनीकी जानकारी (एमईपीसी.1/सीआईआरसी.719), जैसा समय-समय पर संशोधित किया जाए, अभिप्रेत है।

(6) यह पैरा गैस कैरियर (गैस ले जाने वाले जलयानों) पर भी तभी लागू होगा, जब लोडिंग और कंटेनमेंट प्रणाली (भंडारण प्रणाली) इस तरह के हों कि वे जलयान पर 'नॉन-मीथेन वोलाटाइल ऑर्गेनिक कंपाउंड्स' को सुरक्षित रूप से रोक सकें या उन्हें सुरक्षित रूप से किनारे (तट) पर वापस भेज सकें।

स्पष्टीकरण—इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, 'ब्लक में द्रवीकृत गैसों ले जाने वाले जलयानों के विनिर्माण और उपकरणों के लिए अंतर्राष्ट्रीय संहिता' (संकल्पएमएससी 370(93)) का संदर्भ लिया जा सके, जैसा समय-समय पर संशोधन किया जाए।

5. पोत पर भस्मीकरण—(1) उपपैरा (4) में दिए गए उपबंधों के सिवाय, केवल पोत पर लगे भस्मक में ही पोत पर भस्मीकरण करने की अनुज्ञा होगी।

(2) निम्नलिखित पदार्थों के लिए पोत पर भस्मीकरण प्रतिबंधित होगा, अर्थात्:—

(क) उन कार्गो के अवशेष, जो अधिनियम के अधीन बनाए गए पोत से तेल द्वारा प्रदूषण निवारण नियम, थोक में हानिकारक तरल पदार्थों द्वारा प्रदूषण नियंत्रण नियम, पैकेजीकृत रूप में समुद्र द्वारा ले जाए जाने वाले हानिकारक पदार्थों द्वारा प्रदूषण निवारण नियम, के अधीन आते हैं, या उनसे संबंधित दूषित पैकिंग सामग्री;

(ख) पॉलीक्लोरीनेटेड बाइफिनाइल्स;

(ग) अधिनियम के अधीन बनाए गए लागू नियमों के अनुसार परिभाषित कूड़ा, जिसमें भारी धातुओं की मात्रा से अधिक मात्रा विद्यमान हो;

(घ) परिष्कृत पेट्रोलियम उत्पाद, जिनमें हैलोजन यौगिक विद्यमान हों;

(ङ) मल कीचड़ और कीचड़ तेल, जिनमें से कोई भी जलयान पर ही उत्पन्न न हुआ हो; और

(च) निकास गैस सफाई प्रणाली के अवशेष।

(3) पॉलीविनाइल क्लोराइड (पीवीसी) का पोत पर भस्मीकरण प्रतिबंधित होगा, सिवाय उस स्थिति के जब इसे पोत पर लगे ऐसे भस्मक में किया जाए, जिसके लिए 'प्रकार अनुमोदन प्रमाण पत्र' जारी किए गए हों।

स्पष्टीकरण—इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, 'प्रकार अनुमोदन प्रमाण पत्र' एम.ए.आर.पी.ओ.एल.के अनुबंध 5 के कार्यान्वयन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों (संकल्प एमईपीसी.59(33), जैसा संकल्प एमईपीसी.92(45) द्वारा संशोधित किया गया है), या पोत पर लगे भस्मक के लिए मानक विनिर्देशों (संकल्प एमईपीसी.76(40), जैसा संकल्प एमईपीसी.93(45) द्वारा संशोधित किया गया है), या पोत पर लगे भस्मक के लिए 2014 के मानक विनिर्देशों (संकल्प एमईपीसी 244(66)) के अनुसार जारी किए जाएंगे, जैसा और भी संशोधन किया जाए।

(4) पोत के सामान्य संचालन के दौरान उत्पन्न होने वाले मल कीचड़ और कीचड़ तेल का पोत पर भस्मीकरण मुख्य या सहायक शक्ति प्लांट या बॉयलरों में भी किया जा सकेगा; परंतु ऐसे मामलों में, यह भस्मीकरण बंदरगाहों, हार्बरों और मुहानों के भीतर नहीं किया जाएगा।

(5) इस पैरा की कोई बात—

(क) 'अपशिष्ट और अन्य पदार्थ फेंकने से समुद्री प्रदूषण निवारण अभिसमय, 1972' (यथासंशोधित है) और उसके 1996 के प्रोटोकॉल द्वारा समुद्र में भस्मीकरण पर लगाए गए प्रतिबंधों, या उसकी अन्य अपेक्षाओं को प्रभावित नहीं करती है; या

(ख) वैकल्पिक डिज़ाइन वाले पोत-आधारित थर्मल अपशिष्ट उपचार उपकरणों के विकास, स्थापना और संचालन को रोकती है, जो इस पैरा की अपेक्षाओं को पूरा करते हों या उनसे बेहतर हों।

(6)(क) खंड (ख) में दिए गए उपबंधों के सिवाय, प्रत्येक भस्मीकरण यंत्र, जो 1 जनवरी 2000 को या उसके पश्चात् निर्मित किसी पोत पर स्थापित किया गया हो, या जो 1 जनवरी 2000 को या उसके पश्चात् किसी पोत पर स्थापित किया गया हो, उसे 'दूसरी अनुसूची के परिशिष्ट 3' में निहित अपेक्षाओं को पूरा करना होगा; और इस उपपैरा के अधीन प्रत्येक भस्मीकरण यंत्र को महानिदेशक द्वारा अनुमोदित किया जाएगा, जिसमें संगठन द्वारा अपनाई गई पोत-आधारित भस्मीकरण यंत्रों के लिए मानक विशिष्टताओं को ध्यान में रखा जाएगा; या

स्पष्टीकरण—इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, "संगठन द्वारा अपनाई गई जहाज़-आधारित भस्मीकरण यंत्रों के लिए मानक विशिष्टताएँ" से 'पोत-आधारित भस्मीकरण यंत्रों के लिए 2014 की मानक विशिष्टताएँ' (संकल्प एमईपीसी.244(66)), या पोत-आधारित भस्मीकरण यंत्रों के लिए मानक विशिष्टताएँ (संकल्प एमईपीसी.76(40), जैसा संकल्प एमईपीसी.93(45) द्वारा संशोधित है), और 'पोत-आधारित भस्मीकरण यंत्रों का प्रकार अनुमोदन' (एमईपीसी.1/सीआईआरसी.793), जैसा और संशोधित किया जाए, अभिप्रेत है।

(ख) महानिदेशक किसी भी ऐसे भस्मीकरण यंत्र के संबंध में खंड (क) के अनुप्रयोग से छूट की अनुज्ञा दे सकेगा, जो 19 मई 2005 से पहले किसी पोत पर स्थापित किया गया हो, बशर्ते वह पोत विशेष रूप से भारत की संप्रभुता या अधिकारिता के अधीन जल-क्षेत्रों के भीतर ही यात्राएँ करता हो।

(7) उपपैरा (6) के खंड (क) की आवश्यकताओं के अनुसार स्थापित भस्मीकरण यंत्रों के साथ विनिर्माता द्वारा जारी एक 'संचालन मैनुअल' उपलब्ध कराया जाएगा; इस मैनुअल को यंत्र के साथ ही सुरक्षित रखा जाना अनिवार्य है, और इसमें यह स्पष्ट रूप से बताया जाएगा कि 'दूसरी अनुसूची के परिशिष्ट 3 के पैरा 2' में वर्णित सीमाओं के भीतर रहते हुए भस्मीकरण यंत्र का संचालन किस प्रकार किया जाना है।

(8) उपपैरा (6) के खंड (क) की आवश्यकताओं के अनुसार स्थापित भस्मक के संचालन के लिए जिम्मेदार कर्मियों को, उपपैरा (7) द्वारा अपेक्षित, निर्माताओं के संचालन मैनुअल में दिए गए निर्देशों को लागू करने के लिए प्रशिक्षित किया जाएगा।

(9) उपपैरा (6) के खंड (क) की आवश्यकताओं के अनुसार स्थापित भस्मकों के लिए, जब भी यूनिट चालू हो, तो दहन कक्ष के गैस आउटलेट के तापमान की प्रत्येक समय निगरानी की जाएगी:

जहां वह भस्मक निरंतर-फीड प्रकार का हो, वहाँ जब दहन कक्ष के गैस आउटलेट का तापमान 850°सीसे कम हो, तो यूनिट में अपशिष्ट नहीं डाला जाएगा:

जहां वह भस्मक बैच-लोडेड प्रकार का हो, वहाँ यूनिट को इस तरह से डिज़ाइन किया जाएगा कि चालू होने के पाँच मिनट के भीतर दहन कक्ष के गैस आउटलेट का तापमान 600°सीतक पहुँच जाए और उसके पश्चात् 850°सीसे कम तापमान पर स्थिर न हो।

6. ईंधन तेल की उपलब्धता और गुणवत्ता—(1) महानिदेशक, भारत की अधिकारिता के भीतर बंदरगाहों और टर्मिनलों पर, इन नियमों का पालन करने वाले ईंधन तेलों की उपलब्धता को बढ़ावा देने के लिए सभी उचित कदम उठाएंगे और संगठन को अपने बंदरगाहों और टर्मिनलों में ऐसे नियमों का पालन करने वाले ईंधन तेलों की उपलब्धता के बारे में सूचित करेंगे।

(2) (क) यदि कोई पोत इन नियमों में निर्धारित, नियमों का पालन करने वाले ईंधन तेलों के मानकों के अनुरूप नहीं पाया जाता है, तो महानिदेशक उस पोत से निम्नलिखित आवश्यकताओं को पूरा करने की अपेक्षा कर सकेगा, अर्थात्:—

(1) नियमों का पालन सुनिश्चित करने के प्रयास में की गई कार्रवाइयों का एक अभिलेख प्रस्तुत करना; और

(2) इस बात का प्रमाण देना कि उसने अपनी यात्रा योजना के अनुसार, नियमों का पालन करने वाले ईंधन तेल को क्रय करने का प्रयास किया था और, यदि वह योजनानुसार उपलब्ध नहीं हो सका, तो ऐसे ईंधन तेल के लिए वैकल्पिक स्रोतों का पता लगाने के प्रयास किए गए थे और नियमों का पालन करने वाले ईंधन तेल को प्राप्त करने के सर्वोत्तम प्रयासों के बावजूद, ऐसा कोई भी ईंधन तेल क्रय करने के लिए उपलब्ध नहीं हो सका।

(ख) महानिदेशक, किसी पोत से, नियमों का पालन सुनिश्चित करने के लिए, उसकी निर्धारित यात्रा से भटकने या यात्रा में अनुचित विलंब करने की अपेक्षा नहीं करेंगे।

(ग) यदि कोई पोत खंड (क) में निर्धारित जानकारी प्रदान करता है, तो महानिदेशक, उचित कार्रवाई निर्धारित करने के लिए, सभी प्रासंगिक परिस्थितियों और प्रस्तुत किए गए प्रमाणों को ध्यान में रखेंगे, जिसमें नियंत्रण उपाय न करना भी सम्मिलित है।

(घ) इस अधिनियम के अधीनरजिस्ट्रीकृत कोई पोत, महानिदेशक और गंतव्य बंदरगाह के सक्षम प्राधिकारी को तब सूचित करेगा, जब वह दूसरी अनुसूची के परिशिष्ट 8 में निर्दिष्ट रीति से, नियमों का पालन करने वाला ईंधन तेल खरीदने में असमर्थ हो।

(ड) कोई पोत, जो इस अधिनियम के अधीन रजिस्ट्रीकृत नहीं है, जो भारत में किसी स्थान या बंदरगाह की ओर जा रहा हो, महानिदेशक को तब सूचित करेगा, जब वह दूसरी अनुसूची के परिशिष्ट 8 में निर्दिष्ट तरीके से, नियमों का पालन करने वाला ईंधन तेल क्रय करने में असमर्थ हो।

(च) महानिदेशक संगठन को तब सूचित करेंगे, जब किसी पोत ने नियमों का पालन करने वाले ईंधन तेल की अनुपलब्धता का प्रमाण प्रस्तुत किया हो।

(3) जिस जहाज़ पर ये नियम लागू होते हैं, उस पर पहुँचाया गया और उपयोग किया गया ईंधन तेल निम्नलिखित शर्तों को पूरा करेगा, अर्थात्:—

(क) खंड (ख) में दिए गए उपबंधों के सिवाय,—

(i) ईंधन तेल पेट्रोलियम रिफाइनिंग से प्राप्त हाइड्रोकार्बन का मिश्रण होगा, जिसमें प्रदर्शन के कुछ पहलुओं को बेहतर बनाने के प्रयोजन से थोड़ी मात्रा में एडिटिव्स मिलाने पर कोई रोक नहीं होगी;

(ii) ईंधन तेल अकार्बनिक एसिड से मुक्त होगा;

(iii) ईंधन तेल में कोई भी ऐसा अतिरिक्त पदार्थ या रासायनिक अपशिष्ट सम्मिलित नहीं होगा, जो पोत की सुरक्षा को संकट में डाले, या मशीनरी के प्रदर्शन पर बुरा असर डाले, या कर्मचारियों के लिए हानिकारक हो, या कुल मिलाकर अतिरिक्त वायु प्रदूषण में योगदान दे।

(ख) पेट्रोलियम रिफाइनिंग के अतिरिक्त अन्य तरीकों से प्राप्त ईंधन तेल—

(i) इस अनुसूची के पैरा 3 में निर्धारित लागू सल्फर संघटक से अधिक नहीं होगा;

(ii) इंजन को पैरा 2 के उपपैरा (3), उपपैरा (4), उपपैरा (5) के खंड (क) के उपखंड (i), और उपपैरा (7) के खंड (घ) में निर्धारित लागू एनओएक्स उत्सर्जन सीमाओं से अधिक उत्सर्जन करने का कारण नहीं बनेगा;

(iii) अकार्बनिक एसिड युक्त नहीं होगा; या

(iv) पोत की सुरक्षा को खतरे में नहीं डालेगा, या मशीनरी के प्रदर्शन पर बुरा असर नहीं डालेगा, या कर्मचारियों के लिए हानिकारक नहीं होगा, या कुल मिलाकर अतिरिक्त वायु प्रदूषण में योगदान नहीं देगा।

(4) यह पैरा कोयले के ठोस रूप या परमाणु ईंधनों पर लागू नहीं होता है, और उपपैरा (5), उपपैरा (6), उपपैरा (7), उपपैरा (8) तथा उपपैरा (9) के खंड (ख) से (घ) तक, कम-फ्लैशपॉइंट वाले ईंधन या गैसीय ईंधन पर लागू नहीं होते हैं।

(5) (क) प्रत्येक पोत के लिए, नियम 6, नियम 7 और नियम 8 के उपबंध के अधीन, उस पोत पर पहुँचाए गए और उपयोग किए गए ईंधन तेल का विवरण एक 'बंकर परिदान टिप्पण' के माध्यम से दर्ज किया जाएगा, यह टिप्पण डिजिटल रूप में या हार्ड कॉपी के रूप में हो सकेगा, और इसमें कम से कम दूसरी अनुसूची के परिशिष्ट 4 में निर्दिष्ट जानकारी सम्मिलित होगी।

(ख) प्रत्येक पोत के लिए, नियम 6, नियम 7 और नियम 8 के उपबंधों के अधीन, उस पोत पर दिए गए और उपयोग किए गए कम-फ्लैशपॉइंट वाले ईंधन या गैस ईंधन का विवरण एक बंकर परिदान टिप्पण के ज़रिए अभिलेख किया जाएगा। इस टिप्पण में कम से कम दूसरी अनुसूची के परिशिष्ट 4 की मद 1 से मद 6 में बताई गई जानकारी, ईंधन के प्रकार के लिए उपयुक्त परीक्षण विधि द्वारा निर्धारित घनत्व और उससे जुड़ा तापमान, और ईंधन तेल प्रदाता के प्रतिनिधि द्वारा हस्ताक्षरित और प्रमाणित एक घोषणा सम्मिलित होगी कि ईंधन तेल उपपैरा (3) के अनुरूप है। इसके अतिरिक्त, किसी पोत को विशेष रूप से उस पोत पर उपयोग के लिए दिए गए कम-फ्लैशपॉइंट वाले ईंधन या गैस ईंधन में सल्फर की मात्रा को प्रदाता द्वारा बंकर परिदान टिप्पण पर दस्तावेज़ के रूप में दर्ज किया जाएगा। यह या तो ईंधन के प्रकार के लिए उपयुक्त परीक्षण विधि द्वारा निर्धारित वास्तविक मान के रूप में होगा, या प्रदाय

बंदरगाह पर उपयुक्त प्राधिकारी की सहमति से, एक बयान के रूप में होगा कि सल्फर की मात्रा, जब ऐसी विधि से जाँची जाती है, तो 0.001% एम/एम से कम है।

(6) बंकर परिदान टिप्पण को पोत पर ऐसी जगह रखा जाएगा, जहाँ वह प्रत्येक उचित समय पर निरीक्षण के लिए आसानी से उपलब्ध हो, और इसे पोत पर ईंधन तेल दिए जाने के पश्चात्तीन वर्ष की अवधि तक सुरक्षित रखा जाएगा।

(7) अधिनियम के अधीनसम्यक् रूप सेप्राधिकृत अधिकारी—

(क) किसी भी ऐसे पोत पर बंकर परिदान टिप्पण का निरीक्षण कर सकेगा, जिस पर ये नियम या अभिसमय लागू होता है, जब पोत भारत के किसी बंदरगाह या अपतटीय टर्मिनल पर हो;

(ख) प्रत्येक परिदान टिप्पण की एक प्रति बना सकेगा ;

(ग) पोत के मास्टर या प्रभारी व्यक्ति से यह प्रमाणित करने की अपेक्षा कर सकेगा कि प्रत्येक प्रति उस बंकर परिदान टिप्पण की एक सही प्रति है;और

(घ) उस बंदरगाह से परामर्श करके,जहाँ वह टिप्पण जारी किया गया था,प्रत्येक टिप्पण की सामग्री को सत्यापित कर सकेगा :

परंतु बंकर परिदान टिप्पण का निरीक्षण और अधिकारियों द्वारा प्रमाणित प्रतियों को लेना यथासंभव शीघ्रता से किया जाएगा, जिससे पोत को अनावश्यक विलंब न हो।

(8) बंकर परिदान टिप्पण के साथ एक एम.ए.आर.पी.ओ.एल.परिदत्त नमूना भी होगा, जो परिदत्त किए गए ईंधनतेल का एक प्रतिनिधित्व नमूना होगा। यह नमूना संगठन द्वारा बनाए गए दिशानिर्देशों को ध्यान में रखते हुए लिया जाएगा। बंकर ऑपरेशन पूरा होने पर, इस नमूना को प्रदाता के प्रतिनिधि और बंकर ऑपरेशन के प्रभारी मास्टर या अधिकारी द्वारा सील और हस्ताक्षरित किया जाएगा। यह नमूना तब तक पोत के नियंत्रण में रखा जाएगा जब तक ईंधनतेल का अधिकांश हिस्सा उपयोग न हो जाए,किंतु किसी भी स्थिति में, इसे परिदान के समय से कम से कम बारह मास की अवधि तक अपने पास रखना अनिवार्य होगा। यदि महानिदेशक ऐसे प्रतिनिधित्व नमूना का विश्लेषण करवाना चाहें, तो यह विश्लेषण दूसरी अनुसूची के परिशिष्ट 5 में निर्धारित सत्यापन प्रक्रिया के अनुसार किया जाएगा, जिससे यह निर्धारित किया जा सके कि क्या ईंधनतेल इन नियमों की आवश्यकताओं को पूरा करता है।

स्पष्टीकरण—इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, “संगठन द्वारा बनाए गए दिशानिर्देश” से एमईपीसी 182(59) के अधीन संशोधित एम.ए.आर.पी.ओ.एल.उपाबंध 6 के अनुपालन के निर्धारण हेतु ईंधनतेलके नमूने के लिए 2009 के दिशानिर्देश अभिप्रेत है, जिसमें संशोधन किए जा सकेंगे।

(9) महानिदेशक यह सुनिश्चित करेगा कि उसके द्वारा पदाभिहित समुचित प्राधिकारी निम्नलिखित कर्तव्य पूरे करें, अर्थात् :—

(क) संगठन द्वारा अपनाए गई दिशानिर्देशों को ध्यान में रखते हुए ईंधनतेल के स्थानीयप्रदाता को मंजूरी देना और ईंधनतेल के सभी अनुमोदित स्थानीय प्रदाता का एक रजिस्टर बनाए रखना;

स्पष्टीकरण—इस खंड के प्रयोजन के लिए, “संगठन द्वारा अपनाए गए दिशानिर्देश” से एमईपीसी.1/सीआईआरसी.884, जो संशोधित किया जाए,के अनुसार सदस्य राज्य/तटीय राज्य के लिए सर्वोत्तम अपनाए जाने वाले दिशानिर्देश अभिप्रेत है।

(ख) अनुमोदित स्थानीय प्रदाता से बंकर परिदान टिप्पण देने की अपेक्षा करना और, यदि लागू हो तो, इस पैरे की अपेक्षानुसार एम.ए.आर.पी.ओ.एल.का परिदत्तनमूना, जिसे ईंधन तेल प्रदाता सत्यापित करे कि ईंधनतेल पैरा 3 और इस पैरा की अपेक्षाओं को पूरा करता है;

(ग) अनुमोदित स्थानीय प्रदाता से बंकर परिदान टिप्पण की एक प्रति कम से कम तीन वर्ष तक रखने की अपेक्षा होगी, जिससे पत्तन राज्यअपेक्षा के अनुसार निरीक्षण और सत्यापन कर सके;

- (घ) अनुमोदित स्थानीय ईंधन तेल प्रदाताओं के विरुद्ध आवश्यक कार्रवाई करना, जो ऐसा ईंधनतेल देते पाए गए हैं जो बंकर परिदान टिप्पण पर बताए गए ईंधन तेल का पालन नहीं करता है;
- (ङ) ईंधनतेल लेने वाले किसी भी जलयान के बारे में संबंधित प्रशासन को बताना, जो पैरा3 और इस पैरा की अपेक्षाओं को पूरा नहीं करता पाया गया हो; और
- (च) उन सभी मामलों के बारे में संगठन को बताना, जहां ईंधन तेल प्रदाता पैरा3 और इस पैरा में बताई गई अपेक्षाओं को पूरा करने में असफल रहे हैं।
- (10) महानिदेशक द्वारा किए गए पत्तन राज्य निरीक्षण के संबंध में, महानिदेशक—
- (क) जिनकी अधिकारिता में बंकर परिदान टिप्पण जारी किया गया था, उन सभी संबंधित पक्षों को ऐसे मामलों की जानकारी दें, जिनमें गैर-अनुरूप ईंधन तेल का परिदान किया गया हो, और इसके साथ ही सभी सुसंगत जानकारी भी प्रदान करें; और
- (ख) यह सुनिश्चित करें कि पाए गए गैर-अनुरूप ईंधन तेल को अनुरूप बनाने के लिए, उचित सुधारात्मक कार्रवाई की जाए।
- (11) निर्धारित सेवाओं पर चलने वाले, और बार-बार तथा नियमित रूप से बंदरगाहों पर आने-जाने वाले 400 सकल टन और उससे अधिक के प्रत्येक जलयान के लिए, महानिदेशक आवेदन प्राप्त होने और प्रभावित पक्षकारों के साथ परामर्श करने के पश्चात् यह निर्णय ले सकेगा कि उपपैरा (6) के अनुपालन को किसी वैकल्पिक रीति से प्रलेखित किया जा सकेगा, जो पैरा3 और इस पैरा के अनुपालन के संबंध में समान स्तर की निश्चितता प्रदान करती हो।

भाग 2

जलयानों के लिए ऊर्जा दक्षता

7. लागू होना—(1) यह भाग 400 सकल टन भार और उससे अधिक भार वाले जलयानों पर लागू होगा।
- (2) इस भाग के उपबंध निम्नलिखित पर लागू नहीं होंगे—
- (क) ऐसे जलयान, जो पूरी तरह से भारत की संप्रभुता या अधिकारिता वाले जलक्षेत्र के भीतर यात्राओं में लगे हुए हैं:
- परंतु महानिदेशक उचित उपाय अपनाकर यह सुनिश्चित करेंगे कि ऐसे जलयानों का निर्माण और संचालन इस भाग के अनुरूप हो, जहां तक यह उचित और व्यवहार्य हो;
- (ख) ऐसे जलयान, जो यांत्रिक साधनों द्वारा संचालित नहीं हैं, और प्लेटफॉर्म, जिनमें प्लवमान उत्पादन भंडागारण और ऑफलोडिंग यूनिट, प्लवमान भंडागारण यूनिट और वेधन रिंग सम्मिलित हैं, चाहे वे किसी भी तरह से संचालित होते हों।
- (3) पैरा8 से पैरा 11 निम्नलिखित पर लागू नहीं होंगे—
- (क) ऐसे जलयानों पर, जिनमें गैर-पारंपरिक प्रणोदन है, सिवाय इसके पैरा8 और पैरा 10 उन कूज यात्री जलयानों पर लागू होंगे, जिनमें गैर-पारंपरिक प्रणोदन है, और उन द्रवीकृत प्राकृतिक गैस वाहकों पर लागू होंगे, जिनमें पारंपरिक या गैर-पारंपरिक प्रणोदन है, और जिनका परिदान1 सितंबर 2019 को या उसके पश्चात् हुआ है, तथा पैरा9 और पैरा 11 उन कूज यात्री जलयानों पर लागू होंगे, जिनमें गैर-पारंपरिक प्रणोदन है, और उन द्रवीकृत प्राकृतिक गैस वाहकों पर लागू होंगे, जिनमें पारंपरिक या गैर-पारंपरिक प्रणोदन है;
- (ख) उन श्रेणी एके जलयानों पर जैसा 'पोलर संहिता' में परिभाषित है, और ऐसे जलयानों को इस अनुसूची के पैरा14 से भी छूट प्राप्त है।

(4) उपपैरा (1) के उपबंधों के अधीन रहते हुए, महानिदेशक, 400 सकल टन भार और उससे अधिक भार वाले किसी जलयान के लिए, उस जलयान के भारतीय ध्वज के अधीन हस्तांतरण पर, पिछले प्रशासन द्वारा पैरा8 और पैरा10 का अनुपालन करने की आवश्यकता से दी गई छूट को स्वीकार कर सकते हैं।

(5) उपपैरा (4) के उपबंध 400 सकल टन भार और उससे अधिक भार वाले ऐसे जलयान पर लागू नहीं होंगे—

(क) जिसके निर्माण का अनुबंध 1 जनवरी 2017 को या उसके पश्चात् किया गया हो; या

(ख) निर्माण अनुबंध के अभाव में, जिसकी कील 1 जुलाई 2017 को या उसके पश्चात् रखी गई हो, या जो निर्माण के ऐसे ही किसी चरण में हो; या

(ग) जिसकी सुपुर्दगी 1 जुलाई 2019 को या उसके पश्चात् हुई हो; या

(घ) किसी नए या विद्यमान जलयान के बड़े रूपांतरण के मामलों में, जो 1 जनवरी 2017 को या उसके पश्चात् हुआ हो, और जिस पर नियम 6 के उपनियम (4) के खंड (ख) और खंड (ग) लागू होते हों।

(6) महानिदेशक, ऐसे जलयान के संबंध में, जो इन नियमों के प्रवृत्त होने के पश्चात् अधिनियम के अधीन रजिस्ट्रीकृत हुआ हो, जब उपपैरा (4) के अधीन किसी आवेदन को अनुज्ञा देते हैं, या निलंबित करते हैं, या वापस लेते हैं, या अस्वीकार करते हैं, तो वे तत्काल उस संगठन को इसकी विस्तृत जानकारी सूचित करेंगे, जिससे वह जानकारी अभिसमय के पक्षकारों के बीच उनके सूचनार्थ प्रसारित करेगा।

8. प्राप्त ऊर्जा दक्षता डिज़ाइन सूचकांक—(1) निम्नलिखित श्रेणियों के जलयानों के लिए प्राप्त ऊर्जा दक्षता डिज़ाइन सूचकांक की गणना की जाएगी, अर्थात्:—

(क) प्रत्येक नया जलयान ;

(ख) प्रत्येक नया जलयान, जिसमें कोई बड़ा बदलाव किया गया हो; और

(ग) प्रत्येक नया या विद्यमान जलयान, जिसमें कोई बड़ा बदलाव किया गया हो, और वह बदलाव इतना व्यापक हो कि महानिदेशक उसे एक नए बने जलयान के रूप में मानें,

जो निम्नलिखित श्रेणियों में से एक या अधिक में आता हो, जैसे बल्क कैरियर, गैस कैरियर, टैंकर, कंटेनर जलयान, रेफ्रिजरेटेड कार्गो कैरियर, सामान्य कार्गो जलयान, कॉम्बिनेशन कैरियर, यात्री जलयान, रो-रो कार्गो जलयान, रो-रो कार्गो जलयान (यान कैरियर), रो-रो यात्री जलयान, द्रवीकृत प्राकृतिक गैस कैरियर, कूड़ा यात्री जलयान और प्राप्त ऊर्जा दक्षता डिज़ाइन सूचकांक प्रत्येक जलयान के लिए विशिष्ट होगा और ऊर्जा दक्षता की दशा में जलयान के अनुमानित प्रदर्शन को दर्शाएगा; इसके साथ ऊर्जा दक्षता डिज़ाइन सूचकांक तकनीकी फ़ाइल भी होगी, जिसमें प्राप्त ऊर्जा दक्षता डिज़ाइन सूचकांक की गणना के लिए आवश्यक जानकारी सम्मिलित होगी और जो गणना की प्रक्रिया को दर्शाएगी। प्राप्त ऊर्जा दक्षता डिज़ाइन सूचकांक का सत्यापन, ऊर्जा दक्षता डिज़ाइन सूचकांक तकनीकी फ़ाइल के आधार पर, महानिदेशक द्वारा किया जाएगा।

(2) प्राप्त ऊर्जा दक्षता डिज़ाइन सूचकांक की गणना, संगठन द्वारा विकसित दिशानिर्देशों को ध्यान में रखते हुए की जाएगी।

स्पष्टीकरण—इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, “संगठन द्वारा विकसित दिशानिर्देश” से नए पोतों के लिए ऊर्जा दक्षता डिज़ाइन सूचकांक की गणना की पद्धति पर 2018 के दिशानिर्देश (संकल्प एमईपीसी.308(73), जैसा संकल्प एमईपीसी.322(74) और एमईपीसी.332(76) द्वारा संशोधित किया जाए, अभिप्रेत है।

(3) पैरा10 के अधीन प्रत्येक पोत के लिए, महानिदेशक संगठन द्वारा विकसित दिशानिर्देशों को ध्यान में रखते हुए, आवश्यक और प्राप्त ऊर्जा दक्षता डिज़ाइन सूचकांक मानों तथा संबंधित जानकारी की रिपोर्ट इलेक्ट्रॉनिक संचार के माध्यम से संगठन को देंगे—

(क) नियम 6 के उपनियम(4) के अधीन अपेक्षित सर्वे पूरा करने के सात मास के भीतर; या

(ख) 1 अप्रैल, 2022 से पूर्वपरिदत्त किए गए जलयान के लिए 1 अप्रैल, 2022 के पश्चात्सात मास के भीतर।

स्पष्टीकरण—इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, “संगठन द्वारा विकसित दिशानिर्देश” से नए जलयानों के लिए हासिल ऊर्जादक्षता डिज़ाइन सूचकांक (ईईएक्सआई) की संगणना की पद्धति पर 2018 के दिशा निर्देश (संकल्प एम ई पीसी.308(73)), जैसा संकल्प एमईपीसी.322(74) द्वारा संशोधित और एमईपीसी.332(76) द्वारा संशोधित किया जाए, अभिप्रेत है।

9. प्राप्त ऊर्जा दक्षता विद्यमान पोत सूचकांक (प्राप्त ईईएक्सआई)-(1) प्राप्त ऊर्जा दक्षता विद्यमान पोत सूचकांक की संगणनानिम्न के लिए की जाएगी—

(क) प्रत्येक जलयान; और

(ख) प्रत्येक जलयान, जिसका बड़ा रूपांतरण हुआ है,

जो बल्क कैरियर, गैस कैरियर, टैंकर, कंटेनर जलयान, जनरल कार्गो जलयान, रेफ्रिजरेटेड कार्गो कैरियर, कॉम्बिनेशन कैरियर, रो-रो कार्गो जलयान, रो-रो कार्गो जलयान (यान कैरियर), रो-रो पैसेंजर जलयान, द्रवीकृत प्राकृतिक गैस कैरियर और कूज़ जलयान की श्रेणी में आता है और प्राप्त ऊर्जा दक्षता विद्यमान पोत सूचकांक प्रत्येक जलयान के लिए विशेष होगा और ऊर्जादक्षता के अनुसार जलयान की अनुमानित प्रदर्शन बताएगा, और इसके साथ ऊर्जा दक्षता विद्यमान पोत सूचकांक तकनीकी फ़ाइल होगी, जिसमें प्राप्त ऊर्जा दक्षता विद्यमान पोत सूचकांक की संगणना के लिए अपेक्षित जानकारी होगी और जो संगणना की प्रक्रिया दिखाएगी। प्राप्त ऊर्जा दक्षता वाले विद्यमान पोत सूचकांक को, ऊर्जादक्षता वाले विद्यमान पोत सूचकांक तकनीकी फ़ाइल के आधार पर, महानिदेशक द्वारा सत्यापन किया जाएगा।

(2) प्राप्त ऊर्जा दक्षता विद्यमान जलयान सूचकांक की गणना संगठन द्वारा विकसित दिशानिर्देशों को ध्यान में रखते हुए की जाएगी।

(3) उपपैरा (1) के उपबंधों के अधीन, प्रत्येक जलयान के लिए, जिस पर पैरा 8 लागू होता है, महानिदेशक या उसके द्वारा सम्यक् रूप से प्राधिकृत किसी संगठन द्वारा पैरा 8 के उपपैरा (1) के अनुसार सत्यापित प्राप्त ऊर्जा दक्षता डिज़ाइन सूचकांक को प्राप्त ऊर्जा दक्षता विद्यमान जलयान सूचकांक के रूप में लिया जा सकेगा, यदि प्राप्त ऊर्जा दक्षता डिज़ाइन सूचकांक का मान पैरा 11 द्वारा अपेक्षित आवश्यक ऊर्जा दक्षता विद्यमान जलयान सूचकांक के मान के बराबर या उससे कम हो, और इस मामले में, प्राप्त ऊर्जा दक्षता विद्यमान जलयान सूचकांक का सत्यापन ऊर्जा दक्षता डिज़ाइन सूचकांक तकनीकी फ़ाइल के आधार पर किया जाएगा।

10. आवश्यक ऊर्जा दक्षता डिज़ाइन सूचकांक--(1) प्रत्येक:

(क) नए जलयान;

(ख) नए जलयान, जिसमें कोई बड़ा रूपांतरण किया गया हो; और

(ग) किसी नए या विद्यमान जलयान, जिसमें कोई बड़ा रूपांतरण किया गया हो कि केंद्रीय सरकार उसे एक नया बना हुआ जलयान माने,

के लिए, और जो इन श्रेणियों में से किसी एक में आता हो, जैसे टैंकर जलयान, सामान्य मालवाहक जलयान, रेफ्रिजरेटेड मालवाहक जलयान, संयुक्त मालवाहक जलयान, रो-रो मालवाहक जलयान, रो-रो मालवाहक जलयान (वाहन), रो-रो यात्री जलयान, द्रवीकृत प्राकृतिक गैस वाहक और कूज़ जलयान, और जिस पर यह अध्याय लागू होता हो, तो उसका प्राप्त ऊर्जा दक्षता डिज़ाइन सूचकांक निम्नलिखित होगा:

प्राप्त ईईआई अपेक्षित ईईआई = $(1X/100)$. संदर्भ रेखा मान

जहां एक्स वह कमी कारक है, जो सारणी 1 में, ऊर्जादक्षता डिज़ाइन सूचकांक संदर्भ रेखा की तुलना में, अपेक्षित ऊर्जा दक्षता डिज़ाइन सूचकांक के लिए निर्दिष्ट किया गया है।

(2) प्रत्येक नए और विद्यमान जलयान के लिए, जिसमें ऐसा बड़ा रूपांतरण हुआ है कि प्रशासन उस जलयान को नया बना हुआ जलयान मानता है, प्राप्त ऊर्जादक्षता डिज़ाइन सूचकांक संगणित किया जाएगा और रूपांतरण की

तारीख पर, या संविदा न होने पर, रूपांतरणआरंभ होने की तारीख पर, रूपांतरित किए गए जलयानके प्रकार और आकार के अनुसार लागू कमी कारक के साथ उपपैरा (1) की अपेक्षाओं को पूरा करेगा।

सारणी1 -ऊर्जादक्षता डिज़ाइन सूचकांकसंदर्भरेखाकी तुलना में ऊर्जादक्षता डिज़ाइन सूचकांक के लिए कमी कारक (प्रतिशत में)।

जलयान का प्रकार	आकार	चरण 0 1 जनवरी, 2013 — 31 दिसंबर, 2014	चरण 1 1 जनवरी, 2015 — 31 दिसंबर, 2019	चरण 2 1 जनवरी, 2020 — 31 मार्च, 2022	चरण 2 1 जनवरी, 2020 — 31 दिसंबर, 2024	चरण 3 1 जनवरी, 2022 और उसके पश्चात्	चरण 3 1 जनवरी, 2025 और उसके पश्चात्
बल्क कैरियर	20,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक	0	10		20		30
	10,000 और उससे अधिक, किंतु 20,000 डीडब्ल्यूटी से कम	लागू नहीं	0-10*		0-20*		0-30*
गैस कैरियर	15,000 डीडब्ल्यूटीऔर उससे अधिक	0	10	20		30	
	10,000 और उससे अधिक, किंतु 15,000डीीडब्ल्यूटीसे कम	0	10		20		30
	2,000 और उससे अधिक, किंतु 10,000 डीडब्ल्यूटी से कम	लागू नहीं	0-10*		0-20*		0-30*
टैंकर	20,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक	0	10		20		30
	4,000 और उससे अधिक, किंतु 20,000 डीडब्ल्यूटीसे कम	लागू नहीं	0-10*		0-20*		0-30*
कंटेनर जलयान	200,000 डीडब्ल्यूटीऔर उससे अधिक	0	10	20		50	
	120,000 और उससे अधिक, किंतु 200,000 डीडब्ल्यूटी से कम	0	10	20		45	

	80,000 और उससे अधिक, किंतु 120,000 डीडब्ल्यूटी से कम	0	10	20		40	
	40,000 और उससे अधिक, किंतु 80,000 डीडब्ल्यूटी से कम	0	10	20		35	
	15,000 और उससे अधिक, किंतु 40,000 डीडब्ल्यूटी से कम	0	10	20		30	
	10,000 और उससे अधिक, किंतु 15,000 डीडब्ल्यूटी से कम	लागू नहीं	0-10*		0-20*	15-30*	
सामान्य मालवाहक जलयान	15,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक	0	10	15		30	
	3,000 और उससे अधिक, किंतु 15,000 डीडब्ल्यूटी से कम	लागू नहीं	0-10*	0-15*		0-30*	
रेफ्रिजरेटेड कार्गो कैरियर	5,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक	0	10		15		30
	3,000 और उससे अधिक, किंतु 5,000 डीडब्ल्यूटी से कम	लागू नहीं	0-10*		0-15*		0-30*
कॉम्बिनेशन कैरियर	20,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक	0	10		20		30
	4,000 और उससे अधिक, किंतु 20,000 डीडब्ल्यूटी से कम	लागू नहीं	0-10*		0-20*		0-30*
एलएनजी कैरियर***	10,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक	लागू नहीं	10**	20		30	
रो-रो कार्गो जलयान (वाहन कैरियर)***	10,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक	लागू नहीं	5**		15		30

रो-रोकार्गो जलयान***	2,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक	लागू नहीं	5**		20		30
	1,000 और उससे अधिक, किंतु 2,000 डीडब्ल्यूटी से कम	लागू नहीं	0-5*,**		0-20*		0-30*
रो-रोयात्री जलयान***	1000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक	लागू नहीं	5**		20		30
	250 और उससे अधिक, किंतु 1,000 डीडब्ल्यूटी से कम	लागू नहीं	0-5*,**		0-20*		0-30*
कूज यात्री जलयान*** जिसमें गैर-पारंपरिक प्रणोदन हो	85,000 जीटी और उससे अधिक	लागू नहीं	5**	20		30	
		लागू नहीं	0-5*,**	0-20*		0-30*	

* रिडक्शन फैक्टर को जलयान के आकार के आधार पर, दो मानों के बीच रैखिक रूप से इंटरपोलेट किया जाएगा। रिडक्शन फैक्टर का कम मान छोटे जलयान आकार पर लागू होगा।

** चरण 1 उन जलयानों के लिए 1 सितंबर 2015 से आरंभ होगा।

*** रिडक्शन फैक्टर उन जलयानों पर लागू होगा, जिनका परिधान 1 सितंबर 2019 को या उसके पश्चात् हुआ है।

टिप्पण: लागू नहीं से अभिप्रेत है कि कोई आवश्यक ईईडीआई लागू नहीं है।

(3) रेफरेंस लाइन मानों की गणना इस प्रकार की जाएगी:

रेफरेंस लाइन मान = ए.बी.सी

जहां, बी और सी, सारणी 2 में दिए गए मानदंड हैं।

सारणी 2 - विभिन्न प्रकार के जलयानों के लिए रेफरेंस मान निर्धारित करने हेतु मानदंड

जलयान का प्रकार	ए	बी	सी
बल्क कैरियर	961.79	जलयान का डीडब्ल्यूटी, जहां डीडब्ल्यूटी ≤ 279,000 279,000 जहां डीडब्ल्यूटी > 279,000	0.477
कॉम्बिनेशन कैरियर	1,219.00	जलयान का डीडब्ल्यूटी	0.488
कंटेनर जलयान	174.22	जलयान का डीडब्ल्यूटी	0.201
कूज यात्री जलयान, जिसमें गैर-पारंपरिक प्रणोदन हो	170.84	जलयान का जीटी	0.214
गैस कैरियर	1,120.00	जलयान का डीडब्ल्यूटी	0.456

सामान्य कार्गो जलयान	107.48	जलयान का डीडब्ल्यूटी	0.216
एलएनजीकैरियर	2,253.7	जलयान का डीडब्ल्यूटी	0.474
रेफ्रिजरेटेड कार्गो कैरियर	227.01	जलयान का डीडब्ल्यूटी	0.244
रो-रोकार्गो जलयान	1405.15	जलयान का डीडब्ल्यूटी	0.498
	1686.17*	जलयान का डीडब्ल्यूटी, जहां डीडब्ल्यूटी $\leq 17,000^*$ 17,000 जहां डीडब्ल्यूटी $> 17,000^*$	
रो-रोकार्गो जलयान (वाहन कैरियर)	(डीडब्ल्यूटी/जीटी) $^{-0.7}$ 780.36 जहां डीडब्ल्यूटी/जीटी < 0.3 1,812.63 जहां डीडब्ल्यूटी/जीटी ≥ 0.3	जलयान का डीडब्ल्यूटी	0.471
रो-रोयात्री जलयान	752.16	जलयान का डीडब्ल्यूटी	0.381
	902.59*	जलयान का डीडब्ल्यूटी, जहां डीडब्ल्यूटी $\leq 10,000^*$ 10,000 जहां डीडब्ल्यूटी $> 10,000^*$	
टैंकर	1,218.80	जलयान का डीडब्ल्यूटी	0.488

* चरण 2 और उसके पश्चात् उपयोग किया जाएगा।

(4) यदि किसी जलयान का डिज़ाइन उसे सारणी 2 में बताए गए एक से अधिक जलयान प्रकार में आने देता है, तो जलयान के लिए अपेक्षित ऊर्जा दक्षता डिज़ाइन सूचकांक कठोरतम (निम्नतम) अपेक्षित ऊर्जादक्षता डिज़ाइन सूचकांक होगा।

(5) प्रत्येक उस टाइप के लिए जिस पर यह पैरा लागू होता है, संस्थापित प्रणोदन शक्ति, संगठन द्वारा बनाए जाने वाले दिशा निर्देशों में यथा परिभाषित प्रतिकूल दशाओं के अधीन हालात में जलयान के मैनूवरेबिलिटी बनाए रखने के लिए अपेक्षित प्रणोदन शक्ति से कम नहीं होगी।

स्पष्टीकरण — इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, "संगठन द्वारा बनाए गए दिशानिर्देशों" से प्रतिकूल परिस्थितियों में जलयानों की गतिशीलता बनाए रखने के लिए न्यूनतम प्रणोदन शक्ति निर्धारित करने हेतु दिशानिर्देश (एमईपीसी.1/सीआईआरसी.850/आरईवी.3), जैसा संशोधित किए जाएं, अभिप्रेत है।

(6) संगठन, चरण 1 के आरंभ में और चरण 2 के मध्य में, तकनीकी विकास की स्थिति की समीक्षा करेगा और, यदि आवश्यक साबित होता है, तो इस पैरा में निर्धारित समय-अवधियों, सुसंगत जलयान प्रकारों के लिए ऊर्जा दक्षता डिज़ाइन सूचकांक संदर्भ रेखा मापदंडों और कमी दरों में संशोधन करेगा।

11. आवश्यक ऊर्जा दक्षता विद्यमान जहाज सूचकांक — (1) निम्नलिखित के लिए :

(क) प्रत्येक जलयान ;और

(ख) प्रत्येक जलयान, जिसमें कोई बड़ा रूपांतरण किया गया हो,

जो बल्क कैरियर, गैस कैरियर, टैंकर, कंटेनर जलयान, सामान्य मालवाहक जलयान, प्रशीतित मालवाहक, संयोजन वाहक, रो-रो मालवाहक जलयान, रो-रो मालवाहक जलयान (वाहन), रो-रो यात्री जलयान, द्रवीकृत प्राकृतिक गैस

वाहक और कूज जलयान की श्रेणियों में से किसी एक के अंतर्गत आता हो और जिस पर यह अध्याय लागू होता हो, प्राप्त ऊर्जा दक्षता विद्यमान जलयान सूचकांक निम्नानुसार होगा:

प्राप्त ईईएक्सआई अपेक्षित ईईएक्सआई = $(1 \text{ वाई} / 100) \cdot \text{ईईडी}1$ संदर्भ रेखा मान

यहाँ वाई, ऊर्जा दक्षता डिज़ाइन सूचकांक संदर्भ रेखा की तुलना में, अपेक्षित ऊर्जा दक्षता विद्यमान जलयान सूचकांक के लिए नीचे सारणी 3 में विनिर्दिष्ट कमी कारक है।

सारणी 3 — ऊर्जा दक्षता डिज़ाइन सूचकांक संदर्भ रेखा के सापेक्ष ऊर्जा दक्षता विद्यमान जलयान सूचकांक के लिए कमी (प्रतिशत में)

जलयान का प्रकार	आकार	कमी कारक
बल्क कैरियर	200,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक	15
	20,000 और उससे अधिक, किंतु 200,000 डीडब्ल्यूटी से कम	20
	10,000 और उससे अधिक, किंतु 20,000 डीडब्ल्यूटी से कम	0-20*
गैस कैरियर	15,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक	30
	10,000 और उससे अधिक, किंतु 15,000 डीडब्ल्यूटी से कम	20
	2,000 और उससे अधिक, किंतु 10,000 डीडब्ल्यूटी से कम	0-20*
टैंकर	200,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक	15
	20,000 और उससे अधिक, किंतु 200,000 डीडब्ल्यूटी से कम	20
	4,000 और उससे अधिक, किंतु 20,000 डीडब्ल्यूटी से कम	0-20*
कंटेनर जलयान	200,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक	50
	120,000 और उससे अधिक, किंतु 200,000 डीडब्ल्यूटी से कम	45
	80,000 और उससे अधिक, किंतु 120,000 डीडब्ल्यूटी से कम	35
	40,000 और उससे अधिक, किंतु 80,000 डीडब्ल्यूटी से कम	30
	15,000 और उससे अधिक, किंतु 40,000 डीडब्ल्यूटी से कम	20
	10,000 और उससे अधिक, किंतु 15,000 डीडब्ल्यूटी से कम	0-20*
आम मालवाहक जलयान	15,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक	30

	3,000 और उससे अधिक, किंतु 15,000 डीडब्ल्यूटी से कम	0-30*
रेफ्रिजरेटेड मालवाहक जलयान	5,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक	15
	3,000 और उससे अधिक, किंतु 5,000 डीडब्ल्यूटी से कम	0-15*
कॉम्बिनेशन कैरियर	20,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक	20
	4,000 और उससे अधिक किंतु 20,000 डीडब्ल्यूटी से कम	0-20*
एलएनजीकैरियर	10,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक	30
रो-रोकार्गो जलयान (वाहन कैरियर)	10,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक	15
रो-रोकार्गो जलयान	2,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक	5
	1,000 और उससे अधिक किंतु 2,000 डीडब्ल्यूटी से कम	0-5*
रो-रोयात्री जलयान	1,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक	5
	250 और उससे अधिक किंतु 1,000 डीडब्ल्यूटी से कम	0-5*
कूड़ा यात्री जलयान, जिसमें गैर-पारंपरिक प्रणोदन हो	85,000 जीटी और उससे अधिक	30
	25,000 और उससे अधिक किंतु 85,000 जीटी से कम	0-30*

*रिडक्शन फैक्टर को जलयान के आकार के आधार पर, दो मानों के बीच रैखिक रूप से इंटरपोलेट किया जाएगा। रिडक्शन फैक्टर का कम मान छोटे जलयान आकार पर लागू होगा।

(2) ऊर्जादक्षता डिज़ाइन सूचकांक संदर्भ लाइन के मानों की संगणना पैरा 10 के उपपैरा (3) और उपपैरा (4) के अनुसार की जाएगी। रो-रो कार्गो जलयान और रो-रो यात्री जलयान के लिए, पैरा 10 के उपपैरा (3) के अधीनचरण 2 और उसके पश्चात् उपयोग किए जाने वाले संदर्भ लाइन मान का संदर्भ लिया जाएगा।

12. पोत ऊर्जा दक्षता प्रबंधन प्लान—(1) प्रत्येक जलयान, अपने साथ एक जलयान-विशिष्ट पोत ऊर्जा दक्षता प्रबंधन प्लान (एसईईएमपी) रखेगा, जो जलयान के सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली (एसएमएस) का भाग हो सकेगा और पोत ऊर्जा दक्षता प्रबंधन प्लान को संगठन द्वारा अंगीकृत दिशानिर्देशों और हरित हाइड्रोजन मानकों को ध्यान में रखते हुए, जहां भी संभव हो, विकसित किया जाएगा।

स्पष्टीकरण—इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, "संगठन द्वारा अंगीकृत दिशानिर्देश" सेकिसी पोत ऊर्जा दक्षता प्रबंधन प्लान (एसईईएमपी दिशानिर्देश) (संकल्प एमईपीसी. 346(78)) के विकास के लिए 2022 के दिशानिर्देश, जिनमें संशोधन किया जाए, अभिप्रेत है।

(2) 5,000 सकल टन और उससे अधिक के जलयान की दशा में, पोत ऊर्जादक्षता प्रबंधन प्लान में उस कार्यप्रणाली का विवरण सम्मिलित होगा, जिसका उपयोग पैरा 13 के उपपैरा (1) द्वारा अपेक्षित डेटा एकत्र करने के लिए किया जाएगा, और उस प्रक्रिया का विवरण सम्मिलित होगा, जिसका उपयोग संबंधित जलयान प्रशासन को डेटा की रिपोर्ट करने के लिए किया जाएगा।

(3) 5,000 सकल टन और उससे अधिक के जलयान की दशा में, जो बल्क कैरियर, गैस कैरियर, टैंकर, कंटेनर जलयान, जनरल कार्गो जलयान, रेफ्रिजरेटेड कार्गो कैरियर, कॉम्बिनेशन कैरियर, रो-रो कार्गो जलयान, रो-रो कार्गो

जलयान (वाहन), रो-रो यात्री जलयान, द्रवीकृत प्राकृतिक गैस कैरियर और कूज़ जलयान जैसी एक या अधिक श्रेणियों में आता है, —

(क) 1 जनवरी 2023 को या उससे पहले, पोतऊर्जा दक्षता प्रबंधन प्लान में निम्नलिखित सम्मिलित होंगे—

(i) उस कार्यप्रणाली का विवरण, जिसका उपयोग पैरा 14 द्वारा अपेक्षित जलयान के प्राप्त वार्षिक परिचालन सीआईआईकी संगणना करने के लिए किया जाएगा, और वह प्रक्रिया, जिसका उपयोग इस मान की रिपोर्ट जलयान के संबंधित प्रशासन को देने के लिए किया जाएगा;

(ii) अगले तीन वर्षों के लिए, पैरा 14 में यथा विनिर्दिष्ट अपेक्षित वार्षिक परिचालन सीआईआई;

(iii) एक कार्यान्वयन योजना, जिसमें यह दर्शाया जाएगा कि अगले तीन वर्षों के दौरान अपेक्षित वार्षिक परिचालन सीआईआई कैसे हासिल किया जाएगा; और

(iv) आत्म-मूल्यांकन और सुधार के लिए एक प्रक्रिया।

(ख) किसी ऐसे जलयान के लिए, जिसे लगातार तीन वर्षों तक डीरेटिंग मिली हो, या पैरा 14 के अनुसार ईरेटिंग मिली हो, जलयान ऊर्जा दक्षता प्रबंधन प्लान की समीक्षा पैरा 14 के उपपैरा (8) के अनुसार की जाएगी, जिससे इसमें अपेक्षित वार्षिक परिचालन सीआईआई प्राप्त करने के लिए सुधारात्मक कार्यों की एक योजना सम्मिलित की जा सके।

(4) पोतऊर्जा दक्षता प्रबंधन प्लान, सत्यापन और कंपनी संपरीक्षा के अध्यधीन होगा, जिसमें संगठन द्वारा विकसित किए जाने वाले दिशानिर्देशों को ध्यान में रखा जाएगा।

स्पष्टीकरण—इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, “संगठन द्वारा विकसित किए जाने वाले दिशानिर्देश” से पोत ऊर्जा दक्षता प्रबंधन प्लान (एसईईएमपी) के भाग 3 के प्रशासन द्वारा सत्यापन और कंपनी ऑडिट के लिए दिशानिर्देश (प्रस्ताव एमईपीसी.347(78)), जैसा संशोधित किया जाए, अभिप्रेत है।

13. पोत के ईंधन तेल के उपभोग संबंधी डेटा का संग्रहण और रिपोर्टिंग— (1) 5,000 सकल टन और उससे अधिक के प्रत्येक जलयान, उस कैलेंडर वर्ष या उसके किसी भाग के लिए, जैसा समुचित हो, या तो इलेक्ट्रॉनिक रूप से या भौतिक रूप से, पोत ऊर्जा दक्षता प्रबंधन प्लान में सम्मिलित कार्यप्रणाली के अनुसार, दूसरी अनुसूची के परिशिष्ट 6 में विनिर्दिष्ट डेटा एकत्रित करेगा।

(2) जलयान, उपपैरा (4), उपपैरा (5) और उपपैरा (6) में यथा उपबंधित के सिवाय, प्रत्येक कैलेंडर वर्ष के अंत में, उस कैलेंडर वर्ष या उसके किसी भाग में, जैसा समुचित हो, एकत्रित किए गए डेटा को समेकित करेगा।

(3) इस अधिनियम के अधीन रजिस्ट्रीकृत जलयान, उपपैरा (4), उपपैरा (5) और उपपैरा (6) में यथा उपबंधित के सिवाय, प्रत्येक कैलेंडर वर्ष की समाप्ति के तीन मास के भीतर, दूसरी अनुसूची के परिशिष्ट 6 में विनिर्दिष्ट प्रत्येक डेटा के समेकित मान की रिपोर्ट, इलेक्ट्रॉनिक संचार के माध्यम से और संगठन द्वारा विकसित एक मानकीकृत प्रारूप का उपयोग करके, महानिदेशक को देगा।

स्पष्टीकरण—इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, “संगठन द्वारा विकसित मानकीकृत प्रारूप” से पोत ऊर्जा दक्षता प्रबंधन प्लान (एसईईएमपी दिशानिर्देश) के विकास के लिए 2022 के दिशानिर्देश (संकल्प एमईपीसी. 346(78)), जैसा संशोधित किया जाए, अभिप्रेत है।

(4) इस अधिनियम के अधीन रजिस्ट्रीकृत किसी जलयान के किसी अन्य राज्य को हस्तांतरण की दशा में, जलयान हस्तांतरण पूरा होने के दिन, या उसके जितना संभव हो सके उतना नजदीक, कैलेंडर वर्ष की अवधि के लिए समेकित डेटा की रिपोर्ट महानिदेशक को और दूसरी अनुसूची के परिशिष्ट 6 में यथा विनिर्दिष्ट, संबंधित महानिदेशक, और संबंधित प्रशासन के पूर्व अनुरोध पर, असमेकित डेटा देगा।

(5) जलयान, एक कंपनी से दूसरी कंपनी में परिवर्तन की दशा में, परिवर्तनपूरा होने के दिन, या उसके जितना संभव हो सके उतना नजदीक, महानिदेशक को उस कैलेंडर वर्ष के उस भाग के लिए समेकित डेटा की रिपोर्ट, जो उस कंपनी से संबंधित है, जैसा दूसरी अनुसूची के परिशिष्ट 6 में विनिर्दिष्ट है और, महानिदेशक के अनुरोध पर, असमेकित डेटा देगा।

(6) यदि किसी अन्य देश का झंडा फहराने वाले जलयान का भारतीय झंडे में हस्तांतरण होता है और साथ ही एक कंपनी से दूसरी कंपनी में भी हस्तांतरण होता है, तो उपपैरा (4) के उपबंध लागू होंगे।

(7) डेटा का सत्यापन, संगठन द्वारा विकसित दिशानिर्देशों को ध्यान में रखते हुए, महानिदेशक द्वारा स्थापित प्रक्रिया के अनुसार किया जाएगा।

स्पष्टीकरण—इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, “संगठन द्वारा विकसित दिशानिर्देश” से पोत के ईंधन तेल के उपभोग के डेटा और परिचालन कार्बन तीव्रता के प्रशासनिक सत्यापन के लिए 2022 के दिशानिर्देश (संकल्प एमईपीसी. 348(78)), जिनमें संशोधन किया जाए, अभिप्रेत है।

(8) उपपैरा (4), उपपैरा (5) और उपपैरा (6) में यथा उपबंधित के सिवाय, पिछले कैलेंडर वर्ष के लिए दूसरी अनुसूची के परिशिष्ट 6 में दर्ज रिपोर्ट किए गए डेटा का आधार बनने वाला असमेकित डेटा, उस कैलेंडर वर्ष के अंत से कम से कम बारह मास की अवधि के लिए आसानी से उपलब्ध रहेगा और अनुरोध किए जाने पर महानिदेशक को उपलब्ध कराया जाएगा।

(9) महानिदेशक यह सुनिश्चित करेगा कि 5,000 सकल टन और उससे अधिक के रजिस्ट्री कृत जलयान द्वारा दूसरी अनुसूची के परिशिष्ट 6 में दर्ज रिपोर्ट किया गया डेटा, इलेक्ट्रॉनिक संचार के माध्यम से और संगठन द्वारा विकसित किए जाने वाले एक मानकीकृत प्रारूप का उपयोग करके, जलयान के अनुपालन विवरण जारी करने के एक मास के भीतर, आईएमओपोत ईंधन तेल उपभोग डेटाबेस में स्थानांतरित कर दिया गया है।

स्पष्टीकरण—इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, “संगठन द्वारा विकसित किया जाने वाला मानकीकृत प्रारूप” से, पोत ऊर्जा दक्षता प्रबंधन प्लान (एसईईएमपी) के विकास के लिए 2022 के दिशानिर्देश (संकल्प एमईपीसी. 346(78)), जैसा संशोधित किया जाए, अभिप्रेत है।

(10) महानिदेशक यह सुनिश्चित करेंगे कि प्रत्येक वर्ष की 31 मई तक, 400 सकल टन और उससे अधिक, किंतु 5,000 सकल टन से कम के सभी जलयान, मान्यता प्राप्त संगठन को, या तो इलेक्ट्रॉनिक रूप से या भौतिक रूप से, ईंधन उपभोग डेटा जमा करेंगे :

परंतु ऐसे जलयानों के लिए पोत ऊर्जा दक्षता प्रबंधन प्लान में डेटा एकत्र करने के लिए प्रयोग की जाने वाली कार्यप्रणाली के विवरण से संबंधित कोई अपेक्षा नहीं होगी।

14. परिचालन कार्बन तीव्रता—(1) कैलेंडर वर्ष 2026 के अंत से पश्चात् और उसके पश्चात् आने वाले प्रत्येक कैलेंडर वर्ष के समाप्त होने पर, 5,000 सकल टन और उससे अधिक टन भार वाला प्रत्येक जलयान, जो बल्क कैरियर, गैस कैरियर, टैंकर, कंटेनर जलयान, सामान्य मालवाहक जलयान, रेफ्रिजरेटेड मालवाहक जलयान, संयोजन कैरियर, रो-रो मालवाहक जलयान, रो-रो मालवाहक जलयान (यान), रो-रो यात्री जलयान, द्रवीकृत प्राकृतिक गैस कैरियर और कूज जलयान की एक या एक से अधिक श्रेणियों में आता है, पिछले कैलेंडर वर्ष के लिए 1 जनवरी से 31 दिसंबर तक की 12 मास की अवधि के दौरान प्राप्त वार्षिक परिचालन सीआईआईकी संगणना, पैरा 13 के अनुसार एकत्रित किए गए डेटा का उपयोग करके, और संगठन द्वारा विकसित किए जाने वाले दिशानिर्देशों को ध्यान में रखते हुए, करेगा।

स्पष्टीकरण—इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, “संगठन द्वारा विकसित किए जाने वाले दिशानिर्देश” से, परिचालन कार्बन तीव्रता संकेतकों और संगणना विधियों पर 2022 के दिशानिर्देश (सीआईआई दिशानिर्देश, जी1) (संकल्प एमईपीसी. 352(78)), और सीआईआई संगणनाओं के लिए सुधार कारकों और यात्रा समायोजनों पर 2022 के

अंतरिम दिशानिर्देश (सीआईआई दिशानिर्देश, जी5) (संकल्प एमईपीसी.355(78)), जैसा संशोधित किया जाए, अभिप्रेत है।

(2) अधिनियम के अधीन रजिस्ट्रीकृत जलयान, प्रत्येक कैलेंडर वर्ष के अंत से तीन मास के भीतर, इलेक्ट्रॉनिक संचार के माध्यम से और संगठन द्वारा विकसित किए जाने वाले एक मानकीकृत प्रारूप का उपयोग करके, प्राप्त वार्षिक परिचालन सीआईआईकी रिपोर्ट महानिदेशक को, या उनके द्वारा सम्यक् रूप से प्राधिकृत किसी संगठन को देगा।

स्पष्टीकरण—इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, “संगठन द्वारा विकसित किया जाने वाला मानकीकृत प्रारूप” से पोत ऊर्जा दक्षता प्रबंधन प्लान(एसईईएमपी) के विकास के लिए 2022 के दिशानिर्देश (संकल्प एमईपीसी. 346(78)), जैसा संशोधित किया जाए, अभिप्रेत है।

(3) उपपैरा (1) और उपपैरा (2) के उपबंधों के अधीन, यदि पैरा13 के उपपैरा (4), उपपैरा (5) या उपपैरा (6) में उल्लिखित किसी जलयान का कोई हस्तांतरण 1 जनवरी 2023 के पश्चात्पूरा होता है, तो जलयान, उस कैलेंडर वर्ष के पश्चात्, जिसमें हस्तांतरण होता है, नियम 8 के उपनियम (6) के अनुसार सत्यापन के लिए, संगठन द्वारा विकसित किए जाने वाले दिशानिर्देशों को ध्यान में रखते हुए, उस कैलेंडर वर्ष, जिसमें हस्तांतरण होता है, की 1 जनवरी से 31 दिसंबर तक की पूरी 12 मास की अवधि के लिए प्राप्त वार्षिक परिचालन सीआईआईकी, उपपैरा (1) और (2) के अनुसार, संगणना करेगा और उसकी रिपोर्ट देगा, और इस पैराकी कोई बात, किसी जलयानको, पैरा13 या इस अनुसूची के अधीन उसके रिपोर्टिंग दायित्वों से मुक्त नहीं करेगी।

स्पष्टीकरण—इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, “संगठन द्वारा विकसित किए जाने वाले दिशानिर्देश” से पोत ऊर्जा दक्षता प्रबंधन प्लान(एसईईएमपी) के विकास के लिए 2022 के दिशानिर्देश (संकल्प एमईपीसी. 346(78)), जैसा संशोधित किया जाए, अभिप्रेत है।

(4) 5,000 सकल टन और उससे अधिक के प्रत्येक जलयान के लिए, जो बल्क कैरियर, गैस कैरियर, टैंकर, कंटेनर जलयान, सामान्य कार्गो जलयान, प्रशीतित कार्गो कैरियर, संयोजन कैरियर, रो-रो कार्गो जलयान, रो-रो कार्गो जलयान (यान), रो-रो यात्री जलयान, द्रवीकृत प्राकृतिक गैस कैरियर और कूज जलयान श्रेणियों में से एक या अधिक के अंतर्गत आता है, अपेक्षित वार्षिक परिचालन सीआईआई निम्नलिखित प्रकार से अवधारित किया जाएगा:

अपेक्षित वार्षिक परिचालन सीआईआई = $(1 - \text{ज़ेड}/100) \cdot \text{सीआईआई}_{\text{आर}}$

जहां,

ज़ेड, किसी विशिष्ट रेटिंग स्तर के भीतर जलयान की परिचालन कार्बन तीव्रता में निरंतर सुधार सुनिश्चित करने के लिए वार्षिक कमी कारक है; और

सीआईआई_{आर} संदर्भ मान है।

(5) वार्षिक कमी कारक ज़ेड और संदर्भ मान सीआईआई_{आर} संगठन द्वारा विकसित किए जाने वाले दिशानिर्देशों को ध्यान में रखकर परिभाषित किए गए मान होंगे।

स्पष्टीकरण—इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, “संगठन द्वारा विकसित किए जाने वाले दिशानिर्देश” से, संदर्भ रेखाओं के सापेक्ष परिचालन कार्बन तीव्रता कमी कारकों संबंधी 2021 के दिशानिर्देश (सीआईआईकमी कारक दिशानिर्देश, जी3) (संकल्प एमईपीसी.338(76)) और परिचालन कार्बन तीव्रता संकेतकों के साथ उपयोग के लिए संदर्भ रेखाओं संबंधी 2022 के दिशानिर्देश (सीआईआईसंदर्भ रेखा दिशानिर्देश, जी2) (संकल्प एमईपीसी.353(78)), जैसा संशोधित किए जाए, अभिप्रेत है।

(6) प्राप्त वार्षिक परिचालन सीआईआईको,परिचालन कार्बन तीव्रता रेटिंग ए, बी, सी, डीया ई,जो क्रमशः बहुत बेहतर, थोड़ा बेहतर, मध्यम, थोड़ा खराब, या खराब प्रदर्शन स्तर को दर्शाती है, अवधारित करने के लिए,संगठन द्वारा विकसित दिशानिर्देशों को ध्यान में रखते हुए,या तो महानिदेशक द्वारा, या उनके द्वारा सम्यक् रूप से प्राधिकृत किसी संगठन द्वारा, प्रलेखित किया जाएगा और अपेक्षित वार्षिक परिचालन सीआईआईके विरुद्ध सत्यापित किया जाएगा। रेटिंग स्तर सीका मध्य बिंदु,उपपैरा (4) में निर्धारित अपेक्षित वार्षिक परिचालन सीआईआई के समतुल्य मान होगा।

(7) ऐसा जलयान, जिसे लगातार तीन वर्षों तक डीरेटिंग मिली हो, या जिसे ईरेटिंग मिली हो, अपेक्षित वार्षिक परिचालन सीआईआई प्राप्त करने के लिए सुधारात्मक कार्यों की एक योजना विकसित करेगा।

(8) पोत ऊर्जा दक्षता प्रबंधन प्लान की,संगठन द्वारा विकसित किए जाने वाले दिशानिर्देशों को ध्यान में रखते हुए, उसमें सुधारात्मक कार्यों की योजना को तदनुसार सम्मिलित करने के लिए समीक्षा की जाएगी। संशोधित पोत ऊर्जा दक्षता प्रबंधन प्लान को सत्यापन के लिए प्रशासन, या उसके द्वारा सम्यक् रूप से प्राधिकृत किसी संगठन को प्रस्तुत किया जाएगा,यह प्रस्तुति अधिमानतः उपपैरा (2) के अनुसार प्राप्त वार्षिक परिचालन सीआईआई की रिपोर्ट करने के साथ ही की जानी चाहिए, किंतु किसी भी स्थिति में उसके एक माह से अधिक विलंब से नहीं की जानी चाहिए।

स्पष्टीकरण—इस उपपैरा के प्रयोजन के लिए, “संगठन द्वारा विकसित किए जाने वाले दिशानिर्देश” से,पोत ऊर्जा दक्षता प्रबंधन प्लान (एसईईएमपी) के विकास के लिए 2022 के दिशानिर्देश (संकल्प एमईपीसी. 346(78)), जैसा संशोधित किया जाए,अभिप्रेत है।

(9) कोई जलयान, जिसे लगातार तीन वर्षों तक डीरेटिंग मिली हो या जिसे ईरेटिंग मिली हो, पुनरीक्षितपोत ऊर्जा दक्षता प्रबंधन प्लान के अनुसार सम्यक् रूप सेनियोजित सुधारात्मक कार्रवाइयां करेगा।

(10) यथास्थिति, महानिदेशक या पत्तन प्राधिकारी, एया बीरेटिंग वाले जलयानों को, या उन जलयानों को, जो ईंधन के रूप में हरित हाइड्रोजन या हरित हाइड्रोजन डेरिवेटिव का उपयोग करते हैं, प्रोत्साहनों, जो विनिश्चित किए जाएं,के माध्यम सेप्रोत्साहित करेंगे।

(11) संगठन द्वारा निम्नलिखित का निर्धारण करने के लिए एक समीक्षा की जा सकेगी : —

- (क) अंतर्राष्ट्रीय पोत की कार्बन तीव्रता को कम करने में इस पैरा की प्रभावशीलता;
- (ख) मजबूत सुधारात्मक कार्रवाइयों या उपचार के अन्य साधनों की आवश्यकता, जिसमें संभाव्य अतिरिक्त ऊर्जा दक्षता विद्यमान पोत सूचकांक (ईईएक्सआई) अपेक्षाएं भी सम्मिलित हैं;
- (ग) प्रवर्तन तंत्र को बेहतर बनाने की आवश्यकता;
- (घ) डेटा संग्रह प्रणाली को बेहतर बनाने की आवश्यकता;और
- (ङ) ज़ेडकारक और सीआईआईआरमानों का पुनरीक्षण।

महानिदेशक,ऐसे पुनरीक्षण के आधार पर, इस अनुसूची में संशोधन अंगीकार करने का निर्णय ले सकेगा, और ऐसे संशोधन अभिसमय के उपाबंध 6में किए गए संशोधनों के अनुसार अंगीकृत किए जाएंगे और प्रवृत्त किए जाएंगे।

दूसरी अनुसूची

[नियम 10 देखें]

प्ररूप

प्ररूप 1 - अंतर्राष्ट्रीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र का प्ररूप

अंतर्राष्ट्रीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र

पोत से प्रदूषण निवारणके लिए अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 1973(जिसे इसमें इसके पश्चात् "अभिसमय" कहा गया है), जिसे उससे संबंधित 1978 के प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित किया गया था, में संशोधन करने के लिए, 1997 के प्रोटोकॉल, यथा संशोधित, के उपबंधों के अधीन,

.....(देश का पूरा नाम) सरकार के प्राधिकार के अधीन,

(अभिसमय के उपबंधोंके अधीन प्राधिकृत सक्षम व्यक्ति या संगठन का पूरा नाम)

द्वारा जारी किया गया।

पोत का विवरण¹

पोत का नाम

विशिष्ट संख्या या अक्षर

आईएमओसंख्या²

रजिस्टरी का पत्तन

सकल टन भार

यह प्रमाणित किया जाता है कि:

1. पोत का सर्वेक्षण अभिसमय के उपाबंध 6के विनियम 5 के अनुसार किया गया है; और
2. सर्वेक्षण दर्शित करता है कि उपकरण, प्रणालियाँ, फिटिंग, व्यवस्थाएँ और सामग्री अभिसमय के उपाबंध 6 की लागू अपेक्षाओं का पूरी तरह से पालन करती हैं।

यह प्रमाणपत्र अभिसमय के उपाबंध 6 के विनियम 5 के अनुसार सर्वेक्षणों के अधीन.....
.... (डीडी/एमएम/वाईवाईवाईवाई)अतक विधिमान्य है।

सर्वेक्षण पूरा होने की तारीख, जिस पर यह प्रमाणपत्र आधारित है.....

(डीडी/एमएम/वाईवाईवाईवाई)जारी करने का स्थान
.....

(प्रमाणपत्र जारी करने का स्थान)

तारीख.....(डीडी/एमएम/वाईवाईवाईवाई)

(जारी करने की तारीख)

.....

¹वैकल्पिक रूप से, पोत का विवरण क्षैतिज रूप से खानों में रखा जा सकता है।

²आईएमओपोत पहचान संख्या योजना के अनुसार।

³अभिसमय के उपाबंध 6 के विनियम 9.1 के अनुसार प्रशासन द्वारा विनिर्दिष्ट अवसान की तारीख दर्ज करें। इस तारीख का दिन और महीना, अभिसमय के उपाबंध 6 के विनियम 2.1.3 में यथा परिभाषित वर्षगाँठकी तारीख का तत्स्थानी है, सिवाय तब के जब इसे अभिसमय के उपाबंध 6 के विनियम 9.8 के अनुसार संशोधित न किया गया हो।

(प्रमाणपत्र जारी करने वाले सम्यक् रूप सेप्राधिकृत पदधारी के हस्ताक्षर)
(प्राधिकारी की मुद्राया स्टॉप, जैसा समुचित हो)

वार्षिक और मध्यवर्ती सर्वेक्षणों के लिए पृष्ठांकन

यह प्रमाणित किया जाता है कि, अभिसमय के उपाबंध 6 के विनियम 5 द्वारा अपेक्षित सर्वेक्षण में, पोत को उस उपाबंध के सुसंगत उपबंधों का पालन करते हुए पाया गया:

वार्षिक सर्वेक्षण

हस्ताक्षरित.....

(सम्यक् रूप से प्राधिकृत पदधारी के हस्ताक्षर)

स्थान

तारीख..... (डीडी/एमएम/वाईवाईवाईवाई)

(प्राधिकारी की मुद्रा या स्टॉप, जैसा समुचित हो)

वार्षिक सर्वेक्षण/ मध्यवर्ती⁴ सर्वेक्षण

हस्ताक्षरित.....

(सम्यक् रूप सेप्राधिकृत पदधारी के हस्ताक्षर)

स्थान

तारीख..... (डीडी/एमएम/वाईवाईवाईवाई)

(प्राधिकारी की मुद्रा या स्टॉप, जैसा समुचित हो)

वार्षिक सर्वेक्षण/ मध्यवर्ती⁵ सर्वेक्षण

हस्ताक्षरित.....

(सम्यक् रूप सेप्राधिकृत पदधारी के हस्ताक्षर)

स्थान

तारीख..... (डीडी/एमएम/वाईवाईवाईवाई)

(प्राधिकारी की मुद्रा या स्टॉप, जैसा समुचित हो)

वार्षिक सर्वेक्षण

हस्ताक्षरित.....

(सम्यक् रूप सेप्राधिकृत पदधारी के हस्ताक्षर)

स्थान

तारीख..... (डीडी/एमएम/वाईवाईवाईवाई)

(प्राधिकारी की मुद्रा या स्टॉप, जैसा समुचित हो)

विनियम 9.8.3 के अनुसार वार्षिक/मध्यवर्ती सर्वेक्षण

⁴यथा समुचित हटाए

⁵यथा समुचित हटाए

यह प्रमाणित किया जाता है कि, अभिसमय के अनुबंध 6 के विनियम 9.8.3 के अनुसार किए गए एक वार्षिक/मध्यवर्ती सर्वेक्षण में, पोत को उस उपाबंध के संबंधित उपबंधों का पालन करते हुए पाया गया।

हस्ताक्षरित.....
 (सम्यक् रूप से प्राधिकृत पदधारी के हस्ताक्षर)
 स्थान
 तारीख..... (डीडी/एमएम/वाईवाईवाईवाई)
 (प्राधिकारी की मुद्रा या स्टॉप, जैसा समुचित हो)

प्रमाणपत्र की अवधि बढ़ाने के लिए पृष्ठांकन, यदि यह 5 वर्ष से कम समय के लिए विधिमान्य है, जहां विनियम 9.3 लागू होता है

पोत उपाबंध के संबंधित उपबंधों का पालन करता है, और यह प्रमाणपत्र, अभिसमय के उपाबंध 6 के विनियम 9.3 के अनुसार, (डीडी/एमएम/वाईवाईवाईवाई) तक विधिमान्य माना जाएगा।

हस्ताक्षरित.....
 (सम्यक् रूप से प्राधिकृत पदधारी के हस्ताक्षर)
 स्थान
 तारीख..... (डीडी/एमएम/वाईवाईवाईवाई)
 (प्राधिकारी की मुद्रा या स्टॉप, जैसा समुचित हो)

प्रमाणपत्र की अवधि बढ़ाने के लिए पृष्ठांकन, यदि यह 5 वर्ष से कम समय के लिए विधिमान्य है, जहां विनियम 9.4 लागू होता है

पोत उपाबंध के संबंधित उपबंधों का पालन करता है, और यह प्रमाणपत्र, अभिसमय के उपाबंध 6 के विनियम 9.4 के अनुसार, (डीडी/एमएम/वाईवाईवाईवाई) तक विधिमान्य माना जाएगा।

हस्ताक्षरित.....
 (सम्यक् रूप से प्राधिकृत पदधारी के हस्ताक्षर)
 स्थान
 तारीख..... (डीडी/एमएम/वाईवाईवाईवाई)
 (प्राधिकारी की मुद्रा या स्टॉप, जैसा समुचित हो)

प्रमाणपत्र की विधिमान्यता को, सर्वेक्षण के पत्तन तक पहुँचने तक या अनुग्रह अवधि के लिए बढ़ाने हेतु पृष्ठांकन, जहां विनियम 9.5 या 9.6 लागू होता है

यह प्रमाणपत्र, अभिसमय के उपाबंध 6 के विनियम 9.5 या 9.6⁶ के अनुसार, (डीडी/एमएम/वाईवाईवाईवाई) तक विधिमान्य स्वीकार किया जाएगा।

हस्ताक्षरित.....
 (सम्यक् रूप से प्राधिकृत पदधारी के हस्ताक्षर)

⁶यथा समुचित हटाए

स्थान

तारीख..... (डीडी/एमएम/वाईवाईवाईवाई)

(प्राधिकारी की मुद्रा या स्टॉप, जैसा समुचित हो)

वर्षगांठ की तारीख आगे बढ़ाने के लिए पृष्ठांकन, जहां विनियम 9.8 लागू होता है

अभिसमय के उपाबंध 6 के विनियम 9.8 के अनुसार, नई वर्षगांठ की तारीख
.....(डीडी/एमएम/वाईवाईवाईवाई) है।

हस्ताक्षरित

(सम्यक् रूप से प्राधिकृत पदधारी के हस्ताक्षर)

स्थान

तारीख (डीडी/एमएम/वाईवाईवाईवाई)

(प्राधिकारी की मुद्रा या स्टॉप, जैसा समुचित हो)

अभिसमय के उपाबंध 6 के विनियम 9.8 के अनुसार, नई वर्षगांठ की तारीख
(डीडी/एमएम/वाईवाईवाईवाई) है।

हस्ताक्षरित

(सम्यक् रूप से प्राधिकृत पदधारी के हस्ताक्षर)

स्थान

तारीख (डीडी/एमएम/वाईवाईवाईवाई)

(प्राधिकारी की मुद्रा या स्टॉप, जैसा समुचित हो)

अंतर्राष्ट्रीय वायु प्रदूषण निवारण (आईएपीपी) प्रमाणपत्र का अनुपूरक

सन्निर्माण और उपकरण का अभिलेख

टिप्पण :

1. यह अभिलेख आई ए पीपी प्रमाणपत्र के साथ स्थायी रूप से संलग्न रहेगा। आईएपीपी प्रमाणपत्र, पोत पर प्रत्येक समय विद्यमान रहेगा।
2. अभिलेख कम से कम अंग्रेजी, फ्रेंच या स्पैनिश में होगा। यदि जारी करने वाले देश की कोई शासकीय भाषा भी उपयोग की जाती है, तो विसंगतता के किसी विवाद की दशा में यह मान्य होगी।
3. बॉक्स में "हाँ" और "लागू होता है" के उत्तर के लिए या तो क्रॉस (x) या किसी "नहीं" और "लागू नहीं होता है" के उत्तर के लिए (-) प्रविष्टि करके की जाएगी।
4. जब तक अन्यथा कथित न हो, इस अभिलेख में उल्लिखित विनियम से अभिसमय के उपाबंध 6 के विनियम निर्दिष्ट हैं और संकल्प या परिपत्र सेवे निर्दिष्ट हैं, जो अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन द्वारा अंगीकृत हैं।

1. पोत का विवरण

1.1 पोत का नाम.....

1.2 आईएमओ संख्या

- 1.3 वह तारीख, जिस दिन कील रखी गई थी या पोत निर्माण के चरण में था.....
(डीडी/एमएम/वाईवाईवाईवाई)
- 1.4 लंबाई (एल)⁷ मीटर.....
- 2 पोत से होने वाले उत्सर्जन का नियंत्रण.....
- 2.1 ओज़ोन को कम करने वाले पदार्थ (विनियम 12).....
- 2.1.1 ओज़ोन को कम करने वाले पदार्थों, हाइड्रोक्लोरोफ्लोरोकार्बन (एचसीएफसी_{एस}) के सिवाय, वाले निम्नलिखित अग्निशमन प्रणाली, अन्य प्रणाली और उपकरण, जो 19 मई 2005 से पहले संस्थापित किए गए थे, सेवा में बने रह सकते हैं।

प्रणाली या उपकरण	जहाज़ पर स्थान	पदार्थ

- 2.1.2 एचसीएफसी_{एस} वाली निम्नलिखित प्रणाली, जो 1 जनवरी 2020 से पहले संस्थापित की गई थी, उपयोग में बने रह सकते हैं।

प्रणाली या उपकरण	जहाज़ पर स्थान	पदार्थ

2.2 नाइट्रोजन ऑक्साइड (एनओ_{एक्स}) (विनियम 13)

- 2.2.1 इस पोत पर लगाए गए नीचे दिए गए समुद्री डीज़ल इंजन, विनियम 13 की अपेक्षाओं के अनुसार हैं, जैसा उपदर्शित है:

एम.ए.आर.पी.ओ.एल.उपाबंध6का विनियम (एनटीसी=एनओ _{एक्स} तकनीकी कोड 2008) (एएम= अनुमोदित रीति)	लागू	इंजन #1	इंजन #2	इंजन #3	इंजन #4	इंजन #5
1	विनिर्माता और मॉडल					
2	क्रम संख्यांक					
3	उपयोग (लागू आवेदन चक्र)- एनटीसी 3.2)					
4	रेटेड शक्ति (केडब्ल्यू) (एनटीसी 1.3.11)					
5	रेटेड स्पीड (आरपीएम)					

⁷यह सिर्फ उन पोतों के लिए भरा जाएगा, जो 1 जनवरी 2016 को या उसके पश्चात् निर्मित किए गए हैं, जिन्हें विशेष तौर पर डिज़ाइन किया गया है, और जिनका उपयोग सिर्फ मनोरंजन के प्रयोजन से किया जाता है, और जिन पर विनियम 13.5.2.1 या विनियम 13.5.2.3 के अनुसार, विनियम 13.5.1.1 में दी गई एनओ_{एक्स} उत्सर्जन सीमा लागू नहीं होगी।

	(एनटीसी1.3.12)					
6	1/1/2000 को या उसके पश्चात् लगाया गया समतुल्य इंजन 13.1.1.2 के अधीन छूट मिली हुई					
7	समतुल्य इंजन संस्थापन की तारीख (तारीख/मास/वर्ष) 13.1.1.2 के अनुसार					
8क	बड़ा बदलाव (तारीख/मास/ वर्ष)	13.2.1.1 और 13.2.2				
8ख		13.2.1.2 और 13.2.3				
8ग		13.2.1.3 और 13.2.3				
9क	टीयर 1	13.3				
9ख		13.2.2				
9ग		13.2.3.1				
9घ		13.2.3.2				
9ङ		13.7.1.2				
10क	टीयर 2	13.4				
10ख		13.2.2				
10ग		13.2.2 (टीयर 3 संभव नहीं)				
10घ		13.2.3.2				
10ङ		13.5.2 (छूट)				
10च		13.7.1.2				
11क	एनओएक्स टीयर 3 उत्सर्जन	13.5.1.1				

11ख	नियंत्रण क्षेत्र	13.2.2					
11ग		13.2.3.2					
11घ		13.7.1.2					
12	एएम ⁸	संस्थापित					
13		इस सर्वेक्षण के समय व्यावसायिक रूप से उपलब्ध नहीं					
14		लागू नहीं					

2.3 सल्फर ऑक्साइड (एसओ_{एक्स}) और कण पदार्थ (विनियम 14)

2.3.1 जब पोत विनियम 14.3 में विनिर्दिष्ट उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र के बाहर चलता है, तो जहाज़ उपयोग करता है:

.1 ऐसा ईंधन तेल, जिसका सल्फर अंश, जैसा बंकर परिदान टिप्पण में दर्ज है, 0.50% एम/एम की सीमा मान से अधिक नहीं है और/या.....

.2 विनियम 4.1 के अनुसार अनुमोदित कोई समतुल्य व्यवस्था, यह व्यवस्था एसओ_{एक्स} उत्सर्जन में कमी की दशा में, 0.50% एम/एम की सल्फर अंश सीमा मान वाले ईंधन तेल का उपयोग करने की तुलना में, कम से कम उतनी ही प्रभावी होनी चाहिए.....

2.3.2 जब पोत विनियम 14.3 में बताए गए उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र के भीतर चलता है, तो जहाज़ उपयोग करता है:

.1 ईंधन तेल, जिसमें सल्फर की मात्रा, जैसा बंकर परिदान टिप्पण में दर्ज है, 0.10% एम/एम की सीमा से अधिक नहीं होती, और/या

.2 पैरा 4.1 में यथा सूचीबद्ध, विनियम 4.1 के अनुसार अनुमोदित कोई समतुल्य व्यवस्था, यह व्यवस्था एसओ_{एक्स} उत्सर्जन में कमी की दशा में, 0.10% एम/एम सल्फर सीमा वाले ईंधन तेल के उपयोग के मुकाबले कम से कम उतनी ही असरदार होनी चाहिए

2.3.3 जिस पोत में, पैरा 2.6 में यथा सूचीबद्ध, विनियम 4.1 के अनुसार अनुमोदित की गई कोई समतुल्य व्यवस्था नहीं है, उस पोत पर उपयोग के लिए ले जाए जा रहे ईंधन तेल में सल्फर की मात्रा, जैसा बंकर परिदान टिप्पण में दर्ज है, 0.50% एम/एम से अधिक नहीं होनी चाहिए

2.3.4 पोत में विनियम 14.10 या 14.11 के अनुसार तय किए गए सैंपलिंग पॉइंट लगे होते हैं

2.3.5 विनियम 14.12 के अनुसार, विनियम 14.10 या विनियम 14.11 के अधीन सैंपलिंग पॉइंट लगाने या तय करने की शर्त, ऐसे ईंधन तेल सर्विस प्रणाली पर लागू नहीं होती जिसका उपयोग कम-फ्लैशपॉइंट वाले ईंधन या गैस ईंधन के लिए किया जाता है

2.4 वाष्पशील कार्बनिक यौगिक (वीओसी_{एक्स}) (विनियम 15)

⁸ अनुमोदित विधि प्रक्रिया संबंधी 2014 के दिशा-निर्देशों का संदर्भ लें (संकल्प एम.ई.पी.सी. 243 (66))।

2.4.1 टैंकर में एमएससी/सीआईआरसी.585 के अनुसार एक वाष्प संग्रह प्रणाली लगी होती है और उसे मंजूरी मिली होती है।

2.4.2.1 कच्चा तेल ले जाने वाले टैंकर के लिए, एक स्वीकृत वीओसी प्रबंधन योजना होती है

2.4.2.2 वीओसीप्रबंधन योजना की स्वीकृति का संदर्भ:,,,.....

2.5 पोत पर भस्मीकरण (विनियम 16)

जहाज पर एक भस्मक (1एनसी1एनईएटीor) लगा है

.1 जो 1 जनवरी 2000 को या उसके पश्चात्संस्थापित किया गया है और जो निम्नलिखित का पालन करता है:

.1 प्रस्ताव एमईपीसी.76(40), यथासंशोधित⁹.....

.2 प्रस्ताव एमईपीसी.244(66)..... ..

.2 जो 1 जनवरी 2000 से पहले संस्थापित किया गया था और जो निम्नलिखित का पालन करता है:

.1 प्रस्ताव एमईपीसी.59(33), यथा संशोधित¹⁰

.2 प्रस्तावएमईपीसी.76(40), यथा संशोधित¹¹

2.6 समतुल्य (विनियम 4)

पोत को निम्नलिखित फिटिंग, सामग्री, उपकरण या यंत्र का उपयोग करने की अनुज्ञा दी गई है, जिन्हें पोत में लगाया जाना है या अन्य प्रक्रियाओं, वैकल्पिक ईंधन तेलों, या अनुपालन विधियों का उपयोग करने की अनुज्ञा दी गई है, जो अभिसमय के उपाबंध 6 द्वारा आवश्यक चीजों के विकल्प के रूप में उपयोग किए जाते हैं:

प्रणाली या उपकरण	उपयोग किया समकक्ष	अनुमोदन संदर्भ

यह प्रमाणित किया जाता है कि यह अभिलेख सभी मामलों में सही है

.....में जारी किया गया (जारी करने का स्थान)

तारीख..... (डीडी/एमएम/वाईवाईवाईवाई)

जारी करने की तारीख

.....
(अभिलेख जारीकर्ता सम्यक् रूप से प्राधिकृत पदधारी के हस्ताक्षर)

(यथा उपयुक्त, प्राधिकारी की सील या मुहर)

⁹संकल्प एमईपीसी 93 (45) द्वारा संशोधित

¹⁰संकल्प एमईपीसी 92 (45) द्वारा संशोधित

¹¹संकल्प एमईपीसी 93 (45) द्वारा संशोधित

प्ररूप 2 - अंतर्राष्ट्रीय ऊर्जा दक्षता (आईई) प्रमाणपत्र का प्ररूप
अंतर्राष्ट्रीय ऊर्जा दक्षता प्रमाणपत्र (विनियम 8.2)

.....की सरकार के प्राधिकार के अधीन 1978 के प्रोटोकॉल उससे संबंधित (जिसे इसमें इसके पश्चात् “अभिसमय” कहा गया है) द्वारा यथा उपांतरित, पोत से प्रदूषण का निवारण करने के लिए अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 1973 के संशोधन के लिए यथा संशोधित 1997 के प्रोटोकॉल के उपबंधों के अधीन जारी:

(देश का पूरा नाम)

द्वारा.....।

(अभिसमय के उपबंधों के अधीनप्राधिकृत सक्षम व्यक्ति या संगठन का पूरा पदनाम)

पोत का विवरण¹²

पोत का नाम

विशिष्ट संख्या या अक्षर

पत्तन की रजिस्ट्री

सकल टनभार

आईएमओ संख्या¹³.....

यह प्रमाणित किया है

1. कि पोत का सर्वेक्षण अभिसमय के उपाबंध6 के विनियम 5.4 के अनुसार किया गया है; और
2. सर्वेक्षण से पता चलता है कि पोत विनियम 22,23, 24, 25 और 26 में लागू अपेक्षाओं का अनुपालन करता है।

पूर्णता तारीख जिस पर यह प्रमाणपत्र आधारित है

(दिन /मास/ वर्ष)

पर जारी किया

(प्रमाणपत्र जारी करने का स्थान)

तारीख (दिन /मास/ वर्ष).....

(जारी करने की तारीख)

(प्रमाण पत्र जारी करने वाले सम्यक् रूप से

प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

(अधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उचित हो)

अंतर्राष्ट्रीय ऊर्जा दक्षता प्रमाणपत्र का पूरक
(आईई प्रमाणपत्र)
ऊर्जा दक्षता से सुसंगत निर्माण का अभिलेख

¹² इसके अलावा, पोत की जानकारी को द्वैतिजीय बॉक्स में रखा जा सकता है।

¹³ आईएमओ पोत पहचान संख्या स्कीम (संकल्प A.1117(30)) के अनुसार

टिप्पण:

- 1 यह अभिलेख हमेशा आईई, प्रमाणपत्र से जुड़ा रहेगा। आईई प्रमाणपत्र पोत पर हर समय उपलब्ध रहेगा।
 - 2 अभिलेख कम से कम इंग्लिश, फ्रेंच या स्पैनिश में होना चाहिए। अगर जारी करने वाली पार्टी की कोई शासकीय भाषा भी उपयोग की जाती है, तो किसी विवाद या गड़बड़ी की स्थिति में यह मान्य होगी।
 - 3 डिब्बों में प्रविष्टि इस तरह की जाएंगी: जवाब "हाँ" और "लागू होता है" के लिए कांटे (x) या जवाब "नहीं" और "लागू नहीं होता है" के लिए डैश (-) लगाकर, जैसा भी सही हो।
- उपाबंध 6 में दिए गए विनियम के बारे में हैं, और संकल्प या परिपत्र अंतरराष्ट्रीय समुद्री संगठन द्वारा अपनाए गए विनियम के बारे में हैं।

1. पोत का विवरण

- 1.1. पोत का नाम
- 1.2. इमो सं.....
- 1.3. भवन निर्माण अनुबंध की तारीख.....
- 1.4. प्रमुख संपरिवर्तन की तारीख (यदि लागू हो)
- 1.5. सकल टनभार
- 1.6. मृत भार
- 1.7. पोत का प्रकार ¹⁴.....

2. प्रणोदन प्रणाली

- 2.1 डीजल प्रणोदन
- 2.2 डीजल-विद्युत प्रणोदन
- 2.3 टरबाइन प्रणोदन
- 2.4 हाइब्रिड प्रणोदन
- 2.5 उपरोक्त में से किसी के अलावा अन्य प्रणोदन प्रणाली

3. प्राप्त ऊर्जा दक्षता डिजाइन सूचकांक (ईईडीआई)

- 3.1 विनियम 22.1 के अनुसार, मिला हुआ ईईडीआई, ईईडीआई तकनीकी फ़ाइल में दी गई जानकारी के आधार पर संगणित किया जाता है, जो मिले हुए ईईडीआई..... को संगणित करने की प्रक्रिया भी दिखाता है।
प्राप्त ईईडीआई है: ग्राम-सीओ₂/टन-नॉटिकल मील
- 3.2 मिली हुई ईईडीआई की गणना इस प्रकार नहीं की जाती है:
 - 3.2.1 पोत को विनियम 22.1 के अधीन छूट दी गई है क्योंकि यह विनियम 2.2.18.....में परिभाषित नया पोत नहीं है।
 - 3.2.2 विनियम 19.3 के अनुसार छूट दी गई है।
 - 3.2.3 विनियम 19.4 के अनुसार पोत के प्रशासन द्वारा विनियम 22 की अपेक्षा को माफ कर दिया गया है।
 - 3.2.4 विनियम 22.1 के अनुसार छूट दी गई है
.....

4. अपेक्षित ईईडीआई

- 4.1 अपेक्षित ईईडीआई है: ग्राम - सीओ₂/टन-मील
- 4.2 अपेक्षित ईईडीआई इसलिए लागू नहीं होता क्योंकि:

¹⁴विनियमन 2.2 में बताई गई परिभाषाओं के अनुसार पोत प्रकार डालें। विनियमन 2.2 में बताए गए एक से ज्यादा पोत प्रकार में आने वाले पोत को सबसे कड़े (सबसे कम) जरूरी ईईडीआई वाला एसआईसी प्रकार माना जाना चाहिए। अगर पोत रेगुलेशन 2.2 में बताए गए पोत प्रकार में नहीं आता है, तो "विनियम 2.22 में बताए गए पोत प्रकार के अलावा दूसरा पोत" डालें।

- 4.2.1 पोट को नियम 24.1 के अधीन छूट दी गई है, क्योंकि यह नियम 2.2.18 में परिभाषित नया पोट नहीं है।
.....
- 4.2.2 विनियम 19.3 के अनुसार छूट दी गई है।
- 4.2.3 विनियम 19.4 के अनुसार पोट के प्रशासन द्वारा विनियम 24 की अपेक्षा को माफ कर दिया गया है।
- 4.2.4 विनियम 24.1 के अनुसार छूट दी गई है।.....
- 4.2.5 पोट की क्षमता.....विनियम 24.2 की सारणी 1 में न्यूनतम क्षमता सीमा से कम है।
5. प्राप्त ऊर्जा दक्षता विद्यमान पोट सूचकांक (ईईएक्सआई)
- 5.1 विनियम 23.1 के अनुसार मिले ईईएक्सआई की गणना संगठन द्वारा बनाई गई मार्गदर्शक सिद्धांतों को ध्यान में रखकर की जाती है¹⁵
- प्राप्त ईईएक्सआई..... ग्राम - सीओ2/टन-मील है
- 5.2 मिले हुए ईईएक्सआई को संगणित नहीं किया जाता है, क्योंकि:
- 5.2.1 विनियम 19.3 के अनुसार छूट दी गई है।
- 5.2.2 विनियम 23.1 के अनुसार छूट दी गई है
.....
6. अपेक्षित (ईईएक्सआई)
- 6.1 अपेक्षित ईईएक्सआई विनियम 25 के अनुसार जरूरी ईईएक्सआई है:.....ग्राम-सीओ2/टन-मील
- 6.2 अपेक्षित ईईएक्सआई लागू नहीं होता, क्योंकि:
- 6.2.1 विनियम 19.3 के अनुसार छूट दी गई है।
- 6.2.2 विनियम 25.1 के अनुसार छूट दी गई है।
- 6.2.3 पोट की क्षमता विनियम 25.1 की सारणी 3 में न्यूनतम क्षमता सीमा से कम है।
7. पोट ऊर्जा दक्षता प्रबंधन योजना
- 7.1 विनियम 26 के अनुपालन में पोट ऊर्जा दक्षता प्रबंधन योजना (एसएसईएमपी) प्रदान की गई है।
8. ईईडीआई तकनीकी फ़ाइल
- 8.1 आईईई प्रमाणपत्र ईईडीआई तकनीकी फ़ाइल के साथ विनियम 22.1 के अनुपालन में है।
- 8.1.1 ईईडीआई तकनीकी फ़ाइल पहचान/ सत्यापन संख्या.....
- 8.1.2 ईईडीआई तकनीकी फ़ाइल सत्यापन तारीख.....
9. ईईएक्सआई तकनीकी फ़ाइल
- 9.1 आईईई प्रमाण पत्र के साथ ईईएक्सआई तकनीकी फाइल भी है जो विनियम 23.1 के हिसाब से है।
- 9.1.1. ईईएक्सआई तकनीकी फ़ाइल पहचान/सत्यापन संख्या.....
- 9.1.2 ईईएक्सआई तकनीकी फ़ाइल सत्यापन तारीख.....
- 9.2 आईईई प्रमाणपत्र के साथ ईईएक्सआई तकनीकी फ़ाइल नहीं होती है, क्योंकि मिले हुए ईईडीआई का उपयोग मिले हुए ईईएक्सआई के विकल्प के तौर पर किया जाता है।
- यह प्रमाणित किया जाता है कि यह अभिलेख हर तरह से सही है।
- पर जारी किया
- (जारी करने वाली प्राधिकरण की स्थान, जैसा सही हो)
- तारीख (दिन /मास/ वर्ष)
- (जारी करने की तारीख) (सम्यक् रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)
अभिलेख जारी करना)

¹⁵ प्राप्त ऊर्जा दक्षता विद्यमान जहाज सूचकांक (ईईएक्सआई) की गणना की विधि पर 2022 दिशानिर्देश (संकल्प एमईपीसी.350 (78)) का संदर्भ लें

प्ररूप 3 - यूएनएसपी बार्ज के लिए छूट प्रमाणपत्र का प्ररूप (विनियम 8.4)**मानवरहित गैर-स्वचालित (यूएनएसपी) बार्ज के लिए अंतर्राष्ट्रीय वायु प्रदूषण रोकथाम छूट प्रमाणपत्र**

.....की सरकार के प्राधिकार के अधीन 1978 के प्रोटोकोल जिससे संबंधित (जिसे इसमें इसके पश्चात् "अभिसमय" कहा गया है) द्वारा यथा उपांतरित, पोत से प्रदूषण का निवारण करने के लिए अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 1973 के संशोधन के लिए यथा संशोधित 1997 के प्रोटोकोल के उपबंधों के अधीन जारी:

(देश का पूरा नाम)

द्वारा
(अभिसमय के उपबंधों के अधीन प्राधिकृत सक्षम व्यक्ति या संगठन का पूरा नाम)

पोत का विवरण¹⁶

पोत का नाम

विशिष्ट संख्या या अक्षर

आईएमओ संख्या¹⁷

पत्तन की रजिस्ट्री.....

सकल टनभार

यह प्रमाणित किया जाता है कि:

1 यूएनएसपी बार्ज का सर्वेक्षण अभिसमय के उपाबंध 6 के विनियम 3.4 के अनुसार किया गया है

2 सर्वेक्षण से पता चलता है कि यूएनएसपी बार्ज:

1. यांत्रिक साधनों द्वारा परिचालित नहीं है;

2. में ऐसी कोई प्रणाली, उपकरण और/या मशीनरी नहीं लगी है जो अभिसमय के उपाबंध 6 द्वारा नियंत्रण किए गए उत्सर्जन पैदा कर सके; और

3. फलक पर न तो कोई व्यक्ति है और न ही जीवित जानवर; और 3 यूएनएसपी बार्ज को अभिसमय के उपाबंध 6 के विनियम 3.4 के अधीन, अभिसमय के उपाबंध 6 के विनियम 5.1 और 6.1 के प्रमाणन और संबंधित सर्वेक्षण की अपेक्षाओं से छूट दी गई है।

यह प्रमाणपत्र (दिन /मास/ वर्ष) तक विधिमान्य है

छूट की शर्तें बनी रहने पर।

सर्वेक्षण पूरा होने की तारीख जिस पर यह प्रमाण पत्र आधारित है (दिन /मास / वर्ष)

पर जारी किया

(प्रमाणपत्र जारी करने का स्थान)

तारीख (दिन /मास / वर्ष):

(जारी करने की तारीख)

(प्रमाणपत्र जारी करने वाले उचित प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उपयुक्त हो)

¹⁶ इसके अलावा, पोत की जानकारी को क्षेत्रीय बॉक्स में रखा जा सकता है।

¹⁷ आईएमओ पोत पहचान संख्या स्कीम (संकल्प ए.1117 (30)) के अनुसार

प्ररूप 4 – भारतीय वायु प्रदूषण रोकथाम प्रमाणपत्र का प्ररूप (नियम 7)**भारतीय वायु प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र**

भारत सरकार के प्राधिकार के अधीन वाणिज्य पोत परिवहन (पोत से वायु प्रदूषण की रोकथाम) नियम, 2026 के उपबंधों के अधीन जारी किया गया

द्वारा।

(इन उपबंधों के अधीन प्राधिकृत सक्षम व्यक्ति या संगठन का पूरा नाम)

पोत का विवरण¹⁸

पोत का नाम

आईएमओ संख्या¹⁹.....

अक्षरों की विशिष्ट संख्याएँ.....

पोत की रजिस्ट्री

सकल टनभार.....

यह प्रमाणित किया है:

(1) पोत का सर्वेक्षण इन नियमों के नियम 6 के अनुसार किया गया है और

(2) सर्वेक्षण से पता चलता है कि उपकरण, प्रणाली, फिटिंग, व्यवस्था और सामग्री इन नियमों की लागू अपेक्षाओं का पूरी तरह से अनुपालन करते हैं।

यह प्रमाणपत्र (दिन /मास/ वर्ष) तक विधिमान्य है ²⁰.....

नियम 6 के अनुसार सर्वेक्षण के अधीन

सर्वेक्षण समाप्ति की तारीख जिस पर यह प्रमाणपत्र आधारित है (दिन /मास/ वर्ष)

पर जारी किया.....

(प्रमाणपत्र जारी करने का स्थान)

तारीख (दिन /मास/ वर्ष).....

(जारी करने की तारीख)

(सम्यक् रूप से प्राधिकृत व्यक्ति के हस्ताक्षर

प्रमाणपत्र जारी करने वाला अधिकारी)

वार्षिक और मध्यवर्ती सर्वेक्षणों के लिए पुष्टि

यह प्रमाणित किया जाता है कि नियम 6 के अधीन ज़रूरी सर्वेक्षण में, जलयान इन नियमों के सुसंगत उपबंधों के अनुपालन हुआ पाया गया।

वार्षिक सर्वेक्षण:

हस्ताक्षरित

(सम्यक् रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

स्थान.....

तारीख (दिन /मास/ वर्ष).....

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उचित हो)

वार्षिक/मध्यवर्ती ²¹सर्वेक्षण:

हस्ताक्षरित

(सम्यक् रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

¹⁸ इसके अलावा, पोत की जानकारी को क्षेत्रीय डिब्बे में रखा जा सकता है।

¹⁹ आईएमओ पोत पहचान संख्या स्कीम (संकल्प A.1117 (30)) के अनुसार

²⁰ नियम 11 (1) के अनुसार प्रशासन द्वारा बताई गई अवसान की तारीख डालें। इस तारीख का दिन और मास नियम 2(1)(छ) में बताई गई सालाना तारीख के हिसाब से होगा, जब तक कि नियम 11 (8) के अनुसार इसमें बदलाव न किया जाए।

²¹ उचित रूप में लोप करें।

स्थान.....
तारीख (दिन /मास/ वर्ष).....

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उचित हो)

वार्षिक/मध्यवर्ती ²²सर्वेक्षण:

हस्ताक्षरित
(सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)
स्थान.....
तारीख (दिन /मास/ वर्ष).....

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उचित हो)

नियम 11(8)(ग) के अनुसार वार्षिक/मध्यवर्ती सर्वेक्षण

यह प्रमाणित किया जाता है कि नियम 11 के उपनियम (8) के खंड (ग) के अनुसार वार्षिक/मध्यवर्ती सर्वेक्षण में यह पाया गया कि जलयान इन नियमों के सुसंगत उपबंधों का अनुपालन करता है।

हस्ताक्षरित
(सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)
स्थान.....
तारीख (दिन /मास/ वर्ष).....

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उचित हो)

यदि प्रमाण पत्र पांच वर्ष से कम समय के लिए विधिमान्य है, तो नियम 11 (3) लागू होता है प्रमाणपत्र को बढ़ाने के लिए पुष्टि यह जलयान नियमों के सुसंगत उपबंधों का अनुपालन करता है और यह प्रमाणपत्र नियम 11(3) के अनुसार (दिन /मास/ वर्ष) तक विधिमान्य स्वीकृत किया जाएगा।

हस्ताक्षरित
(सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)
स्थान.....
तारीख (दिन /मास/ वर्ष).....

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उपयुक्त हो)

पुष्टि जहां नवीकरण सर्वेक्षण पूरा हो गया है और नियम 11(4) लागू होता है

यह जलयान नियमों के सुसंगत उपबंधों का अनुपालन करता है और यह प्रमाणपत्र नियम 11(4) के अनुसार (दिन /मास/ वर्ष) तक विधिमान्य स्वीकृत किया जाएगा।

हस्ताक्षरित
(सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)
स्थान.....
तारीख (दिन /मास/ वर्ष).....

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उपयुक्त हो)

प्रमाणपत्र की विधिमान्यता को सर्वेक्षण पोत तक पहुंचने तक या अनुग्रह अवधि के लिए विधिमान्यता का विस्तार करने के लिए पुष्टि, जहां नियम 11 (5) या 11 (6) लागू होते हैं

यह प्रमाणपत्र, नियम 11 के उपनियम (5) या (6) के अनुसार (²³दिन /मास/ वर्ष) तक विधिमान्य स्वीकृत किया जाएगा ।

हस्ताक्षरित
(सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

²² उचित रूप का लोप करें

²³ उचित रूप का लोप करें

स्थान.....

तारीख (दिन /मास/ वर्ष).....

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उपयुक्त हो)

जहां नियम 11 (8) लागू होता है, वर्षगिरह की तारीख आगे बढ़ाने के लिए पुष्टि

इन नियमों के नियम 11 के उपनियम (8) के अनुसार नई सालगिरह की तारीख (दिन /मास/ वर्ष) है.....

हस्ताक्षरित

(सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

स्थान.....

तारीख (दिन /मास/ वर्ष).....

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उपयुक्त हो)

इन नियमों के नियम 11 के उपनियम (8) के अनुसार नई सालगिरह की तारीख (दिन /मास/ वर्ष) है.....

हस्ताक्षर

(सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

स्थान.....

तारीख (दिन /मास/ वर्ष).....

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उपयुक्त हो)

**भारतीय वायु प्रदूषण रोकथाम प्रमाणपत्र (इनऐप प्रमाणपत्र) का पूरक
निर्माण और उपकरणों का अभिलेख**

टिप्पण:

1. यह अभिलेख InAPP प्रमाण पत्र से स्थायी रूप से जुड़ा रहेगा। InAPP प्रमाण पत्र हर समय पोत पर उपलब्ध रहेगा।
2. अभिलेख अंग्रेजी में होगा। यदि जारी करने वाले देश की कोई शासकीय भाषा भी उपयोग की जाती है, तो किसी विवाद या गड़बड़ी की स्थिति में यह मान्य होगी।
3. डिब्बे में प्रविष्टि इस तरह की जाएंगी: जवाब “हाँ” और “लागू होता है” के लिए कांटे (x) या जवाब “नहीं” और “लागू नहीं होता” के लिए डैश (-) लगाकर, जैसा भी सही हो।
4. जब तक कुछ और न कहा गया हो, इस अभिलेख में बताए गए नियम इन नियमों को बताते हैं

1. जलयान का विवरण

1.1 जलयान का नाम.....

1.2 रजिस्ट्रीकरण संख्या (आईएमओ संख्या).....

1.3 वह तारीख जिस दिन कील रखी गई थी या जलयान निर्माण के समान चरण में था
(दिन/मास/वर्ष).....

1.4 लम्बाई (ली) मीटर ²⁴.....

2. जलयान से उत्सर्जन नियंत्रित करें

2.1 ओजोन परत को नुकसान पहुंचाने वाले पदार्थ (इन नियमों की पहली अनुसूची का पैरा 1)

2.1.1. 19 मई 2005 से पहले लगाए गए ये आग बुझाने वाली प्रणाली, हाइड्रोक्लोरोफ्लोरोकार्बन (HFCs) से भिन्न, ओजोन को नुकसान पहुंचाने वाले पदार्थ वाले दूसरी प्रणाली और उपकरण काम करते रह सकते हैं:

प्रणाली या उपकरण	फलक पर स्थान	पदार्थ

2.1.2 1 जनवरी 2020 से पहले स्थापित किए गए एचसीएफसी अंतर्विष्ट करने वाले नीचे दी गई प्रणाली सेवा में जारी रह सकते हैं

प्रणाली या उपकरण	फलक पर स्थान	पदार्थ

2.2 नाइट्रोजन ऑक्साइड (नॉक्स) (इन नियमों की पहली अनुसूची का पैरा 2)

2.2.1 इस पोत पर लगाए गए ये मरीन डीज़ल इंजन, इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 2 की अपेक्षाओं के हिसाब से हैं, जैसा बताया गया है:

लागू नियम (एनटीसी=नॉक्स तकनीकी कोड 2008) (एएम=अनुमोदित पद्धति)		इंजन # 1	इंजन # 2	इंजन #3	इंजन #4	इंजन #5
1	निर्माता और मॉडल					
2	क्रम संख्या					
3	उपयोग (लागू एप्लीकेशन साइकिल – एनटीसी 3.2)					
4	रेटेड पावर (केडब्ल्यू) (एनटीसी 1.3.11)					
5	रेटेड गति (आरपीएम) (एनटीसी 1.3.12)					
6	स्थापित वैसा ही ईंजन $\geq 1/1/2000$ इन नियमों की					

²⁴केवल 1 जनवरी 2016 को या उसके बाद निर्मित उन पोत के संबंध में पूरा किया गया है जो विशेष रूप से डिज़ाइन किए गए हैं, और केवल मनोरंजन के उद्देश्यों के लिए उपयोग किए जाते हैं और जिन पर पैरा 2(5)(ख)(i) या पैरा 2(5)(ख)(iii) के अनुसार पैरा 2(5)(क)(i) द्वारा दी गई नॉक्स उत्सर्जन सीमा लागू नहीं होगी।

	पहली अनुसूची के छूट वाले पैरा					
7	इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 2(1)(क)(ii) के अनुसार समान इंजन स्थापना तारीख (दिन /मास/ वर्ष)					
8क	मुख्य संपरिवर्तन(दिन /मास / वर्ष)	2 (2) (क) (i) और 2(2) (ख)				
8ख		2 (2) (क) (ii) और 2 (2) (ग)				
8ग		2(2)(क)(iii) और 2(2) (ग)				
9क	टियर I	2(3)				
9ख		2(2)(ख)				
9ग		2(2)(ग)(i)				
9घ		2(2)(ग)(ii)				
9ङ		2(7)(क)(ii)				
10क	टियर II	2 (4)				
10 ख		2(2)(ख)				
10ग		2(2)(ख) (टियर III संभव नहीं)				
10घ		2(2) (ग)(ii)				

10ड		2(5)(ख) (छूट)						
10क		2(7) (क)(ii)						
11क	नॉक्स टियर III	2(5)(क) (i)						
11ख	उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र	2(2)(ख)						
11ग		2(2) (ग) (ii)						
11घ		2(7)(क)(ii)						
12	पूर्वाह्न ²⁵	स्थापित						
13		इस सर्वेक्षण में वाणिज्यिक रूप से उपलब्ध नहीं है						
14		लागू नहीं होता						

2.3 सल्फर ऑक्साइड (एसओएक्स) और पार्टिकुलेट मैटर (इन नियमों की पहली अनुसूची का पैरा 3)

2.3.1 जब जलयान इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 3 के उप पैरा (3) में विनिर्दिष्ट उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र के बाहर परिचालन करता है, तो जलयान निम्नलिखित का उपयोग करता है:

- (i) बंकर डिलीवरी टिप्पण द्वारा प्रलेखित सल्फर सामग्री वाला ईंधन तेल, जो कि 0.50% मी/मी के सीमा मान से अधिक नहीं है, और/0आर

²⁵अनुमोदित पद्धति प्रक्रियापर 2014 के मार्गदर्शक सिद्धांतों का संदर्भ ले (संकल्प एमआपीसी. 243 (66))

- (ii) इस प्रमाणपत्र के पैरा 2.6 में सूचीबद्ध नियम 5 के उपनियम (1) के अनुसार अनुमोदित एक समतुल्य व्यवस्था, जो कि सल्फर सामग्री सीमा मूल्य 0.50% एम / एम के साथ ईंधन तेल का उपयोग करने की तुलना में एसओएक्स उत्सर्जन में कमी के मामले में कम से कम उतनी ही प्रभावी है।
- 2.3.2 जब जलयान इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 3 के उप पैरा (3) में विनिर्दिष्ट उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र के अंदर परिचालन करता है, तो जलयान निम्नलिखित का उपयोग करते हैं
1. ईंधन तेल जिसमें सल्फर कंटेंट बंकर डिलीवरी टिप्पण में बताया गया है, जो 0.10% m/m की सीमा मूल्य से ज्यादा नहीं है, और/या
 2. इस प्रमाणपत्र के पैरा 2.6 में सूचीबद्ध नियम 6 के उप-नियम (1) के अनुसार अनुमोदित एक समतुल्य व्यवस्था, जो कि सल्फर सामग्री सीमा मान 0.10% एम/एम वाले ईंधन तेल का उपयोग करने की तुलना में एसओएक्स उत्सर्जन में कमी के मामले में कम से कम उतनी ही प्रभावी है।
- 2.3.3 इस प्रमाणपत्र के पैरा 2.6 में सूचीबद्ध नियम 5 के उप-नियम (1) के अनुसार अनुमोदित समतुल्य व्यवस्था के बिना किसी जलयान के लिए, जलयान पर उपयोग के लिए ले जाए जाने वाले ईंधन तेल में सल्फर की मात्रा बंकर डिलीवरी टिप्पण द्वारा प्रलेखित 0.50% मी/मी से अधिक नहीं होगी।
- 2.3.4 इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 3 के उप पैरा (10) या (11) के अनुसार जलयान को नामित नमूना बिंदु (बिंदुओं) से सुसज्जित किया गया है
- 2.3.5 इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 3 के उप पैरा (12) के अनुसार, पैरा 3 के उप पैरा (10) या (11) के अनुसार नमूना बिंदु (बिंदुओं) को फिट करने या नामित करने की अपेक्षा, जलयान पर प्रणोदन या संचालन के लिए दहन प्रयोजनों हेतु कम-फ्लैशपॉइंट ईंधन के लिए ईंधन तेल सेवा प्रणाली पर लागू नहीं होगी।
- 2.4 बोलेटाइल ऑर्गेनिक कंपाउंड (वीओसीएस) (इन नियमों के पहले अनुसूची का पैरा 4)
- 2.4.1 टैंकर में वाष्प संग्रहण प्रणाली स्थापित है और एमएससी/सर्क.585 के अनुसार अनुमोदित है।
- 2.4.2.1 कच्चा तेल ले जाने वाले टैंकर के लिए एक अनुमोदित वीओसी प्रबंधक योजना है.....
- 2.4.2.2 वीओसी प्रबंधन योजना अनुमोदन संदर्भ.....
- 2.5 पोत फलक पर भस्मीकरण (इन नियमों की पहली अनुसूची का पैरा 5)
- जलयान में एक भस्मक है
- 1.1 जनवरी 2000 को या उसके पश्चात् स्थापित किया गया हो जो इसका अनुपालन करता हो:
1. संकल्प एमईपीसी.76(40), यथा संशोधित ²⁶.....
 2. संकल्प एमईपीसी 244 (66)
- 2.1 जनवरी 2000 से पहले स्थापित किया गया हो जो इसका अनुपालन करता हो:
1. संकल्प एमईपीसी 59(33) यथा संशोधित ²⁷.....

²⁶ संकल्प एम.ई.पी.सी. 93 (45) द्वारा संशोधित

²⁷ संकल्प एम.ई.पी.सी. 92 (45) द्वारा संशोधित

2. संकल्प एमईपीसी 76(40) यथा संशोधित ²⁸.....

2.6 समतुल्य (नियम 5)

जलयान को इन नियमों के अधीन ज़रूरी चीज़ों के अलावा, पोत में फिट की जाने वाली इन फिटिंग, सामग्री, उपस्कर या उपकरण या दूसरे तरीकों, दूसरे ईंधन तेल, या अनुपालन पद्धतियों का उपयोग करने की अनुज्ञा दी गई है।

प्रणाली या उपकरण	समतुल्य उपयोग किया गया	अनुमोदन संदर्भ

यह प्रमाणित किया जाता है कि यह अभिलेख हर तरह से सही है।

पर जारी किया

(अभिलेख जारी करने का स्थान)

तारीख (दिन /मास/ वर्ष)

(जारी करने की तारीख)

(सम्यक् रूप से अभिलेख जारी करने वाले प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उपयुक्त हो)

²⁸संकल्प एम.ई.पी.सी. 93 (45) द्वारा संशोधित

परिशिष्ट

परिशिष्ट 1 –परीक्षण चक्र और भार कारक (पहली अनुसूची का पैरा 2)

संशोधित एनओ एक्स तकनीकी कोड 2008 में विनिर्दिष्ट परीक्षण प्रक्रिया और गणना पद्धति का उपयोग करके पहली अनुसूची के पैरा 2 के अनुसार लागू एनओएक्स सीमाके साथ समुद्री डीजल इंजनों के अनुपालन के सत्यापन के लिए निम्नलिखित परीक्षण चक्र और भार कारक लागू किए जाएंगे।

1. डीजल-इलेक्ट्रिक ड्राइव सहित जलयान मुख्य प्रणोदन के लिए निरंतर गति वाले समुद्री इंजनों के लिए, परीक्षण चक्र ई2 लागू किया जाएगा;
2. नियंत्रण योग्य पिच प्रोपेलर सेटों के लिए परीक्षण चक्र ई2 लागू किया जाएगा;
3. प्रोपेलर-विधि परिचालित मुख्य और प्रोपेलर-विधि-परिचालित सहायक इंजन के लिए परीक्षण चक्र ई3 लागू किया जाएगा;
4. लगातार गति वाले सहायक इंजन के लिए परीक्षण चक्र डी2 लागू किया जाएगा; और
5. परिवर्तनीय गति, परिवर्तनीय भार सहायक इंजनों के लिए, जो ऊपर शामिल नहीं हैं, परीक्षण चक्र ग1 लागू किया जाएगा।

लगातार गति वाले मुख्य प्रोपल्शन एप्लिकेशन के लिए परीक्षण चक्र (डीजल-इलेक्ट्रिक ड्राइव और सभी कंट्रोलेबल-पिच प्रोपेलर इंस्टॉलेशन सहित)

परीक्षण चक्र प्रकार ई2	गति	100 %	100 %	100 %	100 %
	शक्ति	100 %	75%	50%	25%
	भार कारक	0.2	0.5	0.15	0.15

प्रोपेलर-लॉ-ऑपरेटेड मेन और प्रोपेलर-लॉ-ऑपरेटेड ऑक्सिलरी इंजन एप्लिकेशन के लिए परीक्षण चक्र

परीक्षण चक्र प्रकार ई3	गति	100 %	91 %	80 %	63 %
	शक्ति	100 %	75 %	50 %	25 %
	भार कारक	0.2	0.5	0.15	0.15

कॉन्स्टेंट-गति ऑक्सिलरी इंजन एप्लिकेशन के लिए परीक्षण चक्र

परीक्षण चक्र प्रकार डी2	गति	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	शक्ति	100 %	75%	50%	25%	10%
	भार कारक	0.05	0.25	0.3	0.3	0.1

वेरिएबल-गति और -लोड ऑक्सिलरी इंजन एप्लिकेशन के लिए परीक्षण चक्र

परीक्षण चक्र प्रकार सी1	गति	रेटेड				मध्यवर्ती			खाली
	टॉर्क:	100%	75%	50%	10%	100 %	75%	50%	0%
	भार कारक	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15

इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 2 के उप पैरा (5) के खंड (क) के उप खंड (i) के अनुसार प्रमाणित होने वाले इंजन के मामले में, प्रत्येक व्यक्तिगत मोड बिंदु पर विशिष्ट उत्सर्जन लागू नाक्स उत्सर्जन सीमा मूल्य से 50% से अधिक नहीं होगा, सिवाय निम्नलिखित के:

1. घ2 परीक्षण चक्र में 10% मोड बिंदु
2. ग1 परीक्षण चक्र में 10% मोड बिंदु
3. ग1 परीक्षण चक्र में आइडल मोड बिंदु

परिशिष्ट 2 – उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्रों के प्रयोजन के लिए मानदंड और प्रक्रियाएं (पहली अनुसूची के पैरा 2 (6) और 3 (3))

(1) उद्देश्य

(क) इस परिशिष्ट का प्रयोजन उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र के नाम के लिए प्रस्ताव बनाने और प्रस्तुत करने के लिए मानदंड और प्रक्रिया बताना है, और संगठन द्वारा ऐसे प्रस्तावके निर्धारण में ध्यान में रखे जाने वाले कारक को बताना है।

(ख) समुद्र में चलने वाले जलयानों से निकलने वाले नाक्स, एसओएक्स और पार्टिकुलेट मैटर दुनिया भर के शहरों और तटीय इलाकों में हवा में प्रदूषण की मात्रा को बढ़ाते हैं। हवा में प्रदूषण से जुड़े लोक स्वास्थ्य और पर्यावरण पर पड़ने वाले बुरे असर में समय से पहले मौत, कार्डियो पल्मोनरी बीमारी, फेफड़ों का कैंसर, सांस की पुरानी बीमारियां, एसिडिफिकेशन और यूट्रोफिकेशन शामिल हैं।

नाक्स या एसओएक्स और पार्टिकुलेट मैटर या तीनों तरह के उत्सर्जन (इसके पश्चात् उत्सर्जन कहा गया है) को रोकने, कम करने और नियंत्रण करने की अपेक्षा है।

(2) उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्रों के प्रयोजन की प्रक्रिया

(क) नाक्स या एसओएक्स और पार्टिकुलेट मैटर या तीनों तरह के उत्सर्जन के लिए उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र तय करने का प्रस्ताव सिर्फ केन्द्रीय सरकार ही संगठन को दे सकती है। अगर कोई किसी दूसरे राज्य के किसी खास क्षेत्र में दिलचस्पी है, तो केन्द्रीय सरकार को मिलकर एक प्रस्ताव बनाना चाहिए।

(ख) किसी दिए गए क्षेत्र को उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र बनाने का प्रस्ताव, संगठन के बनाए नियमों और प्रक्रिया के हिसाब से संगठन को भेजा जाना चाहिए।

(3) उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र के प्रयोजन के लिए मानदंड

(क) प्रस्ताव में निम्नलिखित शामिल होगा:

- (i) प्रस्तावित आवेदन क्षेत्र का स्पष्ट चित्रण, साथ ही एक संदर्भ चार्ट जिस पर क्षेत्र चिह्नित किया गया हो;
- (ii) उत्सर्जन का प्रकार या प्रकार जो नियंत्रण के लिए प्रस्तावित है या किया जा रहा है (अर्थात् नाक्स या एसओएक्स कणिका तत्व या उत्सर्जन के सभी तीन प्रकार);

- (iii) जलयान उत्सर्जन के प्रभावों से जोखिम में मानव आबादी और पर्यावरणीय क्षेत्रों का विवरण;
- (iv) एक निर्धारण कि अनुप्रयोग के प्रस्तावित क्षेत्र में चलने वाले जलयानों से निकलने वाला उत्सर्जन आस-पास के वायु प्रदूषण के परिवेशीय सांद्रता या खराब पर्यावरणीय असर में योगदान दे रहा है। इस निर्धारण में संबंधित उत्सर्जन के मानवीय स्वास्थ्य और पर्यावरण पर पड़ने वाले असर का ब्यौरा शामिल होगा, जैसे कि ज़मीनी और पानी के पारिस्थितिकी तंत्र पर खराब असर, प्राकृत उत्पादकता वाले क्षेत्र, ज़रूरी हैबिटैट, पानी की गुणवत्ता, मानवीय स्वास्थ्य, और सांस्कृतिक और वैज्ञानिक महत्व वाले क्षेत्र, अगर लागू हो। उपयोग किए गए तरीकों सहित संबंधित डेटा के स्रोत की पहचान की जाएगी;
- (v) प्रस्तावित अनुप्रयोग क्षेत्र में मौसम संबंधी स्थितियों, मानव आबादी और जोखिम वाले पर्यावरणीय क्षेत्रों, विशेष रूप से प्रचलित वायु पैटर्न, या स्थलाकृतिक, भूवैज्ञानिक, समुद्र विज्ञान, रूपात्मक या अन्य स्थितियों से सुसंगत जानकारी जो वायु प्रदूषण या प्रतिकूल पर्यावरणीय प्रभावों की परिवेशीय सांद्रता में योगदान करती हैं;
- (vi) प्रस्तावित उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र में जलयान यातायात की प्रकृति, जिसमें ऐसे यातायात के पैटर्न और घनत्व शामिल हैं;
- (vii) नाक्स या एसओएक्स और पार्टिकुलेट मैटर उत्सर्जन के ज़मीन पर मौजूद स्रोत से निपटने के लिए उठाए गए नियंत्रण उपायों का विवरण, जो इंसानों और खतरे वाले पर्यावरण के इलाकों को प्रभावित करते हैं, और जो इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 2 और 3 के उपबंधों के संबंध में अपनाए जाने वाले उपायों पर विचार के साथ-साथ लागू और काम कर रहे हैं; और
- (viii) क्षेत्र पर नियंत्रण करने की तुलना में जलयान से होने वाले उत्सर्जन को कम करने की तुलनात्मक लागत, और अंतर्राष्ट्रीय व्यापार में लगे पोत परिवहन पर आर्थिक असर।

(ख) उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र की भौगोलिक सीमा ऊपर बताए गए ज़रूरी मानदंड पर आधारित होगी, जिसमें प्रस्तावित क्षेत्र में चलने वाले जलयानों से होने वाला उत्सर्जन और उतारना, यातायात पैटर्न और घनत्व, और हवा की स्थिति शामिल हैं।

(4) संगठन द्वारा उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्रों के मूल्यांकन और अपनाने की प्रक्रिया

- (क) संगठन किसी पक्ष या पक्षों द्वारा प्रस्तुत प्रत्येक प्रस्ताव पर विचार करेगा।
- (ख) प्रस्ताव का निर्धारण करते समय, संगठन उन मानदंडों को ध्यान में रखेगा जिन्हें अपनाने के लिए हर प्रस्ताव में शामिल किया जाना है, जैसा कि ऊपर धारा 3 में बताया गया है।
- (ग) एक उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्र को अभिसमय के उपाबंध-6 में बदलाव करके तय किया जाएगा, अभिसमय के अनुच्छेद 16 के अनुसार उस पर विचार किया जाएगा, उसे अपनाया जाएगा और लागू किया जाएगा।

(5) उत्सर्जन नियंत्रण क्षेत्रों का संचालन

- (क) जिन पक्षकारों के जलयान उस इलाके में चल रहे हैं, उन्हें उस इलाके के परिचालन से जुड़ी कोई भी चिंता संगठन के सामने लाने के लिए कहा जाता है।

परिशिष्ट 3—पोतफलक पर लगे भस्मकों के लिए प्रकार अनुमोदन और परिचालन सीमाएं (पहली अनुसूची का पैरा 5)

(1) इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 5 के उप-पैरा (6) के खंड (क) में बताए गए पोत के फलक भस्मकों के पास हर भस्मकों के लिए एक आईएमओ प्रकार का अनुमोदन प्रमाण पत्र होगा। ऐसा प्रमाण पत्र पाने के लिए, भस्मकों को इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 5 के उप-पैरा (6) के खंड (क) में बताए गए अनुमोदित मानक के हिसाब से डिजाइन और बनाया जाएगा। हर मॉडल फैक्ट्री या किसी अनुमोदित परीक्षण सुविधा में एक खास प्रकार अनुमोदन परीक्षण परिचालन के अधीन होगा, और प्रशासन की जिम्मेदारी के अधीन, प्रकार अनुमोदन परीक्षण परिचालन के लिए नीचे दिए गए मानक तेल/अपशिष्ट विनिर्देश का उपयोग करके यह तय किया जाएगा कि भस्मक इस परिशिष्ट के पैरा 2 में बताई गई सीमा के अंदर काम करता है या नहीं:

स्लज तेल में शामिल हैं: भारी ईंधन तेल (एचएफओ) से 75% कीचड़ तेल;
5% अपशिष्ट स्नेहक तेल लुब्रिकेटिंग ऑयल; और
20% इमल्सीफाइड पानी।

ठोस अपशिष्ट जिसमें शामिल हैं: 50% खाद्य अपशिष्ट;
50% कचरा युक्त;
लगभग 30% कागज़,
“ 40% कार्डबोर्ड,
“ 10% चिथड़े,
“ 20% प्लास्टिक
इस मिक्सचर में 50% तक नमी और 7% न जलने वाले ठोस पदार्थ होंगे।

(2) इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 5 के उप-पैरा (6) के खंड (क) में वर्णित भस्मक निम्नलिखित सीमाओं के भीतर प्रचालन करेंगे:

दहन कक्ष में O ₂ :	6–12%
फ्लू गैस में गO का अधिकतम औसत:	200 मिलीग्राम/एमजे
कालिख संख्या अधिकतम औसत:	बैचराक 3 या रिंगेलमैन 1 (20% ओपेसिटी) (ज़्यादा कालिख संख्या सिर्फ बहुत कम समय के लिए ठीक है, जैसे स्टार्ट अप के लिए)
राख के बचे हुए हिस्सों में बिना जले हुए हिस्से:	वजन के हिसाब से अधिकतम 10%
कम्बशन चेंबर फ्लू गैस आउटलेट तापमान रेंज:	850–1200° सेल्सियस

परिशिष्ट 4 – बंकर डिलीवरी टिप्पण में शामिल की जाने वाली सूचना (अनुसूची 1 का पैरा 6 (5))

1. प्राप्तकर्ता जलयान वेसल का नाम और आईएमओ संख्या
2. पोत
3. परिदान शुरू होने की तारीख
4. समुद्री ईंधन तेल प्रदाता का नाम, पता और टेलीफोन संख्या
5. उत्पाद का नाम
6. मात्रा मीट्रिक टन में
7. 15°ग पर घनत्व (किग्रा/म³)²⁹
8. सल्फर की मात्रा (%एम/एम)³⁰
9. संगठन को मंजूर मानक के हिसाब से बताया गया फ्लैशपॉइंट (°सी), या यह बयान कि फ्लैशपॉइंट 70°ग या उससे ज्यादा मापा गया है
10. ईंधन तेल आपूर्तिकर्ता के प्रतिनिधि द्वारा हस्ताक्षरित और प्रमाणित एक घोषणा कि आपूर्ति किया गया ईंधन तेल इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 6 के उप पैरा (3) के अनुरूप है और आपूर्ति किए गए ईंधन तेल में सल्फर की मात्रा निम्न से अधिक नहीं है:
 - इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 3 के उप पैरा (1) द्वारा दिया गया सीमा मूल्य;
 - इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 3 के उप पैरा (4) द्वारा दिया गया सीमा मूल्य; या
 - खरीदार की बताई गई सीमा मूल्य _____ (% एम/एम), जैसा कि ईंधन तेल प्रदाता के प्रतिनिधि ने भरा है और खरीदार के इस अधिसूचना के आधार पर कि ईंधन तेल:

(1) नियम 5 के अनुसार अनुपालन के समतुल्य साधन के संयोजन में उपयोग किए जाने का इरादा है; या

(2) इन नियमों के नियम 4 (2) के अनुसार सल्फर ऑक्साइड उत्सर्जन में कमी और नियंत्रण प्रौद्योगिकी अनुसंधान के लिए परीक्षण आयोजित करने के लिए एक पोत के लिए एक सुसंगत छूट के अधीन है

यह घोषणा ईंधन तेल प्रदाता के प्रतिनिधि द्वारा लागू डिब्बों पर कांटे (x) का निशान लगाकर पूरी की जाएगी।

²⁹ ईंधन तेल का परीक्षण आईएसओ 3676:1998 या आईएसओ 12185:1996 के अनुसार किया जाएगा।

³⁰ ईंधन तेल का परीक्षण आईएसओ 8754:2003 के अनुसार किया जाएगा।

परिशिष्ट 5 – मापॉल उपाबंध 6 ईंधन तेल नमूने के लिए सत्यापन प्रक्रिया (पैरा 6 (8) (ख) या पैरा 3 (8))

यह तय करने के लिए कि किसी जलयान पर परिदत्त किया गया, उपयोग में है या उपयोग के लिए ले जाया गया ईंधन तेल इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 3 की लागू सल्फर सीमा को पूरा करता है या नहीं, नीचे दिया गया संबंधित सत्यापन प्रक्रिया उपयोग किया जाएगा।

यह परिशिष्ट नीचे दिए गए प्रतिनिधि मापॉल उपाबंध 6 ईंधन तेल नमूने के बारे में है:

- भाग 1 –³¹इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 6 के उप पैरा (8) के खंड (क) के अनुसार वितरित ईंधन तेल का नमूना, जिसे इसके पश्चात् नियम 3 के उप नियम (1) के खंड (एमएम) में परिभाषित "मापॉल वितरित नमूना" कहा जाएगा।
- भाग 2 – उपयोग में आने वाले ईंधन तेल का नमूना,³² जो इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 3 के उप पैरा (8) के अनुसार फलक पर उपयोग के लिए ले जाया जाना है, जिसे इसके पश्चात् नियम 3 के उपनियम (1) के खंड (दद) में परिभाषित "प्रयोग में आने वाला नमूना" और नियम 3 के उपनियम (1) के खंड (33दद) में परिभाषित "फलक पर आने वाला नमूना" कहा जाएगा।

भाग 1 – मापॉल ने नमूनापरिदत्त किया

(1) साधारण अपेक्षाएँ

(क) ईंधन तेल का प्रतिनिधि नमूना, जो इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 6 के उप पैरा (8) के खंड (क) द्वारा अपेक्षित है (मापॉल द्वारा वितरित नमूना), पोत को वितरित ईंधन तेल में सल्फर की मात्रा को सत्यापित करने के लिए उपयोग किया जाएगा।

(ख) पक्षकार अपने सक्षम प्राधिकार के ज़रिए सत्यापन प्रक्रिया का प्रबंध करेगी।

(ग) इस परिशिष्ट में दी गई सल्फर परीक्षण प्रक्रिया को करने वाली प्रयोगशाला के पास ³⁴उपयोग किए जाने वाले परीक्षण पद्धति के संबंध में विधिमान्य प्रत्यायन होना चाहिए।

(2) सत्यापन प्रक्रिया भाग 1

(क) मापॉल द्वारा दिया गया नमूना सक्षम प्राधिकारी द्वारा प्रयोगशाला को भेजा जाएगा।

(ख) प्रयोगशाला को:

- (i) परीक्षण अभिलेख पर सील संख्या और नमूना लेबल का विवरण अभिलिखित करना;
- (ii) परीक्षण अभिलेख पर मिले नमूने की सील की हालत अभिलेख करना; और
- (iii) ऐसे किसी नमूने को अस्वीकार कर दें जिसकी सील प्राप्ति से पहले ही टूट गई हो और उस अस्वीकृति को परीक्षण अभिलेख में दर्ज करें।

(ग) यदि मिले हुए नमूने की सील नहीं टूटी है, तो प्रयोगशाला सत्यापन प्रक्रिया के साथ आगे बढ़ेगी और:

- (i) नमूने की सील खोलना;
- (ii) सुनिश्चित करें कि नमूना पूर्णतः समरूप है;
- (iii) नमूने से दो उप-नमूने निकालें; और
- (iv) नमूने को पुनः सील करें और परीक्षण अभिलेख पर नए पुनः सील विवरण को अभिलिखित करें।

³¹संशोधित मापॉल उपाबंध 6 (संकल्प एमईपीसी.182(59)) के अनुपालन के निर्धारण के लिए ईंधन तेल के नमूने के लिए 2009 दिशानिर्देशों के अनुसार लिए गए नमूने

³²पोत फलक पर उपयोग होने वाले ईंधन तेल में सल्फर की मात्रा के सत्यापन के लिए बोर्ड नमूने के लिए 2019 मार्गदर्शक सिद्धांतों के अनुसार लिए गए नमूने (एमईपीसी.1/Circ.864/Rev.1)

³³पोत फलक पर उपयोग या ले जाने के लिए ईंधन तेल की फलक पर नमूने के लिए 2020 मार्गदर्शक सिद्धांत देखें (एमईसी.1/Circ.889)

³⁴प्रयोगशाला को दिए गए सल्फर कंटेंट परीक्षण आईएसओ 8754:2003 के परफॉर्मैंस के लिए आईएसओ /आईईसी 17025:2017 या इसके बराबर का प्रत्यायन होना चाहिए।

(घ) दोनों उप-नमूनों का परीक्षण नियम 3 के उपनियम (1) खंड (iii) में विनिर्दिष्ट परीक्षण पद्धति के अनुसार क्रमिक रूप से किया जाएगा। इस भाग 1 सत्यापन प्रक्रिया के प्रयोजनों के लिए, परीक्षण विश्लेषण के परिणामों को '1क' और '1ख' के रूप में संदर्भित किया जाएगा:

(i) परिणाम 1क और 1ख को परीक्षण पद्धति की अपेक्षाओं के हिसाब से परीक्षण अभिलेख पर अभिलिखित किया जाएगा; और

(ii) यदि 1क और 1ख के परिणाम³⁵ परीक्षण पद्धति की दोहराव (द) के भीतर हैं, तो परिणामों को विधिमान्य माना जाएगा; या

(iii) यदि परिणाम 1क और 1ख परीक्षण पद्धति की दोहराव (द) के भीतर नहीं आते हैं, तो दोनों परिणाम रद्द कर दिए जाएंगे और प्रयोगशाला दो नए उप नमूने लेकर परीक्षण करेगी। नए उप नमूने लेने के पश्चात् नमूना बोटल को पैरा 2(ग)(iv) के अनुसार फिर से सील किया जाएगा।

(iv) 1क और 1ख के बीच दोहराव हासिल करने में दो बार असफल होने पर, नमूने की आगे का परीक्षण शुरू करने से पहले प्रयोगशाला उस असफलता के कारण की जांच करेगी और उसे ठीक करेगी। दोहराव की समस्या ठीक होने पर, पैरा 2(ग) के अनुसार दो नए उप नमूने लिए जाएंगे। नए उप नमूने लेने के पश्चात् नमूने को पैरा 2(ग)(iv) के अनुसार फिर से सील किया जाएगा।

(ड.) यदि 1क और 1ख के परीक्षण परिणाम विधिमान्य हैं, तो इन दोनों परिणाम का औसत संगणित किया जाएगा। औसत मूल्य को 'X' कहा जाएगा और इसे परीक्षण अभिलेख में अभिलिखित किया जाएगा:

(i) यदि परिणाम एक्स इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 3 के हिसाब से ज़रूरी लागू सीमा के बराबर या उससे कम है, तो ईंधन तेल को ज़रूरत पूरी करने वाला माना जाएगा; या

(ii) यदि परिणाम एक्स इन नियमों की पहली अनुसूची के पैरा 3 द्वारा अपेक्षित लागू सीमा से अधिक है, तो ईंधन तेल को अपेक्षा को पूरा नहीं करने वाला माना जाएगा।

टेबल 1: सारणी 1 मार्पोल परिदत्त नमूना प्रक्रिया का सार

इन नियमों के नियम 3 के उपनियम (1) के खंड (iii) में विनिर्दिष्ट परीक्षण पद्धति के आधार पर		
लागू सीमा % एम/एम:वी	परिणाम 2.5.1: एक्स ≤ वी	परिणाम 2.5.2: एक्स > वी
0.10	अपेक्षा पूरी हुई	अपेक्षा पूरी नहीं हुई
0.50		
	परिणाम X को 2 दशमलव स्थान तक रिपोर्ट किया गया	

(च) इस सत्यापन प्रक्रिया से मिले अंतिम परिणाम का मूल्यांकन सक्षम प्राधिकारी द्वारा किया जाएगा।

(छ) प्रयोगशाला सत्यापन प्रक्रिया का प्रबंधन करने वाले सक्षम प्राधिकारी को परीक्षण अभिलेख की एक प्रति उपलब्ध कराएगी।
भाग 2 –उपयोग में और फलक पर नमूना

(3) साधारण अपेक्षाएँ

³⁵ आईएसओ 4259:2017-2 के अनुसार और उपयोग की गई परीक्षण पद्धति में बताए गए अनुसार दोहराव (द) संगणना

(क) उपयोग में या फलक पर मौजूद नमूने का उपयोग, जैसा सही हो, ईंधन तेल में सल्फर की मात्रा को सत्यापित करने के लिए किया जाएगा, जैसा कि सैंपलिंग के समय ईंधन तेल के उस नमूने में दिखाया गया है।

(ख) पक्षकार अपनी सक्षम प्राधिकारी के ज़रिए सत्यापन प्रक्रिया का प्रबंधन करेगा।

(ग) इस परिशिष्ट में दी गई सल्फर परीक्षण प्रक्रिया को करने वाली प्रयोगशाला के पास ³⁶उपयोग किए जाने वाले परीक्षण पद्धति के संबंध में विधिमान्य प्रत्यायन होना चाहिए।

(4) सत्यापन प्रक्रिया भाग 2

(क) उपयोग में या फलक पर मौजूद नमूने को सक्षम प्राधिकारी द्वारा प्रयोगशाला में पहुंचाया जाएगा।

(ख) प्रयोगशाला को:

(i) परीक्षण अभिलेख पर सील संख्या और नमूना लेबल का विवरण अभिलिखित करना;

(ii) परीक्षण अभिलेख पर मिले नमूने की सील की हालत अभिलिखित करना; और

(iii) ऐसे किसी नमूने को अस्वीकार कर दें जिसकी सील प्राप्ति से पहले ही टूट गई हो और उस अस्वीकृति को परीक्षण अभिलेख में दर्ज करें।

(ग) यदि मिले हुए नमूने की सील नहीं टूटी है, तो प्रयोगशाला सत्यापन प्रक्रिया के साथ आगे बढ़ेगी और:

(i) नमूने की सील खोलना;

(ii) सुनिश्चित करें कि नमूना पूर्णतः समरूप है;

(iii) नमूने से दो उप-नमूने निकालें; और

(iv) नमूने को पुनः सील करें और परीक्षण अभिलेख पर नए पुनः सील विवरण को अभिलिखित करें।

(घ) दोनों उप नमूने का परीक्षण एक के पश्चात्, एक, नियम 3(1)(iii) में बताई गई परीक्षण पद्धति के हिसाब से किया जाएगा। इस भाग 2 सत्यापन प्रक्रिया के प्रयोजन के लिए, मिले परिणामों को '2क' और '2ख' कहा जाएगा:

(i) परिणाम 2क और 2ख की परीक्षण पद्धति की अपेक्षाओं के हिसाब से परीक्षण अभिलेख पर अभिलिखित किया जाएगा; और

(ii) यदि 2क और 2ख के परिणाम³⁷ परीक्षण पद्धति के दोहराव (द) के अंदर हैं, तो परिणामों को विधिमान्य माना जाएगा; या

³⁶ प्रयोगशाला को दिए गए सल्फर कंटेंट परीक्षण आईएसओ 8754:2003 के परफॉर्मैंस के लिए आईएसओ / आईईसी 17025:2017 या इसके बराबर का प्रत्यायन होना चाहिए।

(iii) यदि 2क और 2ख के परीणाम।

सारणी 2: उपयोग में या फलक पर ननूना प्रक्रिया का सार³⁸

नियम 3 (1) (iii) में विनिर्दिष्ट परीक्षण विधि के आधार पर				
लागू सीमा %एम/एम:वी	परीक्षण मार्जिन मान: डब्ल्यू	परिणाम4.5.1: जेड ≤ वी	परिणाम4.5.2: वी<जेड ≤ डब्ल्यू	परिणाम 4.5.3: जेड>डब्ल्यू
0.10	0.11	अपेक्षाएं पूरी हुई	अपेक्षा पूरी हुई	अपेक्षा पूरी नहीं हुई
0.50	0.53			
		परिणाम जेड को 2 दशमलव स्थान तक रिपोर्ट किया गया		

(च) इस सत्यापन प्रक्रिया से मिले अंतिम परिणाम का मूल्यांकन सक्षम प्राधिकारी द्वारा किया जाएगा।

(छ) प्रयोगशाला सत्यापन प्रक्रिया का प्रबंधन करने वाले सक्षम प्राधिकारी को परीक्षण अभिलेख की एक प्रति उपलब्ध कराएगी।

परिशिष्ट 6 – आईएमओ पोत ईंधन तेल उपभोग डेटाबेस में जमा की जाने वाली जानकारी (विनियम 27)

पोत की पहचान

आईएमओ संख्या.....

कैलेंडर वर्ष का वह समय जिसके लिए डेटा जमा किया गया है

आरंभ तारीख (दिन /मास/ वर्ष)

समाप्ति तारीख (दिन /मास/ वर्ष)

पोत की तकनीकी विशेषताएँ

परिदान का वर्ष

पोत का प्रकार, जैसा कि इस उपाबंध के विनियम 2.2 में परिभाषित किया गया है या अन्य (बताया जाना है)

.....

सकल टन भार (जीटी) ³⁹

शुद्ध टन भार (एनटी) ⁴⁰

³⁷ आईएसओ 4259:2017-2 के अनुसार और उपयोग की गई परीक्षण पद्धति में बताए गए अनुसार दोहराव (द)संगणना

आईएसओ 4259:2017-1 के अनुसार और उपयोग की गई परीक्षण पद्धति में बताए गए अनुसार पनःउत्पादकता (द) संगणना

³⁸ कंपनी या दूसरी अस्तित्वों द्वारा किए गए परीक्षण के परिणाम मार्पोल प्रक्रिया से बाहर हैं और इसलिए, रसीद से लिए गए नमूने के बारे में आईएसओ 4259:2017-2 के बताए गए तरीके से उन पर विचार किया जाना चाहिए।

³⁹ सकल टनभार की गणना पोत केवटनभार प्रबंधन पर अंतरराष्ट्रीय अभिसमय, 1969 के अनुसार की जानी चाहिए।

डेडवेट टन भार (डीडव्यूटी) ⁴¹.....

बिजली उत्पादन (रेटेड बिजली) ⁴²(किलोवाट में बताया जाएगा)

ईईडीआई प्राप्त किया (यदि लागू हो)

ईईएक्सआई प्राप्त किया (यदि लागू हो)

बर्फ वर्ग ⁴³.....

ईंधन तेल उपभोग डाटा

ईंधन तेल के प्रकार के अनुसार ⁴⁴मीट्रिक टन में कुल ईंधन तेल खपत और ईंधन तेल खपत डेटा एकत्र करने के लिए उपयोग की जाने वाली विधियाँ.....

ईंधन तेल प्रकार के हिसाब से हर उपभोक्ता प्रकार के हिसाब से कुल ईंधन तेल का खपत मीट्रिक टन में और ईंधन तेल के खपत का डेटा इकट्ठा करने के लिए उपयोग किए जाने वाले तरीके

मुख्य इंजन(इंजन)

सहायक इंजन/जनरेटर

तेल से चलने वाले बॉयलर(एस).....

अन्य (निर्दिष्ट करें)

जब पोत रास्ते में न हो, तो ईंधन तेल का खपत, ईंधन तेल के प्रकार के हिसाब से, हर उपभोक्ता प्रकार के हिसाब से मीट्रिक टन में और ईंधन तेल की खपत का डेटा इकट्ठा करने के लिए उपयोग किए गए तरीके।

मुख्य इंजन(इंजन)

सहायक इंजन/जनरेटर

तेल से चलने वाले बॉयलर(एस).....

अन्य (विनिर्दिष्ट करें)

⁴⁰शुद्ध टनभार की गणना पोत केवटनभार प्रबंधन पर अंतरराष्ट्रीय अभिसमय, 1969 के अनुसार की जानी चाहिए। यदि लागू न हो, तो "N/A" नोट करें।

⁴¹डीडव्यूटी का मतलब है समर लोड ड्राफ्ट पर 1,025 kg/m³ की संबंधित सांद्रता वाले पानी में जहाज के डिस्प्लेसमेंट और पोत के हल्के वजन के बीच टनेज का अंतर। समर लोड ड्राफ्ट को प्रशासन या उस से मान्यता प्राप्त किसी संगठन द्वारा अनुमोदित स्थिरता बुकलेट में प्रमाणित मैक्सिमम समर ड्राफ्ट माना जाना चाहिए। अगर लागू न हो, तो "N/A" नोट करें।

⁴²रेटेड पावर काम तलब है इंजन की नेमप्लेट पर बताई गई मैक्सिमम कंटीन्यूअस रेटेड पावर।

⁴³आइसक्लास, इंटरनेशनल कोड फॉर शिप्स ऑपरेटिंग इन द पोलर वॉटर (पोलरकोड) (रिज़ॉल्यूशन एमईपीसी 264(68) और एमएससी 385 (94) में दी गई परिभाषा के अनुसार होनी चाहिए। अगर लागू न हो, तो "N/A" नोट करें।

⁴⁴इन नए पोतों के लिए प्राप्त ऊर्जा डिज़ाइन इंडेक्स (ईईडीआई) की गणना की विधि पर 2018 दिशानिर्देश देखें (संकल्प एमईपीसी 308 (73), जैसा कि संकल्प एमईपीसी 322(74) और एमईपीसी 332 (76) द्वारा संशोधित किया गया है)

कुल तय की गई दूरी (एनएम)

लदे हुए तय की गई दूरी (एनएम) (स्वैच्छिक आधार पर)

कार्य प्रगति पर है

आपूर्ति की गई अपतटीय बिजली की कुल मात्रा (किलोवाट घंटा)

उन पोतों के लिए जिन पर मापौल उपाबंध-6 का विनियम 28 लागू होता है

कुल परिवहन कार्य

लागू सीआईआई: ☐ एईआर ☐ सीजीडीआईएसटी

आवश्यक वार्षिक परिचालन सीआईआई

किसी भी सुधार से पहले वार्षिक परिचालन सीआईआई प्राप्त किया

वार्षिक परिचालन सीआईआई प्राप्त किया

इनोवेटिव टेक्नोलॉजी का स्थापन, यदि लागू हो :

☐

क

☐ ख-1

☐ ख-2

☐ ग-1

☐ ग-2

ऑपरेशनल कार्बन इंटेंसिटी रेटिंग:

☐

क

☐ ख

☐ घ

ड.

☐

परीक्षण के लिए सीआईआई (स्वैच्छिक आधार पर):

ईईपीआई (जीसीओ₂/टी/एनएम) :

सीबीडीआईएसटी (जीसीओ₂/बर्थ/एनएम):

सीआईडीआईएसटी (जीसीओ₂/एम/एनएम):

ईईओआई (जीसीओ₂/टी/एनएम या अन्य):

परिशिष्ट 7— अनुपालन कथन का प्ररूप – ईंधन तेल उपभोग की रिपोर्टिंग और परिचालनीय कार्बन प्रबलता रेटिंग (विनियम 8.3)

अनुपालन कथन का प्ररूप – ईंधन तेल उपभोग की रिपोर्टिंग और परिचालनीय कार्बन प्रबलता रेटिंग पोतों से प्रदूषण की रोकथाम के लिए अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 1973, जिसे इससे जुड़े 1978 के प्रोटोकॉल (जिसे आगे “अभिसमय” कहा गया है) में उपांतरण करने के लिए, 1997 के प्रोटोकॉल के नियमों के अधीन जारी किया गया, जो बदले हुए हैं, सरकार के अधिकार के अधीन:

(देश का पूरा नाम)

द्वारा.....

(अभिसमय के नियमों के अधीन प्राधिकृत सक्षम व्यक्ति या संगठन का पूरा नाम)

पोत का विवरण⁴⁵

पोत का नाम

विशिष्ट संख्या या अक्षर

आईएमओ संख्या⁴⁶.....

पत्तन की रजिस्ट्री

सकल टनभार

डेडवेट

पोत का प्रकार

यह प्रमाणित किया जाता है कि:

1. अभिसमय के उपाबंध-6 के विनियम 27 द्वारा अपेक्षित डेटा प्रस्तुत किया है, जिसमें (दिन /मास/ वर्ष) से (दिन /मास/वर्ष) तक पोत संचालन शामिल है ;
2. डेटा को पोत के एसईईएमपी में निर्धारित कार्यप्रणाली और प्रक्रियाओं के अनुसार एकत्र और रिपोर्ट किया गया था जो (दिन /मास/ वर्ष) से (दिन /मास/ वर्ष) तक की अवधि में प्रभावी था;
3. पोत का प्राप्त वार्षिक परिचालन सीआईआई (दिन /मास/ वर्ष) से (दिन /मास/ वर्ष) तक था:.....अभिसमय के उपाबंध -6 के विनियम 28.1 और 28.2 के अनुसार , उन पोतों के लिए जिन पर नियम 28 लागू होता है;
4. इस अवधि में पोत की वार्षिक परिचालन कार्बन तीव्रता का मूल्यांकन इस प्रकार किया गया है

□क □ख □ग □घ □ङ.

अभिसमय के उपाबंध-6 के विनियम 28 के अनुसार, उस पोत के लिए जिस पर विनियम 28 लागू होता है; और

5. एक शुद्धि कार्य योजना बनाई गई है और उसे एसईईएमपी में शामिल किया गया है (उस पोत के लिए जिस पर विनियम 28 लागू होता है, जिसे लगातार तीन वर्ष तक घ रेटिंग दी गई है या ड. रेटिंग दी गई है)⁴⁷

अनुपालन का यह कथन (दिन/मास/ वर्ष) तक विधिमान्य है.....

पर जारी किया :.....

(विवरण जारी करने का स्थान)

तारीख (दिन /मास/ वर्ष)

(जारी करने की तारीख)

(सम्यक् रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

बयान जारी करना)

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उपयुक्त हो)

⁴⁵इसके अलावा, पोत की जानकारी को श्वेतिजीय बॉक्स में रखा जा सकता है।

⁴⁶आईएमओ पोत पहचान संख्या स्कीम (संकल्प क.1117 (30)) के अनुसार

⁴⁷विनियम 27.4, 27.5, 27.6 में बताए गए कि सभी पोत के अंतरण के मामले में, इन धारा को MARPOL उपाबंध -6 के विनियम 28.3 के हिसाब से पूरा किया जाना चाहिए।

परिशिष्ट 8 – ईंधन तेल अनुपलब्धता रिपोर्ट (एफओएनएआर) (पहली अनुसूची का पैरा 6(2)(घ))

टिप्पणः

1. यह रिपोर्ट ध्वज प्रशासन और गंतव्य के संबंधित पोर्ट(पोतों) में सक्षम प्राधिकारियों को मार्पोल उपाबंध-6 के विनियम 18.2.4 के अनुसार भेजी जानी है। जैसे ही यह तय हो जाए कि पोत/प्रचालक सही ईंधन तेल नहीं खरीद पाएगा, रिपोर्ट भेज दी जानी चाहिए और बेहतर होगा कि पोत के पोत/टर्मिनलों से निकलने से पहले, जहां सही ईंधन नहीं मिल सकता। एफओएनएआर की एक कॉपी कम से कम 36 मास तक निरीक्षण के लिए पोत पर रखी जानी चाहिए।
2. यदि कोई पोत मार्पोल उपाबंध-6 के विनियम 14.1 या 14.4 में बताए गए नियमों के हिसाब से ईंधन तेल नहीं ले पाता है, तो इस रिपोर्ट का उपयोग सबूत देने के लिए किया जाना चाहिए।
3. एफओएनएआर फाइल करने से पहले, पोत/प्रचालक को इन बातों का ध्यान रखना चाहिए
 - (क) ईंधन तेल न मिलने की रिपोर्ट कोई छूट नहीं है। मार्पोल उपाबंध-6 के विनियम 18.2 के अनुसार, गंतव्य पत्तन की पक्षकार की यह ज़िम्मेदारी है कि वह अपनी काबिल प्राधिकारी के ज़रिए दी गई जानकारी की जांच करे और ज़रूरत के हिसाब से कार्रवाई करें।
 - (ख) यदि ईंधन तेल न मिलने के दावे का समर्थन ठीक से न हो और/या बार-बार किए जाएं, तो पक्षकार ईंधन तेल न मिलने के दावों के लिए और दस्तावेजीकरण और सबूत मांग सकती है। पत्तन पर रहते हुए पोत/प्रचालक की और भी बड़ी जांच या निरीक्षण हो सकते हैं।
 - (ग) पोत/प्रचालकों से उम्मीद की जाती है कि वे बंकरिंग की योजना करते समय संभार तंत्र स्थिति और/या टर्मिनल/पोर्ट पालिसी का ध्यान रखें, जिसमें सही तेल पाने के लिए पत्तन या टर्मिनल के अंदर बर्थ या एंकर बदलना शामिल है, लेकिन यह यहीं तक सीमित नहीं है।
 - (घ) पोत/प्रचालकों से उम्मीद की जाती है कि वे नियमों के हिसाब से चलने वाले ईंधन तेल पर काम करने के लिए जितना हो सके तैयारी करें। इसमें अलग-अलग विस्कोसिटी और अलग-अलग सल्फर कंटेंट वाले ईंधन तेल शामिल हो सकते हैं, जो विनियामक अपेक्षाओं से ज़्यादा न हों (अलग ल्यूब तेल की ज़रूरत होती है) और साथ ही फलक पर हीटिंग और/या दूसरे उपचार की ज़रूरत होती है।

1 पोत का विवरण

- 1.1 पोत का नाम:
- 1.2 आईएमओ संख्या:
- 1.3 ध्वज:
- 1.4 (यदि कोई अन्य सुसंगत रजिस्ट्रेशन संख्या मौजूद है, तो यहां प्रविष्ट करें):

2 पोत की यात्रा योजना का विवरण

- 2.1 प्रवेश के समय पोत की यात्रा योजना का ब्यौरा दें (और यदि लागू हो तो इसीए भी दें) (यदि उपलब्ध हो तो योजना की कॉपी संलग्न करें):

.....

2.2 यात्रा का विवरण:

- 2.2.1 अंतिम प्रस्थान पत्तन :
- 2.2.2 (देश एक्स) में आगमन का पहला पत्तन.....
- 2.2.3 अंतिम पत्तन से प्रस्थान की तारीख (दिन -मास -वर्ष)
- 2.2.4 पहले देश एक्स में आगमन की तारीख:

- 2.2.5 पोत को पहली बार सूचना मिलने की तारीख कि वह देश एक्स के जल क्षेत्र में पारगमन करेगा (और ईसीए, यदि लागू हो) (दिन-मास-वर्ष)
- 2.2.6 सूचना के समय पोत का स्थान
- 2.2.7 पोत प्रचालक द्वारा देश एक्स के जल क्षेत्र में प्रवेश करने की अपेक्षित तारीख (और ईसीए, यदि लागू हो) (दिन-मास-वर्ष)
- 2.2.8 वह समय जब पोत संचालक देश एक्स के जल क्षेत्र में प्रवेश करने की अपेक्षा करता है (और ईसीए, यदि लागू हो) (घंटे:मिनट यूटीसी) :
- 2.2.9 पोत प्रचालक द्वारा "देश एक्स" जलक्षेत्र (और ईसीए, यदि लागू हो) से बाहर निकलने की अपेक्षित तारीख (दिन/मास/वर्ष):
- 2.2.10 समय पोत प्रचालक "देश एक्स" जल (और ईसीए, यदि लागू हो) से बाहर निकलने की उम्मीद करता है (घंटे:मिनट यूटीसी):
- 2.2.11 अनुमानित दिन जब पोत के मुख्य प्रणोदन इंजन "देश एक्स" जल (और ईसीए, यदि लागू हो) के भीतर परिचालन में होंगे:
- 2.2.12 "देश एक्स" के जल क्षेत्र में प्रवेश और परिचालन करते समय उपयोग में आने वाले ईंधन तेल में सल्फर की मात्रा (और यदि लागू हो तो ईसीए):
3. कम्प्लायंट ईंधन तेल खरीदने की कोशिशों के सबूत
- 3.1 "देश एक्स" के जल क्षेत्र (और ईसीए, यदि लागू हो) में प्रवेश करने से पहले अनुपालन प्राप्त करने के प्रयास में की गई कार्रवाइयों का विवरण प्रदान करें, जिसमें अनुपालन ईंधन तेल के वैकल्पिक स्रोतों का पता लगाने के लिए किए गए सभी प्रयासों का विवरण, और इस कारण का विवरण शामिल है कि अनुपालन ईंधन तेल उपलब्ध क्यों नहीं था:
- 3.2 सम्पर्क किए गए आपूर्तिकर्ताओं का नाम और ईमेल पता, पता और फोन संख्या और सम्पर्क की तारीख (दिन-मास-वर्ष):.....
- कृपया प्रदाताओं के साथ बातचीत की कॉपी संलग्न करें (जैसे प्रदाताओं को और उनसे ईमेल)
- 4 केवल ईंधन तेल प्रदाय में रुकावट के मामले में
- क. पत्तन का नाम जहां पोत को अनुपालक ईंधन तेल प्राप्त करने के लिए निर्धारित किया गया था:
-
- ख. ईंधन तेल प्रदाता का नाम, ईमेल पता और फोन संख्या जो परिदान करने वाला था (और अब उपलब्ध नहीं होने की रिपोर्ट कर रहा है):
2. परिचालन की शर्तें, यदि लागू हों
- क. यदि गैर-कम्प्लायंट तेल को इस चिंता के कारण बंकर में रखा गया है कि उपलब्ध कम्प्लायंट तेल की गुणवत्ता से पोत पर परिचालन या सुरक्षा समस्या हो सकती हैं, तो इन चिंताओं को अच्छी तरह से दस्तावेजित किया जाना चाहिए।
- ख. पत्तन पर उपलब्ध अनुरूप ईंधन तेल के उपयोग को रोकने वाली किसी भी परिचालन बाधा का वर्णन करें:
- ग. इन परिचालन समस्याओं को दूर करने के लिए उठाए गए या उठाए जाने वाले कदमों के बारे में बताएं, जिससे सही तेल उपयोग हो सके:
3. अनुकूल ईंधन तेल प्राप्त करने की योजना

क. "देश एक्स " में पहले पोर्ट-ऑफ-कॉल पर अनुरूप ईंधन तेल की उपलब्धता का वर्णन करें, और इसे प्राप्त करने की योजना बनाएं :

ख. यदि "देश एक्स " में पहले पोर्ट-ऑफ-कॉल पर अनुरूप ईंधन तेल उपलब्ध नहीं है, तो उपलब्ध ईंधन तेल(तेलों) में न्यूनतम सल्फर सामग्री या अगले पोर्ट-ऑफ-कॉल पर उपलब्ध ईंधन तेल में न्यूनतम सल्फर सामग्री सूचीबद्ध करें:

4. पिछली ईंधन तेल की अनुपलब्धता रिपोर्ट

क. यदि पोत के मालिक/प्रचालक ने पिछले 12 मास में "देश एक्स " को ईंधन तेल अनुपलब्धता रिपोर्ट प्रस्तुत की है, तो पहले प्रस्तुत की गई ईंधन तेल अनुपलब्धता रिपोर्ट की संख्या बताएं और गैर-कम्प्लायंट ईंधन तेल उपयोग करते समय यात्रा की गई तारीखों और पत्तन की जानकारी दें, जैसा कि नीचे दिया गया है:

प्रतिवेदन:

तारीख (दिन -मास - वर्ष):

पत्तन:

का प्रकार :

टिप्पणियाँ :

8 मास्टर/कंपनी की जानकारी

मास्टर का नाम :

एक्स में स्थानीय अभिकर्ता :

पोत प्रचालक का नाम :

पोत मालिक का नाम

अधिकारी का नाम व पद :

मेल पता:

पता (गली, शहर, देश, डाक/ज़िप कोड)

टेलीफोन संख्या :

मास्टर के हस्ताक्षर:

नाम छापें:

तारीख (दिन /मास/ वर्ष) :

[फा. सं. एसवाई-19014/198/2025-एमजी- भाग(1)]

मुकेश मंगल, अपर सचिव

MINISTRY OF PORTS, SHIPPING AND WATERWAYS

NOTIFICATION

New Delhi, the 07th July, 2026

G.S.R. 586(E). —In exercise of the powers conferred by section 143 read with section 131, sub-sections (2), (4) and (5) of section 133, section 134, sub-section (2) of section 135, section 136 and section 140 and sub-section (1) of section 142 of the Merchant Shipping Act, 2025 (24 of 2025), the Central Government hereby makes the following rules, namely:-

CHAPTER I

PRELIMINARY

- 1. Short title and commencement.** — (1) These rules may be called the Merchant Shipping (Prevention of Air Pollution from Vessels) Rules, 2026.
(2) They shall come into force on the date of their publication in the Official Gazette.
- 2. Application.** — (1) The provisions of these rules shall apply in accordance with the provisions of section 131 of the Act.
(2) The vessels to which these rules apply shall comply with the requirements specified in the Schedules annexed to these rules.
- 3. Definitions.** — (1) In these rules, unless the context otherwise requires,—
 - (a) “a similar stage of construction” means the stage at which -
 - (i) construction identifiable with a specific vessel begins; and
 - (ii) assembly of that vessel has commenced comprising at least fifty tons or one per cent. of the estimated mass of all structural material, whichever is less;
 - (b) “Act” means the Merchant Shipping Act, 2025 (24 of 2025);
 - (c) “administration” means the Director-General for Indian vessels and with respect to a vessel entitled to fly a flag of another State means the government of that State;
 - (d) “Annex I” means Annex I to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL), as amended from time to time;
 - (e) “Annex II” means Annex II to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL), as amended from time to time;
 - (f) “Annex VI” means Annex VI to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL), as amended from time to time;

- (g) “anniversary date” means the day and the month of each year that will correspond to the date of expiry of the International Air Pollution Prevention Certificate or Indian Air Pollution Prevention Certificate, as the case may be;
- (h) “attained annual operational CII” means the operational carbon intensity indicator value achieved by an individual vessel in accordance with paragraph 12 and 14 of First Schedule annexed to these rules;
- (i) “attained EEDI” means the EEDI value achieved by an individual vessel in accordance with paragraph 8 of First Schedule annexed to these rules;
- (j) “attained EEXI” means the EEXI value achieved by an individual vessel in accordance with paragraph 9 of First Schedule annexed to these rules;
- (k) “auxiliary control device” means a system, function or control strategy installed on a marine diesel engine that is used to protect the engine and/or its ancillary equipment against operating conditions that could result in damage or failure, or that is used to facilitate the starting of the engine and it may also be a strategy or measure that has been satisfactorily demonstrated not to be a defeat device;
- (l) “bulk carrier” means a vessel which is intended primarily to carry dry cargo in bulk, including such types as ore carriers as defined in International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 chapter XII, regulation 1, but excluding combination carriers;
- (m) “calendar year” means the period from 1 January to 31 December of a year, inclusive;
- (n) “combination carrier” means a vessel designed to load one hundred percent deadweight with both liquid and dry cargo in bulk;
- (o) “company” means the owner of the vessel or any other organisation or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the vessel from the owner of the vessel and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, as amended;
- (p) “containership” means a vessel designed exclusively for the carriage of containers in holds and on deck;
- (q) “convention” means the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL), as amended from time to time;
- (r) “cruise passenger vessel” means a passenger vessel not having a cargo deck, designed exclusively for commercial transportation of passengers in overnight accommodations on a sea voyage;

- (s) “defeat device” means a device that measures, senses or responds to operating variables such as engine speed, temperature, intake pressure or any other parameter, for the purpose of activating, modulating, delaying or deactivating the operation of any component or the function of the emission control system such that the effectiveness of the emission control system is reduced under conditions encountered during normal operation, unless the use of such a device is substantially included in the applied emission certification test procedures;
- (t) “deliberate emissions” include emissions occurring in the course of maintaining, servicing, repairing or disposing of systems or equipment, except that deliberate emissions do not include minimal releases associated with the recapture or recycling of an ozone-depleting substance;
- (u) “distance travelled” means distance travelled over ground;
- (v) “electronic record book” means a device or system, approved by the Central Government, used to electronically record the required entries for discharges, transfers and other operations as required under these rules in lieu of a hard copy record book taking into account the guidelines for the use of electronic record books under International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, adopted by resolution MEPC. 312 (74), as may be amended by the International Maritime Organization;
- (w) “emission” means any release of substances, subject to control by these rules, from vessel into the atmosphere or sea;
- (x) “emission control area” means an area where the adoption of special mandatory measures for emissions from vessels is required to prevent, reduce and control air pollution from NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions and their attendant adverse impacts on human health and the environment and shall include those listed or designated under paragraphs 2 and 3 of the First Schedule;
- (y) “existing vessel” means a vessel which is not a new vessel;
- (z) “fuel oil” means any fuel delivered to and intended for use on board a vessel;
- (aa) “gas carrier” means a cargo vessel, other than a liquefied natural gas carrier constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas;
- (bb) “gas fuel” means a fuel oil with a vapour pressure exceeding 0.28 MPa absolute at a temperature of 37.8°C;
- (cc) “general cargo vessel” means a vessel with a multi-deck or single deck hull designed primarily for the carriage of general cargo and excludes specialised dry cargo vessels, which are not included in the calculation of reference lines for general cargo vessels, such as livestock carrier, barge carrier, heavy load carrier, yacht carrier, nuclear fuel carrier;

- (dd) “gross tonnage” means the gross tonnage calculated in accordance with the applicable rules made under the Act;
- (ee) “in-use sample” means a sample of fuel oil in use on a vessel;
- (ff) “installations” in relation to paragraph 1 of the First Schedule to these rules means the installation of systems, equipment including portable fire-extinguishing units, insulation, or other material on a vessel, but excludes the repair or recharge of previously installed systems, equipment, insulation, or other material, or the recharge of portable fire-extinguishing units;
- (gg) “installed” means a marine diesel engine that is or is intended to be fitted on a vessel, including a portable auxiliary marine diesel engine, only if its fuelling, cooling, or exhaust system is an integral part of the vessel.

Explanation.— For the purposes of this clause,—

- (i) a fuelling system is considered integral to the vessel only if it is permanently affixed to the vessel;
 - (ii) “installed” also includes a marine diesel engine that is used to supplement or augment the installed power capacity of the vessel and is intended to be an integral part of the vessel;
- (hh) “irrational emission control strategy” means any strategy or measure that, when the vessel is operated under normal conditions of use, reduces the effectiveness of an emission control system to a level below that expected on the applicable emission test procedures;
 - (ii) “liquefied natural gas carrier” means a cargo vessel constructed or adapted and used for the carriage in bulk of liquefied natural gas;
 - (jj) “low-flashpoint fuel” means gaseous or liquid fuel oil having a flashpoint lower than otherwise permitted under paragraph 2.1.1 of regulation 4 of chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended;
 - (kk) “major conversion” means a conversion of a vessel—
 - (i) which substantially alters the dimensions, carrying capacity or engine power of the vessel; or
 - (ii) which changes the type of the vessel; or
 - (iii) the intent of which in the opinion of the Central Government is substantially to prolong the life of the vessel; or
 - (iv) which otherwise so alters the vessel that, if it were a new vessel, it would become subject to relevant provisions of the present rules, not applicable to it as an existing vessel; or
 - (v) which substantially alters the energy efficiency of the vessel and includes any modifications that could cause the vessel to exceed

the applicable required EEDI as set out in paragraph 10 or the applicable required EEXI as set out in paragraph 11 of the First Schedule to these rules;

- (ll) “marine diesel engine” means any reciprocating internal combustion engine operating on liquid or dual fuel, to which paragraph 2 of the First Schedule to these rules applies, including booster or compound systems, if applied.

Explanation.— For the purpose of this clause, a gas fuelled engine installed on a vessel constructed on or after 1st day of March, 2016 or a gas fuelled additional or non-identical replacement engine installed on or after that date is also considered as a marine diesel engine;

- (mm) “MARPOL delivered sample” means the sample of fuel oil delivered in accordance with sub-paragraph (8) of paragraph 6 of First Schedule to these rules;

- (nn) “new vessel” means a vessel —

- (i) for which the building contract is placed on or after 1st day of January, 2013; or
- (ii) in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 1st day of July, 2013; or
- (iii) the delivery of which is on or after 1st day of July, 2015;

- (oo) “non-conventional propulsion” means a method of propulsion, other than conventional propulsion, including diesel-electric propulsion, turbine propulsion, and hybrid propulsion systems.

Explanation.— For the purpose of this clause, “conventional propulsion” means a method of propulsion where any main reciprocating internal combustion engine is the prime mover and coupled to a propulsion shaft either directly or through a gear box;

- (pp) “non-party” means a State which is not a party to the Convention;

- (qq) “NO_x Technical Code” means the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines adopted by resolution 2 of the 1997 MARPOL conference, as amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the convention;

- (rr) “onboard sample means” a sample of fuel oil intended to be used or carried for use on board that vessel;

- (ss) “organisation” means the International Maritime Organization;

- (tt) “ozone-depleting substances” means controlled substances defined in paragraph (4) of article 1 of the Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer,

1987, listed in Annexes A, B, C or E to the said Protocol, and that may be found on board vessel including, —

- (i) Halon 1211 Bromochlorodifluoromethane;
- (ii) Halon 1301 Bromotrifluoromethane;
- (iii) Halon 2402 1, 2-Dibromo -1, 1, 2, 2-tetrafluoroethane (also known as Halon 114B2);
- (iv) CFC-11 Trichlorofluoromethane;
- (v) CFC-12 Dichlorodifluoromethane;
- (vi) CFC-113 1, 1, 2 – Trichloro – 1, 2, 2 – trifluoroethane;
- (vii) CFC-114 1, 2 – Dichloro –1, 1, 2, 2 – tetrafluoroethane;
- (viii) CFC-115 Chloropentafluoroethane;
- (uu) “party” means a State which has become a party to Annex VI by signing and ratifying either instrument or by acceding to it;
- (vv) “Polar Code” means the International Code for Ships Operating in Polar Waters, consisting of an introduction, parts I-A and II-A and parts I-B and II-B, adopted by resolutions MSC.385(94) and MEPC.264(68), as may be amended:
 Provided that—
 - (i) amendments to the environment-related provisions of the introduction and chapter 1 of part II-A of the Polar Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the convention concerning the amendment procedures applicable to an appendix to an annex; and
 - (ii) amendments to part II-B of the Polar Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure;
- (ww) “recognised organisation” means a classification society or other body recognised by the Central Government for the purpose of performing statutory surveys, audits, inspections, approvals and certification functions on behalf of the Central Government;
- (xx) “refrigerated cargo carrier” means a vessel designed exclusively for the carriage of refrigerated cargoes in holds;
- (yy) “required annual operational CII” means the target value of attained annual operational CII in accordance with paragraphs 12 and 14 of the First Schedule to these rules for the specific vessel type and size;
- (zz) “required EEDI” means the maximum value of attained Energy Efficiency Design Index that is allowed by paragraph 10 of the First Schedule to these rules for the specific vessel type and size;

- (aaa) “required EEXI” means the maximum value of attained EEXI that is allowed by paragraph 11 of the First Schedule to these rules for the specific vessel type and size;
- (bbb) “ro-ro cargo vessel” means a vessel designed for the carriage of roll-on-roll-off cargo transportation units;
- (ccc) “ro-ro cargo vessel (vehicle carrier)” means a multi deck roll-on-roll-off cargo vessel designed for the carriage of empty cars and trucks;
- (ddd) “ro-ro passenger vessel” means a passenger vessel with roll-on-roll-off cargo spaces;
- (eee) “schedule” means the schedule appended to these rules which comprises of the requirements of Annex VI of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as amended from time to time;
- (fff) “shipboard incineration” means the incineration of wastes or other matter on board a vessel, if such wastes or other matter were generated during the normal operation of that vessel;
- (ggg) “shipboard incinerator” means a shipboard facility designed for the primary purpose of incineration;
- (hhh) “sludge oil” means sludge from the fuel oil or lubricating oil separators, waste lubricating oil from main or auxiliary machinery, or waste oil from bilge water separators, oil filtering equipment or drip trays;
- (iii) “sulphur content of fuel oil” means the concentration of Sulphur in a fuel oil, measured in % m/m as tested in accordance with a standard ISO 8754:2003 Petroleum products – Determination of sulphur content – Energy-dispersive X-ray fluorescence spectrometry or equivalents;
- (jjj) “tanker” means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I of the convention or a chemical tanker as defined in regulation 1 of Annex II of the convention;
- (kkk) “Unmanned non-self-propelled (UNSP) barge” means a barge that —
- (a) is not propelled by mechanical means;
 - (b) has no system, equipment and/or machinery fitted that may generate emissions regulated by these rules; and
 - (c) has neither persons nor living animals on board;
- (lll) “vessels constructed” means vessels the keels of which are laid or that are at a similar stage of construction;
- (mmm) “vessel delivered on or after 1 September 2019” means a vessel—
- (a) for which the building contract is placed on or after 1 September 2015; or
 - (b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after 1 March 2016; or
 - (c) the delivery of which is on or after 1 September 2019.

- (2) Words and expressions used and not defined herein but defined in the Act shall have the meanings respectively assigned to them in the Act.

4. Exceptions and Exemptions.—(1) The provisions of these rules shall not apply to—

- (a) any emission necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
- (b) any emission resulting from damage to a vessel or its equipment:

Provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the emission for the purpose of preventing or minimising the emission, and except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

- (2) The Director-General may, in co-operation with any other Administration as appropriate, issue an exemption from specific provisions of these rules for a vessel to conduct trials for the development of vessel emission reduction and control technologies and engine design programmes:

Provided that such an exemption shall only be provided if the applications of specific provisions of these rules or the revised NO_x Technical Code 2008 could impede research into the development of such technologies or programmes:

Provided further that a permit issued under these rules shall not exempt a vessel from the reporting requirement under paragraph 13 of the First Schedule to these rules and shall not alter the type and scope of data required to be reported under the same:

Provided also that a permit for such an exemption shall only be provided to the minimum number of vessels necessary and shall be subject to the following provisions, namely:—

- (a) for marine diesel engines with a per cylinder displacement up to 30 litres, the duration of the sea trial shall not exceed eighteen months, and where additional time is required, the Director-General may permit a renewal for one additional eighteen months period from the date of its expiry; or
- (b) for marine diesel engines with a per cylinder displacement at or above 30 litres, the duration of the vessel trial shall not exceed five years and shall require a progress review by the Director-General at each intermediate survey;
- (c) a permit issued under clause (a) may be withdrawn based on such review if the testing has not adhered to the conditions of the permit or if it is determined that the technology or programme is not likely to produce effective results in the reduction and control of vessel emissions;
- (d) Where the Director-General determines that additional time is required to conduct a test of a particular technology or programme, a permit issued under clause (a) may

be renewed for an additional time- period not exceeding five years from the date of its expiry.

(3) Emissions directly arising from the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources are exempted from the provisions of these rules, and include the following matters, namely:—

(a) emissions resulting from the incineration of substances that are solely and directly the result of exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources, including the flaring of hydrocarbons and the burning of cuttings, muds, or stimulation fluids during well completion and testing operations, and flaring arising from upset conditions;

(b) the release of gases and volatile compounds entrained in drilling fluids and cuttings;

(c) emissions associated solely and directly with the treatment, handling, or storage of sea-bed minerals; and

(d) emissions from marine diesel engines that are solely dedicated to the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources.

(4) The requirements of paragraph 6 of the First Schedule to these rules shall not apply to the use of hydrocarbons that are produced and subsequently used on site as fuel, when approved by the Director-General.

(5) The Director-General may exempt an Unmanned Non-Self-Propelled (UNSP) barge from the requirements of sub-rule (1) of rule 6, sub-rule (1) of rule 7 and sub-rule (1) of rule 8 by means of an International Air Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled (UNSP) Barges, for a period not exceeding five years provided that the barge has undergone a survey to confirm that conditions referred to in clause (kkk) of sub-rule (1) of rule 3 are met.

(6) The Director-General may, by order, grant an exemption from all or any of the provisions of these rules, on an application made to the Director-General, on a case-to-case basis, in respect of any vessel or class of vessels, subject to such terms and conditions as may be specified. Any exemption so granted may be modified or revoked after giving reasonable notice.

5. Equivalents.— (1) The Director-General may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a vessel or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by these rules if such fitting, material, appliance or apparatus or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods are at least as effective in terms of emissions reductions as that required by these rules, including any of the standards set forth in paragraphs 2 and 3 of the First Schedule.

(2) The Director-General, when allowing a fitting, material, appliance or apparatus or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by these rules, shall communicate to the organisation for circulation to the parties' particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

(3) The Director-General shall take into account relevant guidelines developed by the organisation pertaining to the equivalents provided for in these rules.

Explanation. — For the purpose of this sub-rule, "guidelines developed by the organisation" means the guidelines for Exhaust Gas Cleaning System via MEPC 340(77) as may be amended by the organisation.

(4) The Director-General, when allowing the use of an equivalent under sub-rule (1) shall endeavour not to impair or damage its environment, human health, property, or resources or those of other States.

CHAPTER II

SURVEY, CERTIFICATION AND MEANS OF CONTROL

6. Surveys.— (1) Every vessel of 400 gross tonnage and above and every fixed and floating drilling rig and other platforms shall, to ensure compliance with the requirements of Part I of First Schedule, be subject to the following surveys, namely:—

(a) an initial survey before the vessel is put into service or before the certificate required under rules 7 or 8, as the case may be, is issued for the first time, which shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of Part I of the First Schedule;

(b) a renewal survey at such intervals as may be specified by the Director-General, but not exceeding five years, except in case of the applicability of sub-rules (2), (5), (6) or (7) of rule 11, and which shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of Part I of First Schedule;

(c) an intermediate survey within three months before or after the second anniversary date or within three months before or after the third anniversary date of the certificate, which shall fulfil the following conditions, namely:—

- (i) an intermediate survey shall take the place of one of the annual surveys specified in clause (d); and
- (ii) the intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and arrangements fully comply with the applicable requirements of Part I of the First Schedule and are in good working order; and
- (iii) such intermediate survey shall be endorsed on the International Air Pollution Prevention Certificate issued under rules 8 or 9 or on the Indian

Air Pollution Prevention Certificate issued under rule 7, as the case may be;

(d) an annual survey within three months before or after each anniversary date of the certificate, including a general inspection of the equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in clause (a) of sub-rule (1) to ensure that they have been maintained in accordance with sub-rule (5) and that they remain satisfactory for the service for which the vessel is intended, and which shall be endorsed on the International Air Pollution Prevention Certificate issued under rules 8 or 9 or on the Indian Air Pollution Prevention Certificate issued under rule 7, as the case may be; and

(e) an additional survey, either general or partial, according to the circumstances, shall be made whenever any important repairs or renewals are made as specified in sub-rule (5) or after a repair resulting from investigations specified in sub-rule (6), which shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the vessel complies in all respects with the requirements of Part I of First Schedule.

(2) In the case of vessels of less than 400 gross tonnage, the Director-General may establish appropriate measures in order to ensure that the applicable provisions of Part I of the First Schedule are complied with.

(3) The survey of vessels for the purposes of the enforcement of the provisions of these rules shall be carried out by a surveyor or authorised person, as the case may be, subject to the following matters, namely:—

(a) the survey of marine diesel engines and equipment for compliance with paragraph 2 of the First Schedule shall be conducted in accordance with the revised NOx Technical Code 2008;

(b) when a surveyor or authorised person determines that the condition of the equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, they shall ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Director General and he shall take following appropriate measures, namely: —

(i) where such corrective action is not taken, the certificate shall be withdrawn by the Director-General;

(ii) where the Indian vessel is in a port of another party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately;

(iii) where any vessel other than Indian vessel is in an Indian port, and such notification regarding foreign flag vessels at an Indian port or place is received by Director-General from an officer of the administration of the

concerned vessel, a nominated surveyor or recognised organisation, the Director-General shall give such officer, surveyor or recognised organisation any necessary assistance to carry out their obligations under these rules; and

(c) in every case, the Director-General shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

(4) Taking into account guidelines adopted by the organisation, vessels to which Part II of the First Schedule applies shall also be subject to the following surveys, namely:—

(a) an initial survey before a new vessel is put in service and before the International Energy Efficiency Certificate is issued, which shall verify that the vessel's attained Energy Efficiency Design Index is in accordance with the requirements in Part II of the First Schedule, and that the Ship Energy Efficiency Management Plan required by paragraph 12 of the First Schedule, is on board;

(b) a general or partial survey, according to the circumstances, after a major conversion of a new vessel to which these rule applies, which shall ensure that the attained Energy Efficiency Design Index is recalculated as necessary and meets the requirement of paragraph 10 of the First Schedule with the reduction factor applicable to the vessel type and size of the converted vessel in the phase corresponding to the date of contract or keel laying or delivery determined for the original vessel in accordance with clause (nn) of sub-rule (1) of rule 3;

(c) in cases where the major conversion of a new vessel or existing vessel is so extensive that the vessel is regarded by the Director-General as a newly constructed vessel, the Director-General shall determine the necessity of an initial survey on attained Energy Efficiency Design Index, which shall ensure the following matters, namely:—

(i) such initial survey shall ensure the attained Energy Efficiency Design Index is calculated and meets the requirement of paragraph 10 of the First Schedule to with the reduction factor applicable corresponding to the vessel type and size of the converted vessel at the date of the contract of the conversion, or in the absence of a contract, the commencement date of the conversion;

(ii) such initial survey shall also verify that the Ship Energy Efficiency Management Plan required by paragraph 12 of the First Schedule is on board and for a vessel to which paragraph 13 of the First Schedule, has been revised appropriately to reflect a major conversion in those cases where the major conversion affects data collection methodology or reporting processes.

Explanation.— For the purpose of this sub-rule, “guidelines adopted by the organisation” means the 2014 Guidelines on survey and certification of the Energy Efficiency Design Index (resolution MEPC.254(67), as amended by resolutions MEPC.261(68) and MEPC.309(73)); consolidated text: MEPC.1/Circ.855/Rev.2, as may be amended;

(d) for existing vessels, the verification of the requirement to have a Ship Energy Efficiency Management Plan on board according to paragraph 12 of the First Schedule shall take place at the first intermediate or renewal survey referred to in sub-rule (1), whichever is the first, on or after 1 January 2013;

(e) The Director-General shall ensure that for each vessel to which paragraph 13 of the First Schedule applies, the Ship Energy Efficiency Management Plan complies with sub-paragraph (2) of paragraph 12 of First Schedule. This shall be done prior to collecting data under paragraph 13 of the First Schedule in order to ensure the methodology and processes are in place prior to the beginning of the vessel's first reporting period and confirmation of compliance shall be provided to and retained on board the vessel;

(f) The Director-General shall ensure that, for each vessel to which paragraph 14 of the First Schedule applies, the Ship Energy Efficiency Management Plan complies with clause (a) of sub-paragraph (3) of paragraph 12 of the First Schedule. This shall be done prior to 1 January 2023 and confirmation of compliance shall be provided to, and retained on board, the vessel;

(g) the verification that the vessel's attained energy efficiency existing ship index is in accordance with the requirements in paragraphs 9 and 11 of the First Schedule shall take place at the first annual, intermediate or renewal survey identified in sub-rule (1) or the initial survey identified in clauses (a) and (c) of sub-rule (4), whichever is the first, on or after 1 January 2023; and

(h) notwithstanding anything contained in clause (g), a general or partial survey, according to the circumstances, carried out after a major conversion of a vessel to which paragraph 9 of the First Schedule applies. The survey shall ensure that the attained energy efficiency existing ship index is recalculated as necessary and meets the requirement of paragraph 11 of the First Schedule.

(5) The equipment shall be maintained to conform with the provisions of these rules and no changes shall be made in the equipment, systems, fittings, arrangements, or material covered by the survey, without the express approval of the Director-General:

Provided that the direct replacement of such equipment and fittings with equipment and fittings that conform with the provisions of these rules shall be permitted.

(6) Whenever an accident occurs to a vessel or a defect is discovered that substantially affects the efficiency or completeness of its equipment covered by these rules, the master or owner of the vessel shall report at the earliest opportunity to the Director-General, a nominated surveyor, or recognised organisation responsible for issuing the relevant certificate.

(7) Any survey under these rules shall be undertaken in accordance with the applicable rules made under the Act.

7. Issue or endorsement of Indian Air Pollution Prevention Certificate.— (1) Upon the completion of the survey referred to in rule 6, the Director-General shall issue an Indian Air Pollution Prevention Certificate to, —

- (a) any Indian vessel, whether above or below 400 gross tonnage, which is engaged in voyages to ports or offshore terminals in coastal waters;
- (b) platforms and drilling rigs engaged in voyages in coastal waters;
- (c) non-propelled accommodation barges and other manned non-propelled vessel engaged in voyages in coastal waters.

(2) The Indian river sea vessels (RSV), Indian river sea passenger vessels (RSPV) and Indian coastal vessels (ICV) shall be surveyed and certified in accordance with the respective laws applicable to such vessels, in so far as such laws implement or supplement the requirements of Annex VI of the convention and these rules.

8. Issue or endorsement of certificates and statements of compliance related to fuel oil consumption reporting.— (1) An International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of rule 6 to the following types of vessels, namely:—

- (a) any vessel of 400 gross tonnage and above engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of any other party; and
- (b) platforms and drilling rigs engaged in voyages to waters under the sovereignty or jurisdiction of any other party.

(2) A vessel constructed before the date of entry into force of Annex VI in India, shall be issued with an International Air Pollution Prevention Certificate in accordance with sub-rule (1) no later than the first scheduled dry-docking after the date of such entry into force, but in no case later than three years after this date.

(3) A certificate under sub-rule (2) either issued or endorsed by the Director-General or by the recognized organisation duly authorised by it and in every case the Director-General assumes full responsibility for the certificate.

(4) An International Energy Efficiency Certificate for a vessel shall be issued after a survey in accordance with the provisions of sub-rule (4) of rule 6 to any vessel of 400 gross tonnage

and above before that vessel may engage in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of India or any other party.

(5) The certificate issued under sub-rule (4) as the case may be, shall be issued or endorsed either by the Director-General or by the recognized organization duly authorised by it and in every case the Director-General assumes full responsibility for the certificate.

(6) Upon receipt of reported data pursuant to sub-paragraph (3) of paragraph 13 of the First Schedule and attained annual operational CII pursuant to sub-paragraph (2) of paragraph 14 of the First Schedule, the Director-General shall—

(a) determine whether the data has been reported in accordance with paragraph 13 of the First Schedule;

(b) verify that the attained annual operational CII is based on the data submitted in accordance with paragraph 13 of the First Schedule;

(c) determine the operational carbon intensity rating of the vessel, based on the verified attained annual operational CII, in accordance with sub-paragraph (6) of paragraph 14 of the First Schedule; and

(d) issue a Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating to the vessel no later than five months from the beginning of the calendar year, upon determination and verification pursuant to clauses (a) to (c) and the Director-General shall assume full responsibility for such Statement of Compliance.

(7) Upon receipt of reported data pursuant to sub-paragraphs (4), (5) or (6) of paragraph 13 of the First Schedule, the Director-General shall promptly determine whether the data has been reported in accordance with paragraph 13 and, if so, issue a Statement of Compliance related to fuel oil consumption to the vessel at that time and the Director-General shall assume full responsibility for this Statement of Compliance.

(8) Notwithstanding anything contained in sub-rule (6), a vessel rated as 'D' for three consecutive years or rated as 'E' in accordance with paragraph 14 of the First Schedule, shall not be issued a Statement of Compliance, unless a plan of corrective actions is duly developed and reflected in the Ship Energy Efficiency Management Plan and verified by the Director-General or recognised organisation in accordance with sub-paragraphs (7) and (8) of paragraph 14 of the First Schedule.

9. Issue or endorsement of a certificate for or by another party.— (1) The Director-General may, at the request of the administration of a vessel concerned, survey the vessel and if satisfied that the provisions of the Annex VI of the convention are complied with, issue an International Air Pollution Prevention Certificate or an International Energy Efficiency Certificate to that vessel, and where appropriate, endorse or authorise the endorsement of that certificate on the vessel, in accordance with the provisions of these rules.

(2) Where a certificate is issued under sub-rule (1), the Director-General shall transmit a copy of the same along with the copy of the survey report to the administration concerned.

(3) A certificate issued under sub-rule (1) shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the administration concerned and it shall have the same force and receive the same recognition as certificate issued under rule 8 of these rules.

(4) Where the survey is to be carried out for an Indian vessel which is in the jurisdiction of the administration of another State, the Director-General may request that administration to carry out a survey in accordance with the provisions of the convention and issue an International Air Pollution Prevention Certificate or an International Energy Efficiency Certificate, if such administration is authorised to do the same.

(5) No International Air Pollution Prevention Certificate or an International Energy Efficiency Certificate shall be issued to a vessel which is entitled to fly the flag of a State which is not a party.

10. Form of certificates and statements of compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating.— (1) An International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued in the Form I of Second Schedule.

(2) An International Energy Efficiency Certificate shall be issued in the Form II of Second Schedule.

(3) The statement of compliance issued pursuant to sub-rules (6) and (7) of rule 8 shall be issued in the form specified in Appendix VII of the Second Schedule.

(4) In accordance with sub-rule (5) of rule 4, the International Air Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled Barges shall be drawn up in the Form III of the Second Schedule.

(5) The Indian Air Pollution Prevention Certificate shall be in the Form IV of Second Schedule.

(6) Every certificate issued under these rules shall be in English.

11. Duration and validity of certificates and statements of compliance related to fuel oil consumption reporting.— (1) Every International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Director-General, which shall not exceed five years.

(2) Notwithstanding the provisions in sub-rule (1),—

(a) when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate;

(b) when the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal

survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate; and

(c) when the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

(3) Where a certificate is issued for a period less than five years, the Director-General may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in sub-rule (1), provided that the surveys referred to in clauses (c) and (d) of sub-rule (1) of rule 6 applicable when a certificate is issued for a period of five years are carried out, as may be appropriate.

(4) Where a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the vessel before the expiry date of the existing certificate, the Director-General may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period that shall not exceed five months from such expiry date.

(5) Where a vessel, at the time when a certificate expires, is not in a port in which it is to be surveyed, the Director-General may extend the period of validity of the certificate only for the purpose of allowing the vessel to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, in cases where it appears proper and reasonable to do so:

Provided that, no certificate shall be extended for a period longer than three months, and a vessel to which such extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate and where the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before such extension was granted.

(6) A certificate issued to a vessel engaged on short voyages, which has not been extended under the foregoing provisions of this rule, may be extended by the Director-General for a period of one month from the date of expiry stated on such, and in a case where the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before such extension was granted.

(7) In special circumstances, as determined by the Director-General, taking into account the guidelines adopted by the organisation, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by clause (a) of sub-rule (2), sub-rule (5) or sub-rule (6), and the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

Explanation.—For the purpose of this sub-rule, “guidelines adopted by the organisation” means the Survey Guidelines Under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC), 2023 adopted vide A.1207 (34)”.

(8) Where an annual or intermediate survey is completed before the period specified in rule 6, the following matters shall be complied with, namely:—

- (a) the anniversary date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date that shall not be more than three months later than the date on which the survey was completed;
- (b) the subsequent annual or intermediate survey required under rule 6 shall be completed at such intervals specified by that rule using the new anniversary date; and
- (c) the expiry date may remain unchanged provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys specified under rule 6 are not exceeded.

(9) A certificate issued under rules 7, 8 or 9 shall cease to be valid in any of the following cases, namely:—

- (a) where the relevant surveys are not completed within the periods specified under sub-rule (1) of rule 6;
- (b) where the certificate is not endorsed in accordance with clauses (c) and (d) of sub-rule (1) of rule 6;
- (c) upon the transfer of a vessel to another flag State which is a party

(10) In case of a transfer from India to another State, if a request is made by the administration concerned within three months after such transfer has taken place, the Director-General shall, as soon as possible, transmit to that administration copies of the certificate carried by the vessel before such transfer and copies of survey reports, if available.

(11) In case of a transfer of a vessel from the flag of another State, the Director-General shall issue a new certificate to such vessel, only if he is fully satisfied that the vessel is in compliance with the requirements of sub-rule (4) of rule 6.

(12) The International Energy Efficiency Certificate shall be valid throughout the life of the vessel, subject to the provisions of sub-rule (13).

(13) An International Energy Efficiency Certificate issued under these rules shall cease to be valid in any of the following cases, namely:—

- (a) if the vessel is withdrawn from service or if a new certificate is issued following major conversion of the vessel; or
- (b) upon the transfer of the vessel flying the flag of another State to Indian flag, a new certificate shall only be issued when the Director-General is fully satisfied that the vessel is in compliance with the requirements of Part II of the First Schedule;

(c) upon transfer of an Indian vessel to the flag of another state, if requested by the Administration of new Flag, within three months after the transfer has taken place, the Director-General shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate carried by the vessel before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports;

(d) if the vessel's equipment, systems, fittings, arrangements, or material covered by the survey were changed without the express approval of the Director-General, as specified in sub-rule (5) of rule 6, unless rule 4 applies.

(14) The statement of compliance issued pursuant to sub-rule (6) of rule 8 shall be valid for the calendar year in which it is issued and for the first five months of the following calendar year. The statement of compliance issued pursuant to sub-rule (7) of rule 8 shall be valid for the calendar year in which it is issued, for the following calendar year, and for the first five months of the subsequent calendar year. All statements of compliance shall be kept on board for at least five years.

12. Port State control on operational requirements.— (1) A vessel when in a port or an offshore terminal in India is subject to inspection by surveyor or an authorised person concerning operational requirements under these rules, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of air pollution from vessels.

(2) In the circumstances specified in sub-rule (1), the surveyor or authorised person shall take such steps to ensure that the vessel shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of these rules.

(3) Nothing in this rule shall be construed to limit the rights and obligations of the Central Government carrying out control over operational requirements specifically provided for in the Act or rules made thereunder or convention.

(4) In relation to Part II of the First Schedule, any port State inspection may verify, when appropriate, that there is a valid statement of compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating, an International Energy Efficiency Certificate and a Ship Energy Efficiency Management Plan on board, in accordance with the applicable rules made under the Act.

(5) Notwithstanding the provisions of sub-rule (4), any port State inspection may inspect whether the Ship Energy Efficiency Management Plan is duly implemented by the vessel in accordance with paragraph 14 of First Schedule.

13. Detection of violations and enforcement.— (1) The Director-General shall co-operate with any other party in the detection of violations and the enforcement of the provisions of Annex VI or these rules, using all appropriate and practicable measures of

detection and environmental monitoring, adequate procedures for reporting and accumulation of evidence.

(2) A vessel to which Annex VI or these rules applies may, in any port or offshore terminal under jurisdiction of India, be subject to inspection by surveyors or authorised persons for the purpose of verifying whether the vessel has emitted any of the substances covered by Annex VI or these rules in violation of the provisions and where an inspection indicates a violations, a report shall be forwarded to the Director-General for any appropriate action.

(3) Where any party, in accordance with the provisions of Annex VI or these rules, furnishes to the Director-General evidence, if any, that the vessel has emitted any of the substances covered by Annex VI or these rules in violation of its provisions, the Director-General shall, upon receiving such evidence, investigate the matter, and may request the other party to furnish further or better evidence of the alleged contravention.

(4) Where the Director-General is satisfied that sufficient evidence is available to initiate proceedings in respect of the alleged violation of the provisions of Annex VI or these rules, it shall cause such proceedings to be taken in accordance with such law as soon as possible and shall promptly inform the party or its administration that has reported the alleged violation, as well as the organisation, of the action taken.

(5) Surveyor or an authorised person may also inspect a vessel to which Annex VI or these rules applies when it enters the ports or offshore terminals under the jurisdiction of India, if a request for an investigation is received from any party or its administration together with sufficient evidence that the vessel has emitted any of the substances covered by Annex VI or these rules in any place in violation of the provisions of Annex VI or these rules and the report of such investigation shall be sent to the party requesting it and to the administration of the vessel concerned so that the appropriate action be taken under the convention.

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

CHAPTER III MISCELLEANEOUS

14. Reception facilities.— (1) The Director-General taking into account the guidelines adopted by the organisation shall ensure the provision of facilities adequate to meet the following matters, namely:—

- (a) needs of vessels using its repair ports for the reception of ozone depleting substances and equipment containing such substances when removed from vessels;
 - (b) needs of vessels using its ports, terminals or repair ports for the reception of exhaust gas cleaning residues from an approved exhaust gas cleaning systems;
- without causing undue delay to vessels; and
- (c) needs in vessel breaking facilities for the reception of ozone depleting substances and equipment containing such substances when removed from vessel.

Explanation.— For the purpose of this sub-rule, “guidelines adopted by the organisation” means the 2011 Guidelines for Reception Facilities under MARPOL Annex VI issued vide MEPC.199(62), as may be further amended.

(2) If a particular port or terminal is, taking into account the guidelines to be issued by the organisation, remotely located from, or lacking in, the industrial infrastructure necessary to manage and process those substances referred to in sub-rule (1) and therefore cannot accept such substances, then the Director-General shall inform the organisation of any such port or terminal so that this information may be circulated to all parties and member States of the organisation for their information and any appropriate action.

(3) The Director-General shall also notify the organisation of its ports and terminals where reception facilities are available to manage and process such substances.

15. Fee.— The fee for surveys and issue of International Air Pollution Prevention Certificate or the Indian Air Pollution Prevention Certificates shall be in accordance with the applicable rules made under the Act.

16. Penalty.— (1) Any contravention of these rules or failure to comply with any requirement thereof shall be liable to penalties as specified in the Act.

(2) Any person who operates any vessel in contravention of the provisions of these rules, and for which no specific penalty is provided under sub-section (2) of section 281 of the Act, shall be liable to penalty which may extend upto fifty thousand rupees, and if the breach is a continuing one, with further penalty which may extend to five thousand rupees for every day after the first day during which the breach continues.

(3) The imposition of any penalty under this rule shall not absolve the owner or master from the requirement of rectifying the non-compliance.

FIRST SCHEDULE
[See rules 3,4,5,6,8,11 and 12]
PART I

REQUIREMENTS FOR CONTROL OF EMISSIONS FROM VESSELS

1. Ozone-depleting Substances.— (1) This paragraph does not apply to permanently sealed equipment where there are no refrigerant charging connections or potentially removable components containing ozone-depleting substances.

(2) Subject to the provisions of sub-rule (1) of rule 4, any deliberate emissions of ozone-depleting substances shall be prohibited:

Provided that emissions arising from leaks of an ozone-depleting substance, whether or not the leaks are deliberate, may be regulated by the Director-General.

(3) (a) Installations that contain ozone-depleting substances, other than hydrochlorofluorocarbons, shall be prohibited,—

(i) on vessels constructed on or after 19 May 2005; or

(ii) in the case of vessels constructed before 19 May 2005 which have a contractual delivery date of the equipment to the vessel on or after 19 May 2005 or, in the absence of a contractual delivery date, the actual delivery of the equipment to the vessel on or after 19 May 2005.

(b) Installations that contain ozone depleting substances, other than hydrochlorofluorocarbons, shall be prohibited,—

(i) on vessels constructed on or after 1 January 2020; or

(ii) in the case of vessels constructed before 1 January 2020, which have a contractual delivery date of the equipment to the vessel on or after 1 January 2020 or, in the absence of a contractual delivery date, the actual delivery of the equipment to the vessel on or after 1 January 2020.

(4) The substances referred to in this paragraph, and equipment containing such substances, shall be delivered to appropriate reception facilities when removed from vessels.

(5) Each vessel, subject to rule 7 or sub-rule (1) of rule 8, shall maintain a list of equipment containing ozone-depleting substances, as specified in section 2.1 of Supplement to Indian Air Pollution Prevention Certificate or International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate), as provided in Form IV and Form I of Second Schedule, as the case may be.

(6) Each vessel, subject to the provisions of rule 7 or sub-rule (1) of rule 8 that has rechargeable systems that contain ozone-depleting substances, shall maintain an ozone-depleting substances record book, which may form part of an existing log-book or electronic recording system, as approved by the Director-General, taking into account the guidelines adopted by organisation:

Provided that an electronic recording system shall be considered as an electronic record book if the electronic recording system is approved by the Director-General on or before the first International Air Pollution Prevention Certificate renewal survey carried out on or after 1 October 2020, but not later than 1 October 2025.

Explanation.— For the purpose of this sub-paragraph, “guidelines adopted by the organisation” means the Guidelines for the use of electronic record books under MARPOL, adopted by resolution MEPC. 312(74), as may be amended.

(7) Entries in the ozone-depleting substances record book shall be recorded in terms of mass (kg) of substance and shall be completed without delay on each occasion, in respect of the following particulars, namely:—

- (a) recharge, full or partial, of equipment containing ozone-depleting substances;
- (b) repair or maintenance of equipment containing ozone-depleting substances;
- (c) discharge of ozone-depleting substances to the atmosphere—
 - (i) deliberate; and
 - (ii) non-deliberate;
- (d) discharge of ozone-depleting substances to land-based reception facilities; and
- (e) supply of ozone-depleting substances to the vessel.

2. Nitrogen Oxides (NO_x).— (1) (a) This paragraph shall apply to the following categories, namely:—

- (i) each marine diesel engine with a power output of more than 130 kW installed on a vessel; and
- (ii) each marine diesel engine with a power output of more than 130 kW that undergoes a major conversion on or after 1 January 2000, except when demonstrated, to the satisfaction of the Director-General that such engine is an identical replacement to the engine that it is replacing and is otherwise not covered under sub-clause (i).

Explanation.— For the purpose of the interpretation of this sub-clause, reference be made to the “Unified Interpretation to MARPOL Annex VI issued vide MEPC.1/Circ.795/Rev.9, as may be amended.

(b) This paragraph does not apply to the following categories, namely:—

- (i) a marine diesel engine intended to be used solely for emergencies or solely to power any device or equipment intended to be used solely for emergencies on the vessel on which it is installed, or a marine diesel engine installed in lifeboats intended to be used solely for emergencies; and
- (ii) a marine diesel engine installed on a vessel solely engaged in voyages within waters, subject to the sovereignty or jurisdiction of

India, provided, the Director-General has specified an alternative NO_x control measure for such engine.

(c) Notwithstanding the provisions of clause (a) of sub-paragraph (1), the Director-General may provide an exclusion from the application of this paragraph for any marine diesel engine that is installed on a vessel constructed, or for any marine diesel engine that undergoes a major conversion, before 19 May 2005, provided that the vessel on which the engine is installed is solely engaged in voyages to ports or offshore terminals within the State the flag of which the vessel is entitled to fly.

(2)(a) For the purpose of this paragraph, major conversion means a modification on or after 1 January 2000 of a marine diesel engine that has not already been certified to the standards set forth in sub-paragraphs (3), (4), or sub-clause (i) of clause (a) of sub-paragraph (5), where—

- (i) the engine is replaced by a marine diesel engine or an additional marine diesel engine is installed; or
- (ii) any substantial modification, as defined in the revised NO_x Technical Code 2008, is made to the engine; or
- (iii) the maximum continuous rating of the engine is increased by more than ten percent. compared to the maximum continuous rating of the original certification of the engine.

(b) For a major conversion involving the replacement of a marine diesel engine with a non-identical marine diesel engine, or the installation of an additional marine diesel engine, the standards in this paragraph at the time of the replacement or addition of the engine shall apply.

(c) In the case of replacement engines only, if it is not possible for such a replacement engine to meet the standards set forth in sub-clause (i) of clause (a) of sub-paragraph 5 (Tier III, as applicable), then that replacement engine shall meet the standards set forth in sub-paragraph (4) (Tier II), taking into account the guidelines developed by the organisation and the Director-General shall notify the organisation in those instances, where a Tier II rather than a Tier III replacement engine has been installed on or after 1 August 2025, in accordance with the provisions of this sub-paragraph.

Explanation.— For the purpose of this sub-paragraph, “guidelines adopted by the organisation” means the Unified Interpretation to MARPOL Annex VI issued vide MEPC.1/Circ.795/Rev.9, and the “2013 Guidelines as Required by Regulation 13.2.2 of MARPOL Annex VI in respect of Non-Identical Replacement Engines Not Required to meet the Tier III Limit issued vide MEPC Resolution MEPC.230 (81), as may be amended.

(d) A marine diesel engine referred to in sub-clauses (ii) and (iii) of clause (a) of sub-paragraph (2), shall meet the following standards, namely:—

- (i) for vessels constructed prior to 1 January 2000, the standards set forth in sub-paragraph (3) shall apply; and
- (ii) for vessels constructed on or after 1 January 2000, the standards in force at the time the vessel was constructed shall apply.

Tier I

(3) Subject to the provisions of rule 4, the operation of a marine diesel engine that is installed on a vessel constructed on or after 1 January 2000 and prior to 1 January 2011 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute), namely:—

- (a) 17.0 g/kWh when n is less than 130 rpm;
- (b) $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;
- (c) 9.8 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

Explanation.— For the purpose of interpretation of this sub-paragraph, reference be made to the guidelines for the application of the NO_x Technical Code relative to certification and amendments of Tier I engines (MEPC.1/Circ.679), as may be amended.

Tier II

(4) Subject to the provisions of rule 4, the operation of a marine diesel engine that is installed on a vessel constructed on or after 1 January 2011 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute), namely:—

- (a) 14.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;
- (b) $44 \cdot n^{(-0.23)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;
- (c) 7.7 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

Tier III

(5)(a) Subject to the provisions of rule 4, in an emission control area designated for Tier III NO_x control under sub-paragraph (6) (NO_x Tier III emission control area), the operation of a marine diesel engine that is installed on a vessel is prohibited,—

- (i) except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

- (A) 3.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;
 - (B) $9 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;
 - (C) 2.0 g/kWh when n is 2,000 rpm or more;
- (ii) When the vessel is constructed on or after,—
- (A) 1 January 2016 and is operating in the North American Emission Control Area or the United States Caribbean Sea Emission Control Area;
 - (B) 1 January 2021 and is operating in the Baltic Sea Emission Control Area or the North Sea Emission Control Area;
- (iii) when that vessel is operating in a NO_x Tier III emission control area, other than an emission control area described in sub-clause (ii) of clause (a), and is constructed on or after the date of adoption of such an emission control area, or a later date as may be specified by the organisation in the amendment designating the NO_x Tier III emission control area, whichever is later.
- (b) The standards set forth in sub-clause (i) of clause (a) shall not apply to the following categories, namely:—
- (i) a marine diesel engine installed on a vessel with a length (L), of less than 24 metres when it has been specifically designed, and is used solely, for recreational purposes; or
 - (ii) a marine diesel engine installed on a vessel with a combined nameplate diesel engine propulsion power of less than 750 kW if it is demonstrated, to the satisfaction of the Director-General, that the vessel cannot comply with the standards set forth in sub-clause (i) of clause (a), because of design or construction limitations of the vessel; or
 - (iii) a marine diesel engine installed on a vessel constructed prior to 1 January 2021 of less than 500 gross tonnage, with a length (L) of 24 metres or over when it has been specifically designed, and is used solely, for recreational purposes.

Explanation.—For the purpose of this sub-paragraph, “length (L)” means ninety-six per cent. of the total length on a waterline at eighty-five per cent. of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In vessels designed with a rake of keel the waterline on which L is measured shall be parallel to the designed waterline. The length (L) shall be measured in metres.

(c) The tier and on/off status of marine diesel engines installed on board a vessel to which clause (a), which are certified to both Tier II and Tier III or which are certified to Tier II only, and as interpreted taking into account the guidelines adopted by the organisation, shall be recorded in such logbook or electronic record book as directed by the Director-General taking into account the guidelines adopted by the organisation, at entry into and exit from a NO_x Tier III emission control area, or when the on/off status changes within such an area, together with the date, time and position of the vessel.

Explanation.— For the purpose of this sub-paragraph, “guidelines adopted by the organisation” means Unified Interpretation to MARPOL Annex VI as adopted vide MEPC.1/Circ. 795/Rev.9. as may be amended and the guidelines for the use of electronic record books under MARPOL, adopted by resolution MEPC. 312(74), as may be amended.

(d) Emissions of nitrogen oxides from a marine diesel engine, subject to clause (a) of that occur immediately following building and sea trials of a newly constructed vessel, or before and following converting, repairing, and/or maintaining the vessel, or maintenance or repair of a Tier II engine or a dual fuel engine when the vessel is required to not have gas fuel or gas cargo on board due to safety requirements, for which activities take place in a shipyard or other repair facility located in a NO_x Tier III emission control area are temporarily exempted, provided the following conditions are met, namely:—

- (i) the engine meets the Tier II NO_x limits; and
- (ii) the vessel sails directly to or from the shipyard or other repair facility, does not load or unload cargo during the duration of the exemption, and follows any additional specific routing requirements indicated by the port State in which the shipyard or other repair facility is located, if applicable.

(e) The exemption provided in clause (d) applies on the following occasions, namely:—

- (i) for a newly constructed vessel, the period beginning at the time the vessel is delivered from the shipyard, including sea trials, and ending at the time the vessel directly exits any NO_x Tier III emission control area(s) or, with regard to a vessel fitted with a dual fuel engine, the vessel directly exits any NO_x Tier III emission control area(s) or proceeds directly to the nearest gas fuel bunkering facility appropriate to the vessel located in any NO_x Tier III emission control area(s);
- (ii) for a vessel with a Tier II engine undergoing conversion, maintenance or repair, the period beginning at the time the vessel enters any NO_x Tier III emission control area and proceeds directly to the shipyard or other repair

facility, and ending at the time the vessel is released from the shipyard or other repair facility and directly exits any NO_x Tier III emission control area after performing sea trials, if applicable; or

(iii) for a vessel with a dual fuel engine undergoing conversion, maintenance or repair, when the vessel is required to not have gas fuel or gas cargo on board due to safety requirements, the period beginning at the time the vessel enters any NO_x Tier III emission control area(s) or when it is degassed in any NO_x Tier III emission control area(s) and proceeds directly to the shipyard or other repair facility, and ending at the time when the vessel is released from the shipyard or other repair facility and directly exits any NO_x Tier III emission control area(s) or proceeds directly to the nearest gas fuel bunkering facility appropriate to the vessel located in any NO_x Tier III emission control area(s).

(6) For the purpose of this paragraph, a NO_x Tier III emission control area shall be any sea area, including any port area, designated by the organisation in accordance with the criteria and procedures set forth in Appendix II of the Second Schedule, and shall constitute the following areas, namely:—

(a) the North American Emission Control Area, which means the area described by the coordinates in Appendix VII to the Annex VI of the convention;

(b) the United States Caribbean Sea Emission Control Area, which means the area described by the coordinates in Appendix VII to the Annex VI of the convention;

(c) the Baltic Sea Emission Control Area which means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8' N;

(d) the North Sea Emission Control Area which means the North Sea proper including seas therein with the boundary between:

(i) the North Sea southwards of latitude 62° N and eastwards of longitude 4° W;

(ii) the Skagerrak, the southern limit of which is determined east of the Skaw by latitude 57° 44.8' N; and

(iii) the English Channel and its approaches eastwards of longitude 5° W and northwards of latitude 48° 30' N.

(7) (a) Subject to the provisions of sub-clause (i) of clause (a) of sub-paragraph (1), a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 litres installed on a vessel constructed on or after 1 January 1990, but prior to 1 January 2000 shall comply with the emission limits set forth in clause (d):

Provided that an approved method for that engine has been certified by a party to taking into account the guidelines adopted by the organisation and notification of such certification has been submitted to the organisation by such administration taking into

account the guidelines adopted by the organisation, and the compliance with this sub-paragraph shall be demonstrated through one of the following matters, namely:—

- (i) installation of the certified approved method, as confirmed by a survey using the verification procedure specified in the approved method file, including appropriate notation on the vessel's International Air Pollution Prevention Certificate of the presence of the approved method; or
- (ii) certification of the engine confirming that it operates within the limits set forth in sub-paragraphs (3), (4) or sub-clause (i) of clause (a) of sub-paragraph (5) and an appropriate notation of the engine certification on the vessel's International Air Pollution Prevention Certificate.

Explanation.—For the purpose of this sub-paragraph, “guidelines adopted by the organisation” means the 2014 Guidelines on the approved method process (resolution MEPC.243(66)) as may be amended and the 2014 Guidelines in respect of the information to be submitted by an Administration to the Organization covering the certification of an approved method as required under regulation 13.7.1 of MARPOL Annex VI (resolution MEPC.242(66)), as may be amended”.

(b) The provisions contained in clause (a) shall apply no later than the first renewal survey that occurs twelve months or more after deposit of the notification under clause (a):—

where an owner of a vessel on which an approved method is to be installed can demonstrate to the satisfaction of the Director-General that the approved method was not commercially available despite best efforts to obtain it, then that approved method shall be installed on the vessel no later than the next annual survey of that vessel which falls after the approved method is commercially available.

(c) With regard to a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 litres installed on a vessel constructed on or after 1 January 1990, but prior to 1 January 2000, the International Air Pollution Prevention Certificate shall, for a marine diesel engine to which clause (a) applies, shall indicate one of the following matters, namely:—

- (i) an approved method has been applied pursuant to sub-clause (i) of proviso to clause (a);
- (ii) the engine has been certified pursuant to sub-clause (ii) of proviso to clause (a);
- (iii) an approved method is not yet commercially available as described in clause (b); or
- (iv) an approved method is not applicable.

(d) Subject to the provisions of rule 4, the operation of a marine diesel engine described in clause (a) is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total

weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute)—

- (a) 17.0 g/kWh when n is less than 130 rpm;
- (b) $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm; and
- (c) 9.8 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

(e) Certification of an approved method shall be in accordance with chapter 7 of the revised NO_x Technical Code 2008 and shall include verification of the following matters, namely:—

- (i) by the designer of the base marine diesel engine to which the approved method applies that the calculated effect of the approved method will not decrease engine rating by more than one per cent., increase fuel consumption by more than two per cent. as measured according to the appropriate test cycle set forth in the revised NO_x Technical Code 2008, or adversely affect engine durability or reliability; and
- (ii) that the cost of the approved method is not excessive, which is determined by a comparison of the amount of NO_x reduced by the approved method to achieve the standard set forth in clause (d) and the cost of purchasing and installing such approved method and such cost shall not exceed 375 Special Drawing Rights/metric ton NO_x calculated in accordance with the Cost-Effectiveness(Ce) formula below and taking into account the guidelines adopted by the organisation:

Provided that for the purpose of this sub-paragraph, the cost of an approved method shall not exceed 375 Special Drawing Rights/metric tonne NO_x calculated in accordance with the cost-effectiveness (Ce) formula below:

$$Ce = \frac{\text{Cost of Approved Method} \cdot 10^6}{P(\text{kW}) \cdot 0.768 \cdot 6000(\text{hours/year}) \cdot 5 (\text{years}) \cdot ? \text{NO}_x(\text{g/kWh})}$$

Explanation.— For the purpose of this sub-paragraph, “guidelines adopted by the organisation” means Definitions for the cost-effectiveness formula in regulation 13.7.5 of the revised MARPOL Annex VI (MEPC.1/Circ.678), as may be amended.

(8) The revised NO_x Technical Code 2008 shall be applied in the certification, testing, and measurement procedures for the standards set forth in this paragraph.

(9) The procedures for determining NO_x emissions set out in the revised NO_x Technical Code 2008 are intended to be representative of the normal operation of the engine and any defeat device and irrational emission control strategy undermine this intention and shall not be allowed:

Provided that this paragraph shall not prevent the use of auxiliary control devices that are used to protect the engine and/or its ancillary equipment against operating conditions that could result in damage or failure or that are used to facilitate the starting of the engine.

3. Sulphur Oxides (SO_x) and particulate matter.— (1) The sulphur content of fuel oil used or carried for use on board vessels shall not exceed 0.5% m/m.

(2) The worldwide average sulphur content of residual fuel oil supplied for the use on board vessels shall be monitored taking into account the guidelines developed by the organisation.

Explanation.— For the purpose of this sub-paragraph, “guidelines adopted by the organisation” means the 2020 Guidelines for monitoring the worldwide average sulphur content of fuel oils supplied for use on board ships (Resolution MEPC. 326 (75)), as may be amended.

(3) For the purpose of this paragraph, emission control areas shall be any sea area, including any port area, designated by the organisation in accordance with the criteria and procedures set forth in Appendix II of Second Schedule and emission control areas under this paragraph are:—

- (a) the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I of the convention;
- (b) the North Sea area as defined in regulation 1.14.6 of Annex V of the convention;
- (c) the North American Emission Control Area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to Annex VI of the convention;
- (d) the United States Caribbean Sea Emission Control Area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to Annex VI of the convention;
- (e) The Mediterranean Sea Emission Control Area, which means the area described by the co-ordinates provided in appendix VII to Annex VI of the convention; and
- (e) any sea area, including any port area, designated by the organisation, in accordance with the criteria and procedures set forth in Appendix II of Second Schedule.

(4) While a vessel is operating within an emission control area, the sulphur content of fuel oil used on board vessels shall not exceed 0.10% m/m.

(5) The sulphur content of fuel oil referred to in sub-paragraphs (1) and (4) shall be documented by its supplier as required by paragraph 6 of this Schedule.

(6) Those vessels using separate fuel oils to comply with sub-paragraph (4) and entering or leaving an emission control area set forth in sub-paragraph (3) shall carry a written procedure showing the manner of doing the fuel oil change-over, allowing sufficient time for the fuel oil service system to be fully flushed of all fuel oils exceeding the applicable sulphur content specified in sub-paragraph (4) prior to entry into an emission control area and the volume of low sulphur fuel oils in each tank as well as the date, time, and position of the vessel when any fuel-oil-change-over operation is completed prior to the entry into an emission control area or commenced after exit from such an area, shall be recorded in such log-book or electronic record book as prescribed by the Director-General.

Explanation. — For the purpose of interpretation of this sub-paragraph, reference be made to the Guidelines for the use of electronic record books under MARPOL, adopted by resolution MEPC. 312(74), as may be amended.

(7) During the first twelve months immediately following entry into force of an amendment designating a specific emission control area under sub-paragraph (3), vessels operating in that emission control area are exempt from the requirements in sub-paragraphs (4) and (6) and from the requirements of sub-paragraph (5) in so far as they relate to sub-paragraph (4).

(8) Where any officer duly authorised by the Director-General requires the in-use fuel oil sample or onboard fuel oil sample to be analysed, it shall be done in accordance with the verification procedure set forth in Appendix V of Second Schedule to determine whether the fuel oil being used or carried for use on board meets the requirements in sub-paragraphs (1) or (4):

Provided that in-use fuel oil sample shall be drawn taking into account the guidelines adopted by the organisation and the onboard fuel oil sample shall be drawn taking into account the guidelines to be adopted by the organisation.

Explanation.— For the purpose of this sub-paragraph “guidelines adopted by the organisation” means the 2019 Guidelines for on board sampling for the verification of the sulphur content of the fuel oil used on board vessels (MEPC.1/Circ.864/Rev.1), as may be amended and the 2020 Guidelines for on board sampling of fuel oil intended to be used or carried for use on board a vessel (MEPC.1/Circ.889), as may be amended.

(9) The sample shall be sealed by such officers with a unique means of identification installed in the presence of the vessels representative and the vessel shall be given the option of retaining a duplicate sample.

(10) For each vessel, subject to the provisions of rules 6 to 8, a sampling point shall be fitted or designated for the purpose of taking representative samples of the fuel oil being used on board the vessel taking into account the guidelines adopted by the organisation.

Explanation.—For the purpose of this sub-paragraph, “guidelines adopted by the organisation” means the 2019 Guidelines for on board sampling for the verification of the sulphur content of the fuel oil used on board vessels (MEPC.1/Circ.864/Rev.1), as may be further amended.

(11) For a vessel constructed before 1 April 2022, any sampling point referred to in sub-paragraph (10) shall be fitted or designated not later than the first renewal survey as identified in clause (b) of sub-rule (1) of rule 6 on or after 1 April 2023.

(12) The requirements of sub-paragraphs (10) and (11) above are not applicable to a fuel oil service system for a low-flashpoint fuel or a gas fuel.

(13) The officers authorised under the Act shall, as appropriate, utilize a sampling point fitted or designated for the purpose of taking representative sample of the fuel oil being used on board in order to verify that the fuel oil complies with this paragraph.

(14) Taking fuel oil samples under this paragraph by such officers shall be performed as expeditiously as possible without causing the vessel to be unduly delayed.

4. Volatile organic compounds.— (1) Where the emissions of volatile organic compounds from a tanker are to be regulated in a port or ports or a terminal or terminals under the jurisdiction of India, they shall be regulated in accordance with the provisions of this paragraph.

(2) If the Director-General regulates tankers for volatile organic compounds emissions, it shall submit a notification to the organisation at least six months before the effective date, which shall include information on the size of tankers to be controlled, the cargoes requiring vapour emission control systems, and the effective date of such control.

Explanation.— For the purpose of this sub-paragraph, “notification to the organisation” means, notification to the Organization on ports or terminals where volatile organic compound (VOC) emissions are to be regulated vide MEPC. 1/Circ. 509, as may be amended.

(3) If the Director-General designates ports or terminals at which volatile organic compounds emissions from tankers are to be regulated, it shall ensure that vapour emission control systems, approved by the Director-General taking into account the safety standards for such systems adopted by the organisation are provided in any designated port and terminal and are operated safely and in a manner so as to avoid undue delay to a vessel.

(4) A tanker to which sub-paragraph (1) applies shall be provided with a vapour emission collection system approved by the Director-General taking into account the safety standards for such systems developed by the organisation, and shall use this system during the loading of relevant cargoes and a port or terminal that has installed vapour emission control systems in accordance with these rules may accept tankers which are not fitted with vapour collection systems for a period of three years after the effective date identified in sub-paragraph (2).

Explanation. — For the purposes of sub-paragraphs (3) and (4), “safety standards” means the standards for vapour emission control systems (MSC/Circ.585), as may be amended.

(5) A tanker carrying crude oil shall have on board and implement a volatile organic compounds management plan approved by the Director-General and prepared taking into account the guidelines adopted by the organisation, where such plan shall be specific to each vessel and shall at least include the following matters, namely:—

(a) provide written procedures for minimizing volatile organic compounds emissions

during the loading, sea passage and discharge of cargo;

(b) give consideration to the additional volatile organic compounds generated by crude oil washing;

(c) identify a person responsible for implementing the plan; and

(d) for vessels on international voyages, be written in the English.

Explanation.— For the purpose of this sub-paragraph, “guidelines adopted by the organisation” means the Guidelines for the development of a volatile organic compounds management plan (resolution MEPC.185(59)), as may be amended and also the Technical information on systems and operation to assist development of volatile organic compounds management plans (MEPC.1/Circ.680), as may be amended and Technical information on a vapour pressure control system to facilitate the development and update of volatile organic compounds management plans (MEPC.1/Circ.719), as may be amended.

(6) This paragraph shall also apply to gas carriers only if the types of loading and containment systems allow safe retention of non-methane volatile organic compounds on board or their safe return ashore.

Explanation.—For the purpose of this sub-paragraph, reference be made to the International Code for the Construction and Equipment of vessels carrying liquefied gases in bulk resolution MSC 370(93), as may be amended.

5. Shipboard incineration.—(1) Except as provided in sub-paragraph (4), shipboard incineration shall be allowed only in a shipboard incinerator.

(2) Shipboard incineration shall be prohibited for the following substances, namely:—

(a) residues of cargoes subject to applicable rules relating to prevention of pollution by oil from vessels, control of pollution by noxious liquid substances in bulk, prevention of pollution by harmful substances carried by sea in packaged form framed under the Act or related contaminated packing materials;

(b) polychlorinated biphenyls (PCBs);

(c) garbage, as defined in accordance with the applicable rules made under the Act, containing more than traces of heavy metals;

(d) refined petroleum products containing halogen compounds;

(e) sewage sludge and sludge oil either of which are not generated on board the vessel; and

(f) exhaust gas cleaning system residues.

(3) Shipboard incineration of polyvinyl chlorides (PVCs) shall be prohibited, except in a shipboard incinerator for which Type Approval Certificates have been issued.

Explanation.— For the purpose of this sub-paragraph, Type Approval Certificates to be issued in accordance with the Revised guidelines for the implementation of Annex V of MARPOL (resolution MEPC.59(33), as amended by resolution MEPC.92(45)), or Standard

specification for shipboard incinerators (resolution MEPC.76(40), as amended by resolution MEPC.93(45)), or 2014 Standard specification for shipboard incinerators (resolution MEPC 244(66)), as may be further amended.

(4) Shipboard incineration of sewage sludge and sludge oil generated during normal operation of a vessel may also take place in the main or auxiliary power plant or boilers, but in those cases, shall not take place inside ports, harbours and estuaries.

(5) Nothing in this paragraph either—

(a) affects the incineration at sea prohibitions of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, as amended, and the 1996 Protocol thereto, or other requirements thereof; or

(b) precludes the development, installation and operation of alternative design shipboard thermal waste treatment devices that meet or exceed the requirements of this paragraph.

(6) (a) Except as provided in clause (b), each incinerator that is installed on board a vessel constructed on or after 1 January 2000 or incinerator that is installed on board a vessel on or after 1 January 2000 shall meet the requirements contained in Appendix III to Second Schedule and each incinerator subject to this sub-paragraph shall be approved by the Director-General taking into account the standard specification for shipboard incinerators adopted by the organisation; or

Explanation.— For the purpose of this sub-paragraph, “standard specification for shipboard incinerators adopted by the organisation” means the 2014 Standard specification for shipboard incinerators (resolution MEPC.244(66)), or Standard specification for shipboard incinerators (resolution MEPC.76(40), as amended by resolution MEPC.93(45)), and Type approval of shipboard incinerators (MEPC.1/Circ.793), as may be further amended.

(b) The Director-General may allow exclusion from the application of clause (a) to any incinerator that is installed before 19 May 2005 on board a vessel, where the vessel is solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of India.

(7) Incinerators installed in accordance with the requirements of clause (a) of sub-paragraph (6) shall be provided with a manufacturer’s operating manual, which is to be retained with the unit and which shall specify how to operate the incinerator within the limits described in paragraph 2 of Appendix III of Second Schedule.

(8) Personnel responsible for the operation of an incinerator installed in accordance with the requirements of clause (a) of sub-paragraph (6) shall be trained to implement the guidance provided in operating manual of the manufacturers as required by sub-paragraph (7).

(9) For incinerators installed in accordance with the requirements of clause (a) of subparagraph (6), the combustion chamber gas outlet temperature shall be monitored at all times when the unit is in operation:

where that incinerator is of the continuous-feed type, waste shall not be fed into the unit when the combustion chamber gas outlet temperature is below 850°C:

where that incinerator is of the batch-loaded type, the unit shall be designed so that the combustion chamber gas outlet temperature shall reach 600°C within five minutes after start-up and will thereafter stabilize at a temperature not less than 850°C.

6. Fuel oil availability and quality.—(1) The Director-General shall take all reasonable steps to promote the availability of fuel oils that comply with these rules at ports and terminals within the jurisdiction of India and inform the organisation of the availability of compliant fuel oils in its ports and terminals.

(2) (a) If any vessel is found not to be in compliance with the standards for compliant fuel oils set forth in these rules, the Director-General may require the vessel to fulfil the following requirements, namely:—

(i) present a record of the actions taken to attempt to achieve compliance;
and

(ii) provide evidence that it attempted to purchase compliant fuel oil in accordance with its voyage plan and, if it was not made available where planned, that attempts were made to locate alternative sources for such fuel oil and that despite best efforts to obtain compliant fuel oil, no such fuel oil was made available for purchase.

(b) The Director-General shall not require a vessel to deviate from its intended voyage or delay unduly the voyage in order to achieve compliance.

(c) If a vessel provides the information set forth in clause (a), the Director-General shall take into account all relevant circumstances and the evidence presented to determine the appropriate action to take, including not taking control measures.

(d) A vessel registered under the Act shall notify the Director-General and the competent authority of relevant Port of destination when it cannot purchase compliant fuel oil in the manner specified in Appendix VIII of the Second Schedule

(e) A vessel not registered under the Act and bound to a place or port in India shall inform the Director-General when it cannot purchase compliant fuel oil in the manner specified in Appendix VIII of the Second Schedule.

(f) The Director-General shall notify the organisation when a vessel has presented evidence of the non-availability of compliant fuel oil.

(3) Fuel oil delivered to and used on board a vessel to which these rules apply shall meet the following requirements, namely:—

(a) except as provided in clause (b),—

(i) the fuel oil shall be blends of hydrocarbons derived from petroleum refining which shall not preclude the incorporation of small amounts of additives intended to improve some aspects of performance;

(ii) the fuel oil shall be free from inorganic acid;

(iii) the fuel oil shall not include any added substance or chemical waste which, jeopardizes the safety of vessels or adversely affects the performance of the machinery or is harmful to personnel or contributes overall to additional air pollution.

(b) fuel oil derived by methods other than petroleum refining shall not—

(i) exceed the applicable sulphur content set forth in paragraph 3 of this schedule;

(ii) cause an engine to exceed the applicable NO_x emission limits set forth in sub-paragraphs (3), (4), sub-clause (i) of clause (a) of sub-paragraph (5), and clause (d) of sub-paragraph (7) of paragraph 2;

(iii) contain inorganic acid; or

(iv) jeopardize the safety of vessels or adversely affects the performance of the machinery or be harmful to personnel or contribute overall to additional air pollution.

(4) This paragraph does not apply to coal in its solid form or nuclear fuels and sub-paragraphs (5), (6), (7), (8) and clauses (b) to (d) of sub-paragraph (9), do not apply to a low-flashpoint fuel or a gas fuel.

(5) (a) For each vessel, subject to the provisions of rules 6, 7 and 8, details of fuel oil delivered to and used on board that vessel shall be recorded by means of a bunker delivery note, either in digital form or in hard copy form, that shall contain at least the information specified in Appendix IV of the Second Schedule.

(b) For each vessel, subject to the provisions of rules 6, 7 and 8, details of low-flashpoint fuel or gas fuel delivered to and used on board that vessel shall be recorded by means of a bunker delivery note that shall include at least the information specified in items 1 to 6 of Appendix IV of the Second Schedule, the density as determined by a test method appropriate to the fuel type together with the associated temperature and a declaration signed and certified by the fuel oil supplier's representative that the fuel oil is in conformity with sub-paragraph (3) and in addition the sulphur content of a low-flashpoint fuel or a gas fuel delivered to a vessel specifically for use on board that vessel shall be documented on the bunker delivery note by the supplier in terms of either the actual value as determined by a test method appropriate to the fuel type or, with the agreement of the appropriate authority

at the port of supply, a statement that the sulphur content, when tested by such a method, is less than 0.001% m/m.

(6) The bunker delivery note shall be kept on board the vessel in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and it shall be retained for a period of three years after the fuel oil has been delivered on board.

(7) Officers duly authorised under the Act may—

- (a) inspect the bunker delivery notes on board any vessel to which either these rules or the convention applies while the vessel is in the port or offshore terminal of India;
- (b) make a copy of each delivery note;
- (c) require the master or person in charge of the vessel to certify that each copy is a true copy of such bunker delivery note; and
- (d) verify the contents of each note consultations with the port where the note was issued:

Provided that the inspection of the bunker delivery notes and the taking of certified copies by officers shall be performed as expeditiously as possible without causing the vessel to be unduly delayed.

(8) The bunker delivery note shall be accompanied by a MAPROL Delivered Sample, which is representative sample of the fuel oil delivered taking into account guidelines developed by the organisation, and which shall be sealed and signed by the supplier's representative and the master or officer in charge of the bunker operation on completion of bunkering operations and retained under the vessel's control until the fuel oil is substantially consumed, but in any case for a period of not less than twelve months from the time of delivery and where the Director-General requires such representative sample to be analysed, it shall be done in accordance with the verification procedure set forth in Appendix V of the Second Schedule to determine whether the fuel oil meets the requirements of these rules.

Explanation.— For the purpose of this sub-paragraph, “guidelines developed by the organisation” means 2009 Guidelines for the Sampling of Fuel Oil for Determination of Compliance with the Revised MARPOL Annex VI vide MEPC 182(59), as may be amended.

(9) The Director-General shall ensure that appropriate authorities designated by it fulfil the following duties, namely:—

- (a) approving local suppliers of fuel oil taking into account guidelines adopted by the organisation and maintaining a register of all approved local suppliers of fuel oil;

Explanation.— For the purpose of this clause, “guidelines adopted by the organisation” means the Guidance for Best Practice for Member State/Coastal State vide MEPC.1/Circ.884, as may be amended.

- (b) requiring approved local suppliers to provide the bunker delivery note and, if applicable the MARPOL delivered sample as required by this paragraph, certified by

the fuel oil supplier that the fuel oil meets the requirements of paragraph 3 and this paragraph;

(c) requiring approved local suppliers to retain a copy of the bunker delivery note for at least three years for inspection and verification by the port State as necessary;

(d) take action as appropriate against approved local fuel oil suppliers that have been found to deliver fuel oil that does not comply with that stated on the bunker delivery note;

(e) informing the administration concerned of any vessel receiving fuel oil found to be non-compliant with the requirements of paragraph 3 and this paragraph; and

(f) informing the organisation of all cases where fuel oil suppliers have failed to meet the requirements specified in paragraph 3 and this paragraph.

(10) In connection with port State inspections carried out by the Director-General, the Director-General shall—

(a) inform all the concerned under whose jurisdiction a bunker delivery note was issued of cases of delivery of non-compliant fuel oil, giving all relevant information; and

(b) ensure that remedial action as appropriate is taken to bring non-compliant fuel oil discovered into compliance.

(11) For every vessel of 400 gross tonnage and above on scheduled services with frequent and regular port calls, the Director-General may decide after application and consultation with affected parties that compliance with sub-paragraph (6) may be documented in an alternative manner which gives similar certainty of compliance with paragraph 3 and this paragraph.

PART II

ENERGY EFFICIENCY FOR VESSELS

7. Application.—(1) This part shall apply to the vessels of 400 gross tonnage and above.

(2) The provisions of this part shall not apply to—

(a) vessels solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of India:

Provided that the Director-General shall ensure, by adoption of appropriate measures, that such vessels are constructed and act in a manner consistent with this part, so far as is reasonable and practicable;

(b) vessels not propelled by mechanical means, and platforms including floating production storage and offloading units and floating storage units and drilling rigs, regardless of their propulsion.

(3) Paragraphs 8 to 11 shall not apply—

(a) to vessel which have non-conventional propulsion, except that paragraphs 8 and 10 shall apply to cruise passenger vessel having non-conventional propulsion and liquefied natural gas carriers having conventional or non-conventional propulsion, delivered on or after 1 September 2019, and paragraphs 9 and 11 shall apply to cruise passenger vessels having non-conventional propulsion and liquefied natural gas carriers having conventional or non-conventional propulsion;

(b) to category A vessels as defined in the Polar Code and such vessels are also exempted from paragraph 14 of this Schedule.

(4) Subject to the provisions of sub-paragraph (1), the Director-General may, for a vessel of 400 gross tonnage and above, upon the transfer of the vessel to Indian flag, accept waiver by the previous Administration, of the requirement from complying with paragraphs 8 and 10.

(5) The provisions of sub-paragraph (4) shall not apply to vessel of 400 gross tonnage and above—

(a) for which the building contract is placed on or after 1 January 2017; or

(b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 1 July 2017; or

(c) the delivery of which is on or after 1 July 2019; or

(d) in cases of a major conversion of a new vessel or existing vessel, on or after 1 January 2017, and in which clauses (b) and (c) of sub-rule (4) of rule 6 apply.

(6) The Director-General, when allows or suspends, or withdraws or declines the application under sub-paragraph (4), on vessel registered under the Act after coming into effect of these rules, shall forthwith communicate to the organisation for circulation to the parties to the convention particulars thereof, for their information.

8. Attained Energy Efficiency Design Index.—(1) The attained energy efficiency design index shall be calculated for the following categories of vessels, namely:—

(a) each new vessel;

(b) each new vessel, which has undergone a major conversion; and

(c) each new or existing vessel, which has undergone a major conversion, that is so extensive that the vessel is regarded by the Director-General as a newly constructed vessel,

which falls into one or more of the categories such as bulk carrier, gas carrier, tanker, container vessel, refrigerated cargo carrier, general cargo vessel, combination carrier, passenger vessel, ro-ro cargo vessel, ro-ro cargo vessel (vehicle carrier), ro-ro passenger vessel, liquefied natural gas carrier, cruise passenger vessel. The attained energy efficiency design index shall be specific to each vessel and shall indicate the estimated performance of the vessel in terms of energy efficiency, and be accompanied by the

energy efficiency design index technical file that contains the information necessary for the calculation of the attained energy efficiency design index and that shows the process of calculation. The attained energy efficiency design index shall be verified, based on the energy efficiency design index technical file, by the Director-General.

(2) The attained energy efficiency design index shall be calculated taking into account guidelines developed by the organisation.

Explanation.— For the purpose of this sub-paragraph, “guidelines developed by the organisation” means the 2018 Guidelines on the method of calculation of the Energy Efficiency Design Index for new ships (resolution MEPC.308(73), as amended by resolutions MEPC. 322 (74) and MEPC. 332 (76), as may be amended.

(3) For each vessel subject to paragraph 10, the Director-General shall report to the organisation the required and attained energy efficiency design index values and relevant information, taking into account the guidelines developed by the organisation *via* electronic communication—

(a) within seven months of completing the survey required under sub-rule (4) of rule 6; or

(b) within seven months following 1 April 2022 for a vessel delivered prior to 1 April 2022.

Explanation.— For the purpose of this sub-paragraph, “guidelines developed by the organisation” means the 2018 Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new vessels (resolution MEPC.308(73)), as amended by resolutions MEPC.322(74) and MEPC.332(76), as may be amended.

9. Attained energy efficiency existing ship index (attained EEXI)- (1) The attained energy efficiency existing ship index shall be calculated for—

(a) each vessel; and

(b) each vessel which has undergone a major conversion,

which falls into the categories of bulk carrier, gas carrier, tanker, container vessel, general cargo vessel, refrigerated cargo carrier, combination carrier, ro-ro cargo vessel, ro-ro cargo vessel (vehicle carrier), ro-ro passenger vessel, liquefied natural gas carrier and cruise vessel and the attained energy efficiency existing ship index shall be specific to each vessel and shall indicate the estimated performance of the vessel in terms of energy efficiency, and be accompanied by the energy efficiency existing ship index technical file which contains the information necessary for the calculation of the attained energy efficiency existing ship index and which shows the process of the calculation. The attained energy efficiency existing ship index shall be verified, based on the energy efficiency existing ship index technical file, by the Director-General.

(2) The attained energy efficiency existing ship index shall be calculated taking into account the guidelines developed by the organisation.

(3) Subject to the provisions of sub-paragraph (1), for each vessel to which paragraph 8 applies, the attained energy efficiency design index verified by the Director-General or by any organisation duly authorized by it in accordance with sub-paragraph (1) of paragraph 8 may be taken as the attained energy efficiency existing ship index if the value of the attained energy efficiency design index is equal to or less than that of the required energy efficiency existing ship index required by paragraph 11 and in this case, the attained energy efficiency existing ship index shall be verified based on the energy efficiency design index technical file.

10. Required energy efficiency design index - (1) For each:

- (a) new vessel;
- (b) new vessel which has undergone a major conversion; and
- (c) new or existing vessel which has undergone a major conversion that is so extensive that the vessel is regarded by the Central Government as a newly constructed vessel,

which falls into one of the categories of bulk carrier, gas carrier, tanker, container vessel, general cargo vessel, refrigerated cargo carrier, combination carrier, ro-ro cargo vessel, ro-ro cargo vessel(vehicle), ro-ro passenger vessel liquefied natural gas carrier and cruise passenger vessel and to which this chapter is applicable, the attained energy efficiency design index shall be as follows:

$$\text{Attained EEDI} \leq \text{Required EEDI} = \left(1 - \frac{X}{100}\right) \cdot \text{Reference line value}$$

where X is the reduction factor specified in table 1 for the required energy efficiency design index compared to the energy efficiency design index reference line.

(2) For each new and existing vessel that has undergone a major conversion which is so extensive that the vessel is regarded by the Administration as a newly constructed vessel, the attained energy efficiency design index shall be calculated and meet the requirement of sub-paragraph (1) with the reduction factor applicable corresponding to the vessel type and size of the converted vessel at the date of the contract of the conversion, or in the absence of a contract, the commencement date of the conversion.

Table 1 – Reduction factors (in percentage) for energy efficiency design index relative to the energy efficiency design index reference line

Vessel Type	Size	Phase 0 1 Jan 2013 – 31 Dec 2014	Phase 1 1 Jan 2015 – 31 Dec 2019	Phase 2 1 Jan 2020 – 31 Mar 2022	Phase 2 1 Jan 2020 – 31 Dec 2024	Phase 3 1 Jan 2022 and onwards	Phase 3 1 Jan 2025 and onwards
Bulk carrier	20,000 DWT and above	0	10		20		30
	10,000 and above but less than 20,000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Gas carrier	15,000 DWT and above	0	10	20		30	
	10,000 and above but less than 15,000 DWT	0	10		20		30
	2,000 and above but less than 10,000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Tanker	20,000 DWT and above	0	10		20		30
	4,000 and above but less than 20,000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Container vessel	200,000 DWT and above	0	10	20		50	
	120,000 and above but less than 200,000 DWT	0	10	20		45	
	80,000 and above but less than 120,000 DWT	0	10	20		40	
	40,000 and above but less than	0	10	20		35	

	80,000 DWT						
	15,000 and above but less than 40,000 DWT	0	10	20		30	
	10,000 and above but less than 15,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*		15-30*	
General Cargo vessels	15,000 DWT and above	0	10	15		30	
	3,000 and above but less than 15,000 DWT	n/a	0-10*	0-15*		0-30*	
Refrigerated cargo carrier	5,000 DWT and above	0	10		15		30
	3,000 and above but less than 5,000 DWT	n/a	0-10*		0-15*		0-30*
Combination carrier	20,000 DWT and above	0	10		20		30
	4,000 and above but less than 20,000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
LNG carrier***	10,000 DWT and above	n/a	10**	20		30	
Ro-ro cargo vessel (vehicle carrier)***	10,000 DWT and above	n/a	5**		15		30
Ro-ro cargo vessel***	2,000 DWT and above	n/a	5**		20		30
	1,000 and above but less than 2,000 DWT	n/a	0-5*,**		0-20*		0-30*
Ro-ro passenger vessel***	1000 DWT and above	n/a	5**		20		30
	250 and above but less than 1,000 DWT	n/a	0-5*,**		0-20*		0-30*
Cruise passenger vessel*** having non-conventional propulsion	85,000 GT and above	n/a	5**	20		30	
	25,000 and above but less than 85,000 GT	n/a	0-5*,**	0-20*		0-30*	

* Reduction factor to be linearly interpolated between the two values dependent upon vessel size. The lower value of the reduction factor is to be applied to the smaller vessel size.

** Phase 1 commences for those vessels on 1 September 2015.

*** Reduction factor applies to those vessels delivered on or after 1 September 2019.

Note: n/a means that no required EEDI applies.

(3) The reference line values shall be calculated as follows:

$$\text{Reference line value} = a \cdot b^{-c}$$

where a , b and c are the parameters given in table 2

Table 2 - Parameters for the determination of reference values for the different vessel types

Vessel type	a	b	c
Bulk carrier	961.79	DWT of the vessel where $DWT \leq 279,000$ 279,000 where $DWT > 279,000$	0.47 7
Combination carrier	1,219.00	DWT of the vessel	0.48 8
Container vessel	174.22	DWT of the vessel	0.20 1
Cruise passenger vessel having non-conventional propulsion	170.84	GT of the vessel	0.21 4
Gas carrier	1,120.00	DWT of the vessel	0.45 6
General cargo vessel	107.48	DWT of the vessel	0.21 6
LNG carrier	2,253.7	DWT of the vessel	0.47 4
Refrigerated cargo carrier	227.01	DWT of the vessel	0.24 4
Ro-ro cargo vessel	1405.15	DWT of the vessel	0.49 8
	1686.17*	DWT of the vessel where $DWT \leq 17,000^*$ 17,000 where $DWT > 17,000^*$	
Ro-ro cargo vessel (vehicle carrier)	$(DWT/GT)^{-0.7} \cdot 780.36$ where $DWT/GT < 0.3$ 1,812.63 where $DWT/GT \geq 0.3$	DWT of the vessel	0.47 1
	752.16	DWT of the vessel	0.38

Ro-ro passenger vessel	902.59*	DWT of the vessel where DWT ≤ 10,000* 10,000 where DWT > 10,000*	1
Tanker	1,218.80	DWT of the vessel	0.48 8

* to be used from phase 2 and thereafter.

(4) If the design of a vessel allows it to fall into more than one of the vessel types specified in table 2, the required energy efficiency design index for the vessel shall be the most stringent (the lowest) required energy efficiency design index.

(5) For each vessel to which this paragraph applies, the installed propulsion power shall not be less than the propulsion power needed to maintain the manoeuvrability of the vessel under adverse conditions as defined in the guidelines to be developed by the organisation.

Explanation. — For the purpose of this sub-paragraph, the “guidelines developed by the organisation” means the Guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the manoeuvrability of vessels in adverse conditions (MEPC.1/Circ.850/Rev.3), as may be amended.

(6) At the beginning of phase 1 and at the midpoint of phase 2, the organisation shall review the status of technological developments and, if proven necessary, amend the time periods, the energy efficiency design index reference line parameters for relevant vessel types and reduction rates set out in this paragraph.

11. Required energy efficiency existing ship index. – (1) For:

(a) each vessel; and

(b) each vessel which has undergone a major conversion,

which falls into one of the categories of bulk carrier, gas carrier, tanker, container vessel, general cargo vessel, refrigerated cargo carrier, combination carrier, ro-ro cargo vessel, ro-ro cargo vessel (vehicle), ro-ro passenger vessel, liquefied natural gas carrier and cruise vessel and to which this chapter is applicable, the attained energy efficiency existing ship index shall be as follows:

$$\text{Attained EEXI} \leq \text{Required EEXI} = \left(1 - \frac{Y}{100}\right) \cdot \text{EEDI reference line value}$$

Where Y is the reduction factor specified in Table 3 below for the required energy efficiency existing ship index compared to the energy efficiency design index reference line

Table 3 – Reduction (in percentage) for the energy efficiency existing ship index relative to the energy efficiency design index reference line

Vessel Type	Size	Reduction factor
Bulk carrier	200,000 DWT and above	15
	20,000 and above but less than 200,000 DWT	20
	10,000 and above but less than 20,000 DWT	0-20*
Gas carrier	15,000 DWT and above	30
	10,000 and above but less than 15,000 DWT	20
	2,000 and above but less than 10,000 DWT	0-20*
Tanker	200,000 DWT and above	15
	20,000 and above but less than 200,000 DWT	20
	4,000 and above but less than 20,000 DWT	0-20*
Container vessel	200,000 DWT and above	50
	120,000 and above but less than 200,000 DWT	45
	80,000 and above but less than 120,000 DWT	35
	40,000 and above but less than 80,000 DWT	30
	15,000 and above but less than 40,000 DWT	20
	10,000 and above but less than 15,000 DWT	0-20*
General cargo vessel	15,000 DWT and above	30

	3,000 and above but less than 15,000 DWT	0-30*
Refrigerated cargo carrier	5,000 DWT and above	15
	3,000 and above but less than 5,000 DWT	0-15*
Combination carrier	20,000 DWT and above	20
	4,000 and above but less than 20,000 DWT	0-20*
LNG carrier	10,000 DWT and above	30
Ro-ro cargo vessel (vehicle carrier)	10,000 DWT and above	15
Ro-ro cargo vessel	2,000 DWT and above	5
	1,000 and above but less than 2,000 DWT	0-5*
Ro-ro passenger vessel	1,000 DWT and above	5
	250 and above but less than 1,000 DWT	0-5*
Cruise passenger vessel having non conventional propulsion	85,000 GT and above	30
	25,000 and above but less than 85,000 GT	0-30*

*Reduction factor to be linearly interpolated between the two values dependent upon vessel size. The lower value of the reduction factor is to be applied to the smaller vessel size.

(2) The energy efficiency design index reference line values shall be calculated in accordance with sub-paragraphs (3) and (4) of paragraph 10. For ro-ro cargo vessels and ro-ro passenger vessels, the reference line value to be used from phase 2 and thereafter under sub-paragraph (3) of paragraph 10 shall be referred to.

12. Ship Energy Efficiency Management Plan.—(1) Each vessel shall keep on board a vessel specific Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP), which may form part of the vessel's Safety Management System (SMS) and the Ship Energy Efficiency

Management Plan shall be developed taking into account guidelines adopted by the organisation and the green hydrogen standards wherever possible.

Explanation.— For the purpose of this sub-paragraph, “guidelines adopted by the organisation” means the 2022 Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP Guidelines) (resolution MEPC. 346(78)), as may be amended.

(2) In the case of a vessel of 5,000 gross tonnage and above, the Ship Energy Efficiency Management Plan shall include a description of the methodology that will be used to collect the data required by sub-paragraph (1) of the paragraph 13 and the process that will be used to report the data to the vessel’s administration concerned.

(3) In the case of a vessel of 5,000 gross tonnage and above, which falls into one or more of the categories of bulk carrier, gas carrier, tanker, container vessel, general cargo vessel, refrigerated cargo carrier, combination carrier, ro-ro cargo vessel, ro-ro cargo vessel (vehicle), ro-ro passenger vessel, liquefied natural gas carrier and cruise vessel, —

(a) on or before 1 January 2023 the Ship Energy Efficiency Management Plan shall include—

- (i) a description of the methodology that will be used to calculate the vessel’s attained annual operational CII required by paragraph 14 and the process that will be used to report this value to the vessel’s Administration concerned;
- (ii) the required annual operational CII, as specified in paragraph 14, for the next three years;
- (iii) an implementation plan documenting how the required annual operational CII will be achieved during the next three years; and
- (iv) a procedure for self-evaluation and improvement.

(b) for a vessel rated as D for three consecutive years or rated as E in accordance with paragraph 14, the Ship Energy Efficiency Management Plan shall be reviewed in accordance with sub-paragraph (8) of paragraph 14 to include a plan of corrective actions to achieve the required annual operational CII.

(4) The Ship Energy Efficiency Management Plan shall be subject to verification and company audits taking into account the guidelines to be developed by the organisation.

Explanation. — For the purpose of this sub-paragraph, “guidelines to be developed by the organisation” means the Guidelines for the verification and company audits by the Administration of part III of the Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) (resolution MEPC.347(78), as may be amended.

13. Collection and reporting of ship fuel oil consumption data.—(1) Each vessel of 5,000 gross tonnage and above shall collect, either electronically or physically, the data specified in Appendix VI of Second Schedule, for that and each calendar year or portion

thereof, as appropriate, according to the methodology included in the Ship Energy Efficiency Management Plan.

(2) Except as provided for in sub-paragraphs (4), (5) and (6), at the end of each calendar year, the vessel shall aggregate the data collected in that calendar year or portion thereof, as appropriate.

(3) Except as provided for in sub-paragraphs (4), (5) and (6), within three months after the end of each calendar year, the vessels registered under the Act shall report to Director-General, the aggregated value for each datum specified in Appendix VI of Second Schedule, *via* electronic communication and using a standardised format developed by the organisation.

Explanation.— For the purpose of this sub-paragraph, “standardised format developed by the organisation” means the 2022 Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP Guidelines) (resolution MEPC. 346(78)), as may be amended.

(4) In the event of the transfer of a vessel registered under the Act to another State, the vessel shall on the day of completion of the transfer or as close as practical thereto report to the Director-General, the aggregated data for the period of the calendar year corresponding Director-General, as specified in Appendix VI of Second Schedule and, upon prior request of the administration concerned, the disaggregated data.

(5) In the event of a change from one company to another, the vessel shall on the day of completion of the change or as close as practical thereto report to Director-General, the aggregated data for the portion of the calendar year corresponding to the company, as specified in Appendix VI of Second Schedule and, upon request of Director-General, the disaggregated data.

(6) In the event of transfer of the vessel flying the flag of another State to Indian flag and from one company to another concurrently, provisions of sub-paragraph (4) shall apply.

(7) The data shall be verified according to procedure established by the Director-General, taking into account guidelines developed by the organisation.

Explanation.— For the purpose of this sub-paragraph, “guidelines developed by the organisation” means the 2022 Guidelines for Administration Verification of Ship Fuel Oil Consumption Data and operational carbon intensity (Resolution MEPC. 348(78)), as may be amended.

(8) Except as provided for in sub-paragraphs (4), (5) and (6), the disaggregated data that underlies the reported data noted in Appendix VI of Second Schedule for the previous calendar year shall be readily accessible for a period of not less than twelve months from the end of that calendar year and be made available to the Director-General upon request.

(9) The Director-General shall ensure that the reported data noted in Appendix VI of Second Schedule by its registered vessel of 5,000 gross tonnage and above are transferred to the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database *via* electronic communication and using a standardised format to be developed by the organisation not later than one month after issuing the statements of compliance of the vessel.

Explanation. — For the purpose of this sub-paragraph, “standardized format to be developed by the organisation” means 2022 Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) (resolution MEPC. 346(78)), as may be amended.

(10) The Director-General shall ensure that by 31st May of every year, all vessels of 400 gross tonnage and above, but below 5,000 gross tonnage, shall submit fuel consumption data to the recognised organisation, either electronically or physically:

Provided that there shall not be any requirement related to the description of the methodology that will be used to collect the data in the Ship Energy Efficiency Management Plan for such vessels.

14. Operational carbon intensity. — (1) After the end of calendar year 2026 and after the end of each following calendar year, each vessel of 5,000 gross tonnage and above which falls into one or more of the categories of bulk carrier, gas carrier, tanker, container vessel, general cargo vessel, refrigerated cargo carrier, combination carrier, ro-ro cargo vessel, ro-ro cargo vessel (vehicle), ro-ro passenger vessel, liquefied natural gas carrier and cruise vessel shall calculate the attained annual operational CII over a 12-month period from 1 January to 31 December for the preceding calendar year, using the data collected in accordance with paragraph 13, taking into account the guidelines to be developed by the organisation.

Explanation. — For the purpose of this sub-paragraph, the “guidelines to be developed by the organisation” means the 2022 Guidelines on operational carbon intensity indicators and the calculation methods (CII guidelines, G1) (resolution MEPC.352(78)), and the 2022 Interim guidelines on correction factors and voyage adjustments for CII calculations (CII guidelines, G5) (resolution MEPC.355(78)), as may be amended.

(2) Within three months after the end of each calendar year, the vessel registered under the Act shall report to Director-General or any organisation duly authorised by it, the attained annual operational CII *via* electronic communication and using a standardised format to be developed by the organisation.

Explanation. — For the purpose of this sub-paragraph, “standardised format to be developed by the organisation” means 2022 Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) (resolution MEPC. 346(78)), as may be amended.

(3) Subject to the provisions of sub-paragraphs (1) and (2), in the event of any transfer of a vessel addressed in sub-paragraphs (4) (5) or (6) of paragraph 13 completed after 1 January 2023, a vessel shall, after the end of the calendar year in which the transfer takes place, calculate and report the attained annual operational CII for the full 12-month period from 1 January to 31 December in the calendar year during which the transfer took place, in accordance with sub-paragraphs (1) and (2), for verification in accordance with sub-rule (6) of rule 8, taking into account guidelines to be developed by the organisation and nothing in this paragraph relieves any vessel of its reporting obligations under paragraph 13 or this Schedule.

Explanation.— For the purpose of this sub-paragraph, “guidelines to be developed by the organisation” means 2022 Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) (resolution MEPC. 346(78)), as may be amended.

(4) For each vessel of 5,000 gross tonnage and above which falls into one or more of the categories of bulk carrier, gas carrier, tanker, container vessel, general cargo vessel, refrigerated cargo carrier, combination carrier, ro-ro cargo vessel, ro-ro cargo vessel(vehicle), ro-ro passenger vessel, liquefied natural gas carrier and cruise vessel, the required annual operational CII shall be determined as follows:

$$\text{Required annual operational CII} = \left(1 - \frac{Z}{100}\right) \cdot \text{CII}_R$$

where,

Z is the annual reduction factor to ensure continuous improvement of the vessel's operational carbon intensity within a specific rating level; and

CII_R is the reference value.

(5) The annual reduction factor Z and the reference value CII_R shall be the values defined taking into account the guidelines to be developed by the organisation.

Explanation. — For the purpose of this sub-paragraph, “guidelines to be developed by the organisation” means 2021 Guidelines on the operational carbon intensity reduction factors relative to reference lines (CII reduction factor guidelines, G3) (resolution MEPC.338(76) and the 2022 Guidelines on the reference on the reference lines for use with operational carbon intensity indicators (CII reference lines guidelines, G2) (resolution MEPC.353(78)), as may be amended.

(6) The attained annual operational CII shall be documented and verified against the required annual operational CII to determine operational carbon intensity rating A, B, C, D or E, indicating a major superior, minor superior, moderate, minor inferior, or inferior performance level, either by the Director-General or by any organisation duly authorised by it, taking into account the guidelines developed by the organisation. The middle point of rating level C shall be the value equivalent to the required annual operational CII set out in sub-paragraph (4).

(7) A vessel rated as D for three consecutive years or rated as E shall develop a plan of corrective actions to achieve the required annual operational CII.

(8) The Ship Energy Efficiency Management Plan shall be reviewed to include the plan of corrective actions accordingly, taking into account the guidelines to be developed by the organisation. The revised Ship Energy Efficiency Management Plan shall be submitted to the administration or any organisation duly authorised by it for verification, preferably together with, but in no case later than one month after reporting the attained annual operational CII in accordance with sub-paragraph (2).

Explanation.— For the purpose of this sub-paragraph, “guidelines to be developed by the organisation” means 2022 Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) (resolution MEPC. 346(78)), as may be amended.

(9) A vessel rated as D for three consecutive years or rated as E shall duly undertake the planned corrective actions in accordance with the revised Ship Energy Efficiency Management Plan.

(10) The Director-General or the port authorities, as the case may be, shall encourage the vessels rated A or B, or vessels which uses green hydrogen or green hydrogen derivatives as fuel, through incentives as may be decided.

(11) A review may be conducted by the Organization to assess: —

- (a) the effectiveness of this paragraph in reducing the carbon intensity of international shipping;
- (b) the need for reinforced corrective actions or other means of remedy, including possible additional Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) requirements;
- (c) the need for enhancement of the enforcement mechanism;
- (d) the need for enhancement of the data collection system; and
- (e) the revision of the Z factor and CIIR values.

Based on such review, the Director-General may decide to adopt amendments to this Schedule and such amendments shall be adopted and brought into force in accordance with the amendments brought into the Annex VI of the Convention.

SECOND SCHEDULE**[See rule 10]****FORMS****FORM I- FORM OF INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE
INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE**

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....

(full designation of the country)

By.....

(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship⁴⁸

Name of ship

Distinctive Number or letters

IMO Number⁴⁹

Port of Registry

Gross tonnage

This is to certify:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the regulation 5 of Annex VI of the Convention; and
2. That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention

This certificate is valid until (dd/mm/yyyy)⁵⁰

Subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention

Completion date of survey on which this certificate is based (dd/mm/yyyy).....

Issued at

(place of issue of certificate)

Date (dd/mm/yyyy)

(date of issues)

.....

(signature of duly authorized official

issuing the certificate)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation 5 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of that Annex:

Annual survey

Signed

(signature of duly authorized official)

¹ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes

² In accordance with the IMO ship Identification number scheme

³ Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 9.1 of Annex VI of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 2.1.3 of Annex VI of the Convention, unless amended in accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention.

Place
 Date (dd/mm/yyyy)
 (seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey/ Intermediate⁵¹ survey

Signed

(signature of duly authorized official)
 Place
 Date (dd/mm/yyyy)
 (seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey/ Intermediate⁵² survey

Signed

(signature of duly authorized official)
 Place
 Date (dd/mm/yyyy)
 (seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey

Signed
 (signature of duly authorized official)
 Place
 Date (dd/mm/yyyy)
 (seal or stamp of the authority, as appropriate)

ANNUAL/ INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION 9.8.3

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate survey in accordance with regulation 9.8.3 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of that Annex:

Signed
 (signature of duly authorized official)
 Place
 Date (dd/mm/yyyy)
 (seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 9.3 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Annex, and this Certificate shall, in accordance with regulation 9.3 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy).....

Signed
 (signature of duly authorized official)
 Place
 Date (dd/mm/yyyy)
 (seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 9.4 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Annex, and this Certificate shall, in accordance with regulation 9.4 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy).....

⁴ Delete as appropriate

⁵ Delete as appropriate

Signed
 (signature of duly authorized official)
 Place
 Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING
 THE PORT OF SURVEY OR FOR A REPAID OF GRACE WHERE REGULATION 9.5 OR
 9.6 APPLIES**

This certificate shall, in accordance with regulation 9.5 or 9.6⁵³ of Annex VI of the
 Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)

Signed
 (signature of duly authorized official)
 Place
 Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE
 WHERE REGULATION 9.8 APPLIES**

In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is
 (dd/mm/yyyy)

Signed
 (signature of duly authorized official)
 Place
 Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is
 (dd/mm/yyyy)

Signed
 (signature of duly authorized official)
 Place
 Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

**SUPPLEMENT TO INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE
 (IAPP CERTIFICATE**

Record of Construction and Equipment

Notes:

1. This Record shall be permanently attached to the IAPP Certificate. The IAPP Certificate shall be available on board the ship at all times
2. The Record shall be at least in English, French, or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute of discrepancy.
3. Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answer "yes" and "applicable" or a (-) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
4. Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex VI of the Convention and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization

⁶ Delete as appropriate

1. Particulars of ship
 - 1.1 Name of ship
 - 1.2 IMO number
 - 1.3 Date on which keel was laid or ship was at a stage of construction (dd/mm/yyyy)
 - 1.4 Length (L)⁵⁴ metres
- 2 Control of emissions from ships
 - 2.1 Ozone depleting substances (regulation 12)
 - 2.1.1 The following fire-extinguishing systems, other systems and equipment containing ozone-depleting substances, other than hydrochlorofluorocarbons (HCFCs), installed before 19 May 2005 may continue in service

System or equipment	Location on board	Substances

- 2.1.2 The following systems containing HCFCs installed before 1 January 2020 may continue in service

System or equipment	Location on board	Substances

2.2 Nitrogen oxides (No_x) (regulation 13)

- 2.2.1 The following marine diesel engines installed on this ship are in accordance with the requirements of regulation 13, as indicated:

Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC=Nox Technical Code 2008) (AM= Approved Method)		Engine # 1	Engine # 2	Engine #3	Engine #4	Engine #5
1	Manufacturer and model					
2	Serial number					
3	Use (applicable application cycle(s)- NTC 3.2)					
4	Rated power (kW) (NTC 1.3.11)					
5	Rated speed (RPM) (NTC 1.3.12)					
6	Identical engine installed ≥ 1/1/2000 exempted by 13.1.1.2					

⁷ Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016 that are specially designed, and used solely for recreational purposes and to which, in accordance with regulation 13.5.2.1 or regulation 13.5.2.3 the Nox emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply

7	Identical engine installation date (dd/mm/yyyy) as per 13.1.1.2						
8a	Major Conversion (dd/mm/yyyy)	13.2.1.1 & 13.2.2					
8b		13.2.1.2 & 13.2.3					
8c		13.2.1.3 & 13.2.3					
9a	Tier I	13.3					
9b		13.2.2					
9c		13.2.3.1					
9d		13.2.3.2					
9e		13.7.1.2					
10a	Tier II	13.4					
10b		13.2.2					
10c		13.2.2 (Tier III not possible)					
10d		13.2.3.2					
10e		13.5.2 (Exemptions)					
10f		13.7.1.2					
11a	Nox Tier III	13.5.1.1					
11b	Emission Control	13.2.2					

	Areas							
11c		13.2.3.2						
11d		13.7.1.2						
12		Installed						
13	AM ⁵⁵	Not commercially available at this survey						
14		Not applicable						

2.3 Sulphur oxides (SO_x) and particular matter (regulation 14)

2.3.1 When the ship operates outside of an emission control area specified in regulation 14.3, the ship uses

- . fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of 0.50% m/m, and/or.....
- . an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6 that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of 0.50% m/m.....

2.3.2 When the ship operates inside an emission control area specified in regulation 14.3, the ship uses:

- .1 fuel oil a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of 0.10% m/m, and/or.....

- .2 an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6 that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of 0.10% m/m

2.3.3 For a ship without an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6, the sulphur content of fuel oil carried for use on board the ship shall not exceed 0.50% m/m as documented by bunker delivery notes.....

2.3.4 The ship is fitted with designated sampling point(s) in accordance with regulation 14.10 or 14.11.....

2.3.5 In accordance with regulation 14.12, the requirement for fitting or designating sampling point(s) in accordance with regulation 14.10 or 14.11 is not applicable for a fuel oil service system used for a low-flashpoint fuel or a gas fuel.....□

2.4 Volatile organic compounds (VOCs) (regulation 15)

⁸ Refer to the 2014 Guidelines on the approved method process (resolution MEPC. 243 (66))

2.4.1 The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/Circ.585.

2.4.2.1 For a tanker carrying crude oil, there is an approved VOC Management Plan

2.4.2.2 VOC Management Plan approval reference:

2.5 *Shipboard incineration* (regulation 16)

The ship has an incinerator

.1 installed on or after 1 January 2000 that complies with

.1 resolution MEPC.76(40), as amended⁵⁶

.2 resolution MEPC.244(66).....

.2 installed before 1 January 2000 which complies with:

.1 resolution MEPC.59(33), as amended⁵⁷

.2 resolution MEPC.76(40), as amended⁵⁸

2.6 Equivalents (regulation 4)

The ship has been allowed to use the following fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by Annex VI of the Convention:

System or equipment	Equivalent used	Approval reference

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects

Issued at

(place of issue of Record)

Date (dd/mm/yyyy).....

(date of issue)

.....

(signature of duly authorised official
issuing the Record)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

⁹ As amended by resolution MEPC 93 (45)

¹⁰ As amended by resolution MEPC 92 (45)

¹¹ As amended by resolution MEPC 93 (45)

**FORM II- FORM OF INTERNATIONAL ENERGY EFFICIENCY (IEE) CERTIFICATE
INTERNATIONAL ENERGY EFFICIENCY CERTIFICATE (REGULATION 8.2)**

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by.....
(full designation of the competent person or organization authorised under the provisions of the Convention)

Particulars of ship⁵⁹

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of Registry

Gross tonnage

IMO Number⁶⁰

THIS IS TO CERTIFY

7. That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5.4. of Annex VI to the Convention; and

8. That the survey shows that the ship complies with the applicable requirements in regulations 22,23, 24, 25 and 26

Completion date of survey on which this Certificate is based
(dd/mm/yyyy)

Issued at
(place of issue of certificate)

Date (dd/mm/yyyy)	
(date of issue)	(signature of duly authorised official Issuing the certificate)
(seal or stamp of the authority, as appropriate)	

SUPPLEMENT TO THE INTERNATIONAL ENERGY EFFICIENCY CERTIFICATE
(IEE CERTIFICATE)
RECORD OF CONSTRUCTION RELATING TO ENERGY EFFICIENCY

¹² Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes

¹³ In accordance with the IMO ship Identification number scheme (resolution A.1117(30))

Notes:

- 1 This Record shall be permanently attached to the IEE Certificate. The IEE Certificate shall be available on board the ship at all times.
- 2 The Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing Party is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
- 3 Entries in boxes shall be made by inserting either: a cross (x) for the answers "yes" and "applicable"; or a dash (-) for the answers "no" and "not applicable", as appropriate.
- 4 Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations in Annex VI of the Convention, and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

3. Particulars of ship

- 3.1. Name of ship
- 3.2. Imo number
- 3.3. Date of building contract
- 3.4. Date of major conversion (if applicable)
- 3.5. Gross tonnage
- 3.6. Deadweight
- 3.7. Type of ship⁶¹

4. Propulsion system

- 8.1 Diesel propulsion
- 8.2 Diesel-electric propulsion
- 8.3 Turbine propulsion
- 8.4 Hybrid propulsion
- 8.5 Propulsion system other than any of the above

9. Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI)

- 9.1 The attained EEDI in accordance with regulation 22.1 is calculated based on the information contained in the EEDI technical file, which also shows the process of calculating the attained EEDI
The attained EEDI is: grams-CO₂/tonne-nautical mile
- 9.2 The attained EEDI is not calculated as:
 - 9.2.1 the ship is exempt under regulation 22.1 as it is not a new ship as defined in regulation 2.2.18
 - 9.2.2 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3
 - 9.2.3 the requirement of regulation 22 is waived by the ship's Administration in accordance with regulation 19.4

¹⁴ Insert ship type in accordance with definitions specified in regulation 2.2. Ships falling into more than one of the ship types defined in regulation 2.2 should be considered as being the ship type with the most stringent (the lowest) required EEDI. If the ship does not fall into the ship types defined in regulation 2.2, insert "Ship other than ship types defined in regulation 2.22)"

- 9.2.4 the type of ship is exempt in accordance with regulation
22.1

10. Required EEDI

- 10.1 Required EEDI is: grams -CO₂/tonne-mile
10.2 The required EEDI is not applicable as:
10.2.1 the ship is exempt under regulation 24.1 as it is not a new ship as defined
in regulation 2.2.18.....
10.2.2 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation
19.3.....
10.2.3 the requirement of regulation 24 is waived by the ship's Administration in
accordance with regulation 19.4
10.2.4 the type of ship is exempt in accordance with regulation
24.1
10.2.5 the ship's capacity is below the minimum capacity threshold in table 1
of regulation 24.2.....

11. Attained Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)

- 11.1 The attained EEXI in accordance with regulation 23.1 is calculated
taking into account the guidelines⁶² developed by the Organization.....
The attained EEXI is Grams -CO₂/tonne-mile
11.2 The attained EEXI is not calculated, as:
11.2.1 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation
19.3.....
11.2.2 the type of ship is exempt in accordance with regulation
23.1.....

12. Required EEXI

- 12.1 The required EEXI is:.....grams-CO₂/tonne-mile in accordance
with regulation 25
12.2 The required EEXI is not applicable, as:
12.2.1 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation
19.3.....
12.2.2 the type of ship is exempt in accordance with regulation
25.1.....
12.2.3 the ship's capacity is below the minimum capacity threshold in table 3
of regulation 25.1.....

13. Ship Energy Efficiency Management Plan

- 13.1 The ship is provided with a Ship Energy Efficiency Management Plan
(SSEMP) in compliance with regulation 26
.....

14. EEDI technical file

- 14.1 The IEE Certificate is accompanied by the EEDI technical file in
compliance with regulations
22.1
14.1.1 The EEDI technical file identification/ verification number
14.1.2 The EEDI technical file verification date

¹⁵ Refer to the 2022 Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) (resolution MEPC.350 (78))

15. EEXI technical file

15.1 The IEE Certificate is accompanied by the EEXI technical file in compliance with regulation 23.1

9.1.1. The EEXI technical file identification/verification number.....

9.1.2 The EEXI technical file verification date.....

9.2 The IEE Certificate is not accompanied by the EEXI technical file as the attained EEDI is used as an alternative to the attained EEXI

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at
(place of the issuing authority, as appropriate)

Date (dd/mm/yyyy)
(date of issue) (signature of duly authorized official
Issuing the record)

FORM III-FORM OF EXEMPTION CERTIFICATE FOR UNSP BARGES(Regulation 8.4)
INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION EXEMPTION CERTIFICATE FOR
UNMANNED NON-SELF-PROPELLED (UNSP) BARGES

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship⁶³

Name of ship

Distinctive number or letters

IMO Number⁶⁴

Port of registry

Gross tonnage

THIS IS TO CERTIFY THAT:

1 the UNSP barge has been surveyed in accordance with regulation 3.4 of Annex VI of the Convention

2 the survey shows that the UNSP barge:

.1 is not propelled by mechanical means;

.2 has no system, equipment and/or machinery fitted that may generate emissions controlled by Annex VI to the Convention; and

.3 has neither persons nor living animals on board; and 3 the UNSP barge is exempted, under regulation 3.4 of Annex VI to the Convention, from the certification and related survey requirements of regulations 5.1 and 6.1 of Annex VI to the Convention.

This Certificate is valid until (dd/mm/yyyy)
subject to the exemption conditions being maintained.

Completion date of the survey on which this Certificate is based (dd/mm/yyyy)

¹⁶ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes

¹⁷ In accordance with the IMO ship Identification number scheme (resolution A.1117 (30))

Issued at

(place of issue of certificate)

Date(dd/mm/yyyy):

(date of issue)

(signature of duly authorized official issuing the certificate)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

FORM IV – FORM OF INDIAN AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (Rule 7)
INDIAN AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of Merchant Shipping (Prevention of Air Pollution from the Ships) Rules, 2026, under the authority of the Government of India

By

(full designation of the competent person or organisation authorised under the provisions of these rules)

Particulars of vessel⁶⁵

Name of vessel

IMO Number⁶⁶

Distinctive numbers of letters

Port of registry

Gross tonnage

THIS IS TO CERTIFY:

(3) That the vessel has been surveyed in accordance with rule 6 of these rules and

(4) That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirement of these Rules

This Certificate is valid until (dd/mm/yyyy)⁶⁷

Subject to the survey in accordance with rule 6

Completion date of survey on which this certificate is based (dd/mm/yyyy)

Issued at

(place of issue of certificate)

Date (dd/mm/yyyy)

(date of issue)

.....
 (signature of duly authorised official issuing the certificate)

ENDORESEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

This is to certify that, at a survey required by rule 6, the vessel was found to comply with the relevant provisions of these rules

Annual Survey:

signed

(signature of duly authorised official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/ Intermediate⁶⁸ survey:

signed

.....

¹⁸ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes

¹⁹ In accordance with the IMO ship Identification number scheme (resolution A.1117 (30))

²⁰ Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with rule 11 (1). The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in rule 2 (1) (g), unless amended in accordance with rule 11 (8).

²¹ Delete as appropriate

(signature of duly authorised official)

Place

Date (dd/mm/yyyy).....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/ Intermediate⁶⁹ survey:

signed

.....

(signature of duly authorised official)

Place

Date (dd/mm/yyyy).....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ANNUAL/ INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE WITH RULE 11(8)(c)

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate survey in accordance with the clause (c) of sub rule (8) of rule 11, the vessel was found to comply with the relevant provisions of these rules

signed

(signature of duly authorised official)

Place

Date (dd/mm/yyyy).....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN FIVE YEARS WHERE RULE 11(3) APPLIES

This vessel complies with the relevant provisions of the rules and this certificate shall, in accordance with the rule 11(3) be accepted as valid until (dd/mm/yyyy).....

signed

(signature of duly authorised official)

Place

Date (dd/mm/yyyy).....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND RULE 11(4) APPLIES

This vessel complies with the relevant provisions of the rules and this certificate shall, in accordance with the rule 11(4) be accepted as valid until (dd/mm/yyyy).....

signed

(signature of duly authorised official)

Place

Date (dd/mm/yyyy).....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE RULES 11(5) or 11 (6) APPLIES

This certificate shall, in accordance with sub rules (5) or (6) rule 11⁷⁰, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy).....

signed

²² Delete as appropriate

²³ Delete as appropriate

(signature of duly authorised official)

Place

Date (dd/mm/yyyy).....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE WHERE RULE 11 (8) APPLIES

In accordance with sub rule (8) of rule 11 of these rules, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy).....

signed

(signature of duly authorised official)

Place

Date (dd/mm/yyyy).....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with sub rule (8) of rule 11 of these rules, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy).....

signed

(signature of duly authorised official)

Place

Date (dd/mm/yyyy).....

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

SUPPLEMENT TO INDIAN AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (InAPP CERTIFICATE) RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT

Notes:

- 1 This Record shall be permanently attached to the InAPP Certificate. The InAPP Certificate shall be available on board the vessel at all times.
- 2 The Record shall be in English. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
- 3 Entries in boxes shall be made by inserting either: a cross (x) for the answers "yes" and "applicable"; or a dash (–) for the answers "no" and "not applicable", as appropriate.
- 4 Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to these rules

3. Particulars of vessel

3.1 Name of the vessel.....

3.2 Registration Number (IMO number).....

3.3 Date on which keel was laid or vessel was at similar stage of construction (dd/mm/yyyy).....

3.4 Length (L) metres⁷¹

4. Control emission from vessels

4.1 Ozone depleting substances (Paragraph 1 of First Schedule to these rules)

4.1.1. The following fire-extinguishing systems, other systems and equipment containing ozone-depleting substances, other than hydrochlorofluorocarbons (HCFCs), installed before 19 May 2005 may continue in service:

System or equipment	Location on board	Substance

2.1.2 The following systems containing HCFCs installed before 1 January 2020 may continue in service

System or equipment	Location on board	Substance

4.2 Nitrogen oxides (NO_x) (Paragraph 2 of the First Schedule to these rules)

4.2.1 The following marine diesel engines installed on this vessel are in accordance with the requirements of paragraph 2 of the First Schedule to these rules, as indicated:

Applicable rules (NTC=Nox Technical Code 2008) (AM= Approved Method)		Engine # 1	Engine # 2	Engine #3	Engine #4	Engine #5
1	Manufacturer and model					
2	Serial number					
3	Use (applicable application cycle(s)- NTC 3.2)					
4	Rated power (kW) (NTC 1.3.11)					
5	Rated speed (RPM) (NTC 1.3.12)					
6	Identical engine installed ≥ 1/1/2000 exempted paragraph 2 (1)(a) (ii) of	☐	☐	☐	☐	☐

²⁴ Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016 that are specially designed, and used solely for recreational purposes and to which, in accordance with paragraph 2 (5) (b) (i) or paragraph 2 (5) (b) (iii) the Nox emission limit as given by paragraph 2 (5) (a) (i) will not apply

	First Schedule to these Rules						
7	Identical engine installation date (dd/mm/yyyy) as per paragraph 2 (1)(a) (ii) of First Schedule to these Rules						
8a	Major Conversion (dd/mm/yyyy)	2 (2) (a) (i) & 2(2) (b)					
8b		2 (2) (a) (ii) & 2 (2) (c)					
8c		2(2)(a)(iii) & 2(2) (c)					
9a	Tier I	2(3)	☐	☐	☐	☐	☐
9b		2 (2).(b)	☐	☐	☐	☐	☐
9c		2 (2)(c)(i)	☐	☐	☐	☐	☐
9d		2(2)(c)(ii)	☐	☐	☐	☐	☐
9e		2(7)(a)(ii)	☐	☐	☐	☐	☐
10a	Tier II	2 (4)	☐	☐	☐	☐	☐
10b		2(2)(b)	☐	☐	☐	☐	☐
10c		2 (2) (b) (Tier III not possible)	☐	☐	☐	☐	☐
10d		2 (2) (c)(ii)	☐	☐	☐	☐	☐
10e		2 (5) (b) (Exemptions)	☐	☐	☐	☐	☐
10f		2 (7) (a) (ii)	☐	☐	☐	☐	☐

11a	Nox Tier III Emission Control Areas	2 (5)(a) (i)					
11b		2 (2) (b)					
11c		2 (2) (c) (ii)					
11d		2 (7)(a) (ii)					
12	AM ⁷²	Installed					
13		Not commercially available at this survey					
14		Not applicable					

4.3 Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter (Paragraph 3 of the First Schedule to these rules)

4.3.1 When the vessel operates outside of an emission control area specified in sub paragraph (3) of paragraph 3 of the First Schedule to these rules, the vessel uses:

- (iii) fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of 0.50% m/m, and/or
- (iv) an equivalent arrangement approved in accordance with sub rule (1) of rule 5 as listed in paragraph 2.6 of this certificate, that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of 0.50% m/m.....

4.3.2 When the vessel operates inside an emission control area specified in sub paragraph (3) of paragraph 3 of the First Schedule to these rules, the vessels uses

- . 1 fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of 0.10% m/m, and/or
- .2 an equivalent arrangement approved in accordance with sub rule (1) of rule 6 as listed in paragraph 2.6 of this certificate, that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of 0.10% m/m

4.3.3 For a vessel without an equivalent arrangement approved in accordance with sub rule (1) of rule 5 as listed in paragraph 2.6 of this certificate, the sulphur content

²⁵ Refer to the 2014 Guidelines on the approved method process (resolution MEPC. 243 (66))

- of fuel oil carried for use on board the vessel shall not exceed 0.50% m/m as documented by bunker delivery notes.....
- 4.3.4 The vessel is fitted with designated sampling point(s) in accordance with sub paragraphs (10) or (11) of paragraph 3 of the First Schedule to these rules
- 4.3.5 In accordance with sub paragraph (12) of paragraph 3 of the First Schedule to these rules, the requirement for fitting or designating sampling point(s) in accordance with sub paragraphs (10) or (11) of paragraph 3 is not applicable for a fuel oil service system for a low-flashpoint fuel for combustion purposes for propulsion or operation on board the vessel
- 4.4 Volatile organic compounds (VOCs) (paragraph 4 of the First Schedule to these Rules)
- 4.4.1 The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/Circ.585.....
- 2.6.2.1 For a tanker carrying crude oil, there is an approved VOC management plan.....
- 2.6.2.2 VOC management plan approval reference.....
- 2.7 Shipboard incineration (Paragraph 5 of the First Schedule to these Rules)
The vessel has an incinerator
- .1 installed on or after 1 January 2000 that complies with:
- .1 resolution MEPC.76(40), as amended⁷³.....
- .2 resolution MEPC 244 (66)
- .2 installed before 1 January 2000 that complies with:
- .1 resolution MEPC 59(33) as amended⁷⁴.....
- .2 resolution MEPC 76(40) as amended⁷⁵.....
- 2.8 Equivalents (Rule 5)
The vessel has been allowed to use the following fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a vessel or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by these rules

System or equipment	Equivalent used	Approval reference

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at

(place of issue of the records)

Date (dd/mm/yyyy)

(date of issue)

(signature of duly authorised
official issuing the record)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

²⁶ As amended by resolution MEPC 93 (45)

²⁷ As amended by resolution MEPC 92 (45)

²⁸ As amended by resolution MEPC 93 (45)

APPENDIX**APPENDIX I – TEST CYCLES AND WEIGHTING FACTORS (PARAGRAPH 2 OF FIRST SCHEDULE)**

The following test cycles and weighting factors shall be applied for verification of compliance of marine diesel engines with the applicable NO_x limit in accordance with paragraph 2 of First Schedule using the test procedure and calculation method as specified in the revised NO_x Technical Code 2008.

- .1 For constant-speed marine engines for vessel main propulsion, including diesel-electric drive, test cycle E2 shall be applied;
- .2 For controllable-pitch propeller sets test cycle E2 shall be applied;
- .3 For propeller-law-operated main and propeller-law-operated auxiliary engines the test cycle E3 shall be applied;
- .4 For constant-speed auxiliary engines test cycle D2 shall be applied; and
- .5 For variable-speed, variable-load auxiliary engines, not included above, test cycle C1 shall be applied.

Test cycle for *constant speed main propulsion* application
(including diesel-electric drive and all controllable-pitch propeller installations)

Test cycle type E2	Speed	100 %	100 %	100 %	100 %
	Power	100 %	75%	50%	25%
	Weighting factor	0.2	0.5	0.15	0.15

Test cycle for *propeller-law-operated main and propeller-law-operated auxiliary engine* application

Test cycle type E3	Speed	100 %	91 %	80 %	63 %
	Power	100 %	75 %	50 %	25 %
	Weighting factor	0.2	0.5	0.15	0.15

Test cycle for *constant-speed auxiliary engine* application

Test cycle type D2	Speed	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	Power	100 %	75%	50%	25%	10%
	Weighting factor	0.05	0.25	0.3	0.3	0.1

Test cycle for *variable-speed and -load auxiliary engine* application

Test cycle type C1	Speed	Rated				Intermediate			Idle
	Torque	100 %	75 %	50 %	10 %	100 %	75 %	50 %	0 %
	Weighting factor	0.15	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.15

In the case of an engine to be certified in accordance with sub clause (i) of clause (a) of sub paragraph (5) of paragraph 2 of First Schedule to these rules, the specific emission at each individual mode point shall not exceed the applicable NO_x emission limit value by more than 50% except as follows:

- .1 The 10% mode point in the D2 test cycle.
- .2 The 10% mode point in the C1 test cycle.
- .3 The idle mode point in the C1 test cycle.

APPENDIX II – CRITERIA AND PROCEDURES FOR THE DESIGNATION OF EMISSION CONTROL AREAS (PARAGRAPHS 2 (6) AND 3(3) OF FIRST SCHEDULE)

(1) Objectives

(a) The purpose of this appendix is to provide the criteria and procedures for formulating and submitting proposals for the designation of emission control areas and to set forth the factors to be considered in the assessment of such proposals by the Organization.

(b) Emissions of NO_x, SO_x and particulate matter from ocean-going vessels contribute to ambient concentrations of air pollution in cities and coastal areas around the world. Adverse public health and environmental effects associated with air pollution include premature mortality, cardiopulmonary disease, lung cancer, chronic respiratory ailments, acidification and eutrophication.

(c) An emission control area should be considered for adoption by the Organization if supported by a demonstrated need to prevent, reduce and control emissions of NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions (hereinafter emissions) from vessels.

(2) Process for the designation of emission control areas

(a) A proposal to the Organization for the designation of an emission control area for NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions may be submitted only by Central Government. Where any other state(s) is have an interest in a particular area, a coordinated proposal should be formulated by the Central Government.

(b) A proposal to designate a given area as an emission control area should be submitted to the Organization in accordance with the rules and procedures established by the Organization.

3 Criteria for designation of an emission control area

(a) The proposal shall include:

- (i) a clear delineation of the proposed area of application, along with a reference chart on which the area is marked;
- (ii) the type or types of emission(s) that is or are being proposed for control (i.e. NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions);

(iii) a description of the human populations and environmental areas at risk from the impacts of vessel emissions;

(iv) an assessment that emissions from vessels operating in the proposed area of application are contributing to ambient concentrations of air pollution or to adverse environmental impacts. Such assessment shall include a description of the impacts of the relevant emissions on human health and the environment, such as adverse impacts on terrestrial and aquatic ecosystems, areas of natural productivity, critical habitats, water quality, human health, and areas of cultural and scientific significance, if applicable. The sources of relevant data including methodologies used shall be identified;

(v) relevant information, pertaining to the meteorological conditions in the proposed area of application, to the human populations and environmental areas at risk, in particular prevailing wind patterns, or to topographical, geological, oceanographic, morphological or other

- conditions that contribute to ambient concentrations of air pollution or adverse environmental impacts;
- (vi) the nature of the vessel traffic in the proposed emission control area, including the patterns and density of such traffic;
 - (vii) a description of the control measures taken by the proposing Party or Parties addressing land-based sources of NO_x, SO_x and particulate matter emissions affecting the human populations and environmental areas at risk that are in place and operating concurrently with the consideration of measures to be adopted in relation to provisions of paragraphs 2 and 3 of First Schedule to these rules; and
 - (viii) the relative costs of reducing emissions from vessels when compared with land-based controls, and the economic impacts on shipping engaged in international trade.

(b) The geographical limits of an emission control area will be based on the relevant criteria outlined above, including emissions and deposition from vessels navigating in the proposed area, traffic patterns and density, and wind conditions.

(4) Procedures for the assessment and adoption of emission control areas by the Organization

(a) The Organization shall consider each proposal submitted to it by a Party or Parties.

(b) In assessing the proposal, the Organization shall take into account the criteria that are to be included in each proposal for adoption as set forth in section 3 above.

(c) An emission control area shall be designated by means of an amendment to Annex VI of the Convention, considered, adopted and brought into force in accordance with article 16 of the Convention.

(5) Operation of emission control areas

(a) Parties that have vessels navigating in the area are encouraged to bring to the Organization any concerns regarding the operation of the area.

APPENDIX III – TYPE APPROVAL AND OPERATING LIMITS FOR SHIPBOARD INCINERATORS (PARAGRAPH 5 OF FIRST SCHEDULE)

(1) Shipboard incinerators described in clause (a) of sub paragraph (6) of paragraph 5 of the First Schedule to these Rules shall possess an IMO Type Approval Certificate for each incinerator. In order to obtain such certificate, the incinerator shall be designed and built to an approved standard as described in clause (a) of sub paragraph (6) of paragraph 5 of the First Schedule to these Rules. Each model shall be subject to a specified type approval test operation at the factory or an approved test facility, and under the responsibility of the Administration, using the following standard fuel/waste specification for the type approval test for determining whether the incinerator operates within the limits specified in paragraph 2 of this appendix:

Sludge Oil Consisting of:	75% sludge oil from heavy fuel oil (HFO);
	5% waste lubricating oil; and
	20% emulsified water.

Solid waste consisting of:	50% food waste;
----------------------------	-----------------

50% rubbish containing;
 approx. 30% paper,
 “ 40% cardboard,
 “ 10% rags,
 “ 20% plastic

The mixture will have up to 50% moisture and 7% incombustible solids.

(2) Incinerators described in clause (a) of sub paragraph (6) of paragraph 5 of the First Schedule to these rules shall operate within the following limits:

O₂ in combustion chamber: 6–12%

CO in flue gas maximum 200 mg/MJ

average:

Soot number maximum Bacharach 3 or Ringelmann 1 (20% opacity) (a higher soot number is acceptable only during very short periods such as starting up)

Unburned components in ash residues: Maximum 10% by weight

Combustion chamber flue gas outlet temperature range: 850–1200°C

APPENDIX IV – INFORMATION TO BE INCLUDED IN THE BUNKER DELIVERY NOTE (PARAGRAPH 6 (5) OF SCHEDULE I)

1. Name and IMO Number of receiving vessel
2. Port
3. Date of commencement of delivery
4. Name, address, and telephone number of marine fuel oil supplier
5. Product name(s)
6. Quantity in metric tons
7. Density at 15°C (kg/m³)⁷⁶
8. Sulphur content (%m/m)⁷⁷
9. The flashpoint (°C) specified in accordance with standards acceptable to the Organization, or a statement that the flashpoint has been measured at or above 70°C
10. A declaration signed and certified by the fuel oil supplier's representative that the fuel oil supplied is in conformity with of sub paragraph (3) of paragraph 6 of the First Schedule to these rules and that the sulphur content of the fuel oil supplied does not exceed:
 - ☐ the limit value given by sub paragraph (1) of paragraph 3 of First Schedule to these rules;
 - ☐ the limit value given by sub paragraph (4) of paragraph 3 of First Schedule to these rules; or
 - ☐ the purchaser's specified limit value of _____ (% m/m), as completed by the fuel oil supplier's representative and on the basis of the purchaser's notification that the fuel oil:
 - (1) is intended to be used in combination with an equivalent means of compliance in accordance with rule 5; or
 - (2) is subject to a relevant exemption for a ship to conduct trials for sulphur oxides emission reduction and control technology research in accordance with rule 4 (2) of these rules

The declaration shall be completed by the fuel oil supplier's representative by marking the

²⁹ Fuel oil shall be tested in accordance with ISO 3676:1998 or ISO 12185:1996

³⁰ Fuel oil shall be tested in accordance with ISO 8754:2003.

applicable box(es) with a cross (x).

APPENDIX V – VERIFICATION PROCEDURES FOR A MARPOL ANNEX VI FUEL OIL SAMPLE (PARAGRAPHS 6 (8) (b) OR PARAGRAPH 3(8))

The following relevant verification procedure shall be used to determine whether the fuel oil delivered to, in use or carried for use on board a vessel has met the applicable sulphur limit of paragraph 3 to the first Schedule to these rules.

This appendix refers to the following representative MARPOL Annex VI fuel oil samples:

- Part 1 – sample of fuel oil delivered⁷⁸ in accordance with clause (a) of sub paragraph (8) of paragraph 6 of First Schedule to these rules, hereafter referred to as the "MARPOL delivered sample" as defined in clause (mm) sub Rule (1) of rule 3
- Part 2 – sample of fuel oil in use,⁷⁹ intended to be used or carried for use on board in accordance with sub paragraph (8) of paragraph 3 of the First Schedule to these rules, hereafter referred to as the "in-use sample" as defined in clause (ee) of sub rule (1) of rule 3 and "onboard sample"⁸⁰ as defined in clause (rr) of sub rule (1) rule 3

Part 1 – MARPOL delivered sample

(1) General Requirements

(a) The representative sample of the fuel oil, which is required by clause (a) of sub paragraph (8) of paragraph 6 of the First Schedule to these rules (the MARPOL delivered sample), shall be used to verify the sulphur content of the fuel oil delivered to a vessel.

(b) A Party, through its competent authority, shall manage the verification procedure.

(c) A laboratory undertaking the sulphur testing procedure given in this appendix shall have valid accreditation⁸¹ in respect of the test method to be used.

(2) Verification Procedure Part 1

(a) The MARPOL delivered sample shall be conveyed by the competent authority to the laboratory.

(b) The laboratory shall:

- (i) record the details of the seal number and the sample label on the test record;
- (ii) record the condition of the seal of the sample as received on the test record; and
- (iii) reject any sample where the seal has been broken prior to receipt and record that rejection on the test record.

(c) If the seal of the sample as received has not been broken, the laboratory shall proceed with the verification procedure and shall:

- (i) unseal the sample;
- (ii) ensure that the sample is thoroughly homogenized;
- (iii) draw two subsamples from the sample; and
- (iv) reseal the sample and record the new reseal details on the test record.

(d) The two subsamples shall be tested in succession, in accordance with the specified test method referred to in clause (iii) sub rule (1) rule 3. For the purposes of this Part 1 verification procedure, the results of the test analysis shall be referred to as '1A' and '1B':

- (i) results 1A and 1B shall be recorded on the test record in accordance with the requirements of the test method; and

³¹ Samples taken in accordance with the 2009 Guidelines for the sampling of fuel oil for determination of compliance with the revised MARPOL Annex VI (resolution MEPC.182(59))

³² Samples taken in accordance with the 2019 Guidelines for board sampling for the verification of the sulphur content of the fuel oil used on board ships (MEPC.1/Circ.864/Rev.1)

³³ Refer to the 2020 Guidelines for on board sampling of fuel oil intended to be used or carried on board a ship (MEC.1/Circ.889)

³⁴ The laboratory is to be accredited to ISO/IEC 17025:2017 or an equivalent for the performance of the given sulphur content test ISO 8754:2003

- (ii) if the results of 1A and 1B are within the repeatability (r)⁸² of the test method, the results shall be considered valid; or
- (iii) if the results 1A and 1B are not within the repeatability (r) of the test method, both results shall be rejected and two new subsamples shall be taken by the laboratory and tested. The sample bottle shall be resealed in accordance with paragraph 2(c)(iv) after the new subsamples have been taken.
- (iv) in the case of two failures to achieve repeatability between 1A and 1B, the cause of that failure shall be investigated by the laboratory and resolved before further testing of the sample is undertaken. On resolution of that repeatability issue, two new subsamples shall be taken in accordance with paragraph 2(c) The sample shall be resealed in accordance with paragraph 2(c)(iv) after the new subsamples have been taken.
- (e) If the test results of 1A and 1B are valid, an average of these two results shall be calculated. The average value shall be referred to as 'X' and shall be recorded on the test record:
- (i) if the result X is equal to or less than the applicable limit required by paragraph 3 of First Schedule to these rules, the fuel oil shall be considered to have met the requirement; or
- (ii) if the result X is greater than the applicable limit required by paragraph 3 of First Schedule to these rules, the fuel oil shall be considered to have not met the requirement.

Table 1: Summary of Part 1 MARPOL delivered sample procedure

On the basis of the test method referred to in clause (iii) of sub rule (1) of rule 3 of these rules		
Applicable limit % m/m: V	Result 2.5.1: $X \leq V$	Result 2.5.2: $X > V$
0.10	Met the requirement	Not met the requirement
0.50		
	Result X reported to 2 decimal places	

- (f) The final results obtained from this verification procedure shall be evaluated by the competent authority.
- (g) The laboratory shall provide a copy of the test record to the competent authority managing the verification procedure.

Part 2 – In-use and onboard samples**(3) General Requirements**

- (a) The in-use or onboard sample, as appropriate, shall be used to verify the sulphur content of the fuel oil as represented by that sample of fuel oil at the point of sampling.
- (b) A Party, through its competent authority, shall manage the verification procedure.
- (c) A laboratory undertaking the sulphur testing procedure given in this appendix shall have valid accreditation⁸³ in respect of the test method to be used.

(4) Verification Procedure Part 2

- (a) The in-use or onboard sample shall be conveyed by the competent authority to the laboratory.
- (b) The laboratory shall:
- (i) record the details of the seal number and the sample label on the test record;
- (ii) record the condition of the seal of the sample as received on the test record; and

⁸² Repeatability (r) calculation in accordance with ISO 4259:2017-2 and as defined in the test method used

⁸³ The laboratory is to be accredited to ISO/IEC 17025:2017 or an equivalent for the performance of the given sulphur content test ISO 8754:2003

- (iii) reject any sample where the seal has been broken prior to receipt and record that rejection on the test record.
- (c) If the seal of the sample as received has not been broken, the laboratory shall proceed with the verification procedure and shall:
- unseal the sample;
 - ensure that the sample is thoroughly homogenized;
 - draw two subsamples from the sample; and
 - reseal the sample and record the new reseal details on the test record.
- (d) The two subsamples shall be tested in succession, in accordance with the specified test method referred to in Rule 3(1) (iii). For the purposes of this Part 2 verification procedure, the results obtained shall be referred to as '2A' and '2B':
- results 2A and 2B shall be recorded on the test record in accordance with the requirements of the test method; and
 - if the results of 2A and 2B are within the repeatability (r)⁸⁴ of the test method, the results shall be considered valid; or
 - if the results of 2A and 2B are not within the repeatability (r) of the test method, both results shall be rejected and two new subsamples shall be taken by the laboratory and tested. The sample bottle shall be resealed in accordance with paragraph 4(c)(iv) after the new subsamples have been taken; and
 - in the case of two failures to achieve repeatability between 2A and 2B, the cause of that failure shall be investigated by the laboratory and resolved before further testing of the sample is undertaken. On resolution of that repeatability issue, two new subsamples shall be taken in accordance with paragraph 4(c). The sample shall be resealed in accordance with paragraph 4(3)(c) after the new subsamples have been taken.
- (e) If the test results of 2A and 2B are valid, an average of these two results shall be calculated. That average value shall be referred to as 'Z' and shall be recorded on the test record:
- 1 if Z is equal to or less than the applicable limit required by paragraph 3 of the First Schedule to these rules, the sulphur content of the fuel oil as represented by the tested sample shall be considered to have met the requirement;
 - 2 if Z is greater than the applicable limit required by paragraph 3 of the First Schedule to these rules but less than or equal to that applicable limit + 0.59R (where R is the reproducibility of the test method)⁸⁵, the sulphur content of the fuel oil as represented by the tested sample shall be considered to have met the requirement; or
 - 3 if Z is greater than the applicable limit required by paragraph 3 of the First Schedule to these Rules + 0.59R, the sulphur content of the fuel oil as represented by the tested sample shall be considered to have not met the requirement.

Table 2: Summary of in-use or onboard sample procedure⁸⁶

On the basis of the test method referred to in Rule 3 (1) (iii)				
Applicable limit %m/m: V	Test margin value: W	Result 4.5.1: Z ≤ V	Result 4.5.2: V < Z ≤ W	Result 4.5.3: Z > W
0.10	0.11	Met the requirement	Met the requirement	Not met the requirement
0.50	0.53			
		Result Z reported to 2 decimal places		

³⁷ Repeatability (r) calculation in accordance with ISO 4259:2017-2 and as defined in the test method used

³⁸ Reproducibility [®] calculation in accordance with ISO 4259:2017-1 and as defined in the test method used

³⁹ Results of testing undertaken by the company or other entities are outside the MARPOL process and hence should be considered with the approach given by ISO 4259:2017-2 regarding receipt drawn samples.

(f) The final results obtained from this verification procedure shall be evaluated by the competent authority.

(g) The laboratory shall provide a copy of the test record to the competent authority managing the verification procedure.

APPENDIX VI – INFORMATION TO BE SUBMITTED TO THE IMO SHIP FUEL OIL CONSUMPTION DATABASE (Regulation 27)

Identity of the ship

IMO Number
 Period of calendar year for which the data is submitted
 Start date (dd/mm/yyyy)
 End date (dd/mm/yyyy)

Technical characteristics of the ship

Year of Delivery
 Ship type, as defined in regulation 2.2 of this Annex or other (to be stated)
 Gross tonnage (GT)⁸⁷
 Net tonnage (NT)⁸⁸
 Deadweight tonnage (DWT)⁸⁹
 Power output (rated power)⁹⁰ of main and auxiliary reciprocating internal combustion engines over 130kW (to be stated in kW)
 Attained EEDI (if applicable)
 Attained EEXI (if applicable)
 Ice class⁹¹

Fuel oil consumption data

Total fuel oil consumption by fuel oil type⁹² in metric tonnes and methods used for collecting fuel oil consumption data.....
 Total fuel oil consumption by fuel oil type per consumer type in metric tonnes and methods used for collecting fuel oil consumption data
 Main Engine(s)
 Auxiliary Engine(s)/Generator(s)
 Oil fired Boiler(s).....
 Others (specify)
 Fuel oil consumption while the ship is not under way by fuel oil type per consumer type in metric tonnes and methods used for collecting fuel oil consumption data
 Main Engine(s)
 Auxiliary Engine(s)/Generator(s)
 Oil fired Boiler(s).....

⁴⁰ Gross tonnage should be calculated in accordance with the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969

⁴¹ Net tonnage should be calculated in accordance with the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969. If not applicable, note "N/A"

⁴² DWT means the difference in tonnage between the displacement of a ship in water of relative density of 1,025 kg/m³ at the summer load draught and the lightweight of the ship. The summer load draught should be taken as the maximum summer draught as certified in the stability booklet approved by the Administration or an organization recognized by it. If not applicable, note "N/A"

⁴³ Rated power means the maximum continuous rated power as specified on the nameplate of the engine

⁴⁴ Ice class should be consistent with the definition set out in the International Code for Ships Operating in the Polar Water (Polar Code) (resolution MEPC 264(68) and MSC 385 (94). If not applicable, note "N/A"

⁴⁵ Refer to the 2018 Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Design Index (EEDI) for new ships (resolution MEPC 308 (73), as amended by resolution MEPC 322(74) and MEPC 332 (76))

Others (specify)
 Total distance travelled (nm)
 Laden distance travelled (nm) (on a voluntary basis)
 Hours under way
 Total amount of offshore power supplied (kWh)

For ships to which regulation 28 of MARPOL Annex VI applies

Total transport work
 Applicable CII: ☐ AER ☐ cgDIST
 Required annual operational CII
 Attained annual operation CII before any correction
 Attained annual operational CII
 Installation of Innovative technology, if applicable :
☐ A ☐ B-1 ☐ B-2 ☐ C-1 ☐ C-2

Operational carbon intensity rating:

☐ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E

CII for trial purpose (on voluntary basis):

EEPI (gCO₂/t/nm):.....

cbDIST (gCO₂/berth/nm):

clDIST (gCO₂/m/nm):

EEOI (gCO₂/t/nm or others):

APPENDIX VII - FORM OF STATEMENT OF COMPLIANCE – FUEL OIL CONSUMPTION REPORTING AND OPERATIONAL CARBON INTENSITY RATING (REGULATION 8.3)

FORM OF STATEMENT OF COMPLIANCE – FUEL OIL CONSUMPTION REPORTING AND OPERATIONAL CARBON INTENSITY RATING

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as “the Convention”) under the authority of the Government of:

.....

(full designation of the country)

by.....

(full designation of the competent person or organization authorised under the provisions of the Convention)

Particulars of ship⁹³

Name of ship

Distinctive number or letters

IMO Number⁹⁴.....

Port of registry

Gross tonnage

Deadweight

Type of ship

THIS IS TO CERTIFY THAT:

6. the ship has submitted to this Administration the data required by regulation 27 of Annex VI to the Convention, covering ship operations from (dd/mm/yyyy) to (dd/mm/yyyy);

⁴⁶ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes

⁴⁷ In accordance with the IMO ship Identification number scheme (resolution A.1117 (30))

7. the data was collected and reported in accordance with the methodology and processes set out in the ship's SEEMP that was in effect over the period from (dd/mm/yyyy) to (dd/mm/yyyy);
8. the attained annual operational CII of the ship from (dd/mm/yyyy) through (dd/mm/yyyy) was: pursuant to regulations 28.1 and 28.2 of Annex VI of the Convention, for ships to which regulation 28 applies;
9. the annual operational carbon intensity of the ship in this period is rated as

☐A ☐B ☐C ☐D ☐E

In accordance with regulation 28 of Annex VI to the Convention, for a ship to which regulation 28 applies; and

10. a corrective action plan has been developed and included in the SEEMP (for a ship to which regulation 28 applies, rated as D for three consecutive years or rated as E)⁹⁵

This Statement of Compliance is valid until (dd/mm/yyyy).....

Issued at:.....

(place of issue of the Statement)

Date (dd/mm/yyyy)

(date of issue)

.....

(signature of duly authorised official

Issuing the Statement)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

APPENDIX VIII – FUEL OIL NON-AVAILABILITY REPORT (FONAR) (PARAGRAPH 6(2)(d) OF FIRST SCHEDULE)

Note:

4. This report is to be sent to the flag Administration and to the competent authorities in the relevant port(s) of destination in accordance with regulation 18.2.4 of MARPOL Annex VI. The report shall be sent as soon as it is determined that the ship/operator will be unable to procure compliant fuel oil and preferably before the ship leaves the port/terminal where compliant fuel cannot be obtained. A copy of the FONAR should be kept on board for inspection for at least 36 months
5. This report should be used to provide evidence if a ship is unable to obtain fuel oil compliant with the provisions stipulated in regulations 14.1 or 14.4 of MARPOL Annex VI.
6. Before filing a FONAR, the following should be observed by the ship/operator
 - (a) A fuel oil non-availability report is not an exemption. According to regulation 18.2 of MARPOL Annex VI, it is the responsibility of the Party of the destination port, through its competent authority, to scrutinize the information provided and take action, as appropriate.
 - (b) In the case of insufficiently supported and/or repeated claims of non-availability, the Party may require additional documentation and substantiation of fuel oil non-availability claims. The ship/operator may also be subject to more extensive inspections or examinations while in port.
 - (c) Ships/operators are expected to take into account logistical conditions and/or terminal/port policies when planning bunkering, including but not limited to having to change berth or anchor within a port or terminal in order to obtain compliant fuel.

⁴⁸ In the event of any transfer of a ship addressed in regulations 27.4, 27.5, 27.6, these sections should be completed consistent with regulation 28.3 of MARPOL Annex VI.

- (d) Ships/operators are expected to prepare as far as reasonably practicable to be able to operate on compliant fuel oils. This could include, but is not limited to, fuel oils with different viscosity and different sulphur content not exceeding regulatory requirements (requiring different lube oils) as well as requiring heating and/or other treatment on board.

3 Particulars of ship

- 3.1 Name of the ship:
- 3.2 IMO Number:
- 3.3 Flag:
- 3.4 (if other relevant registration number is available, enter here):

4 Description of ship's voyage plan

- 4.1 Provide a description of the ship's voyage plan in place at the time of entry into "country X" waters (and ECA, if applicable) (attach copy of plan if available):

.....

4.2 Details of voyage:

- 4.2.1 Last port of departure:
- 4.2.2 First port of arrival in (Country X)
- 4.2.3 Date of departure from last port (dd-mm-yyyy)
- 4.2.4 Date of arrival at first country X:
- 4.2.5 Date ship first received notice that it would be transiting in country X waters (and ECA, if applicable) (dd-mm-yyyy)
- 4.2.6 Ship's location at the time of notice
- 4.2.7 Date ship operator expects to enter country X waters (and ECA, if applicable) (dd-mm-yyyy)
- 4.2.8 Time ship operator expects to enter country X waters (and ECA, if applicable) (hh:mm UTC) :
- 4.2.9 Date ship operator expects to exit "country X" waters (and ECA, if applicable) (dd-mm-yyyy):
- 4.2.10 Time ship operator expects to exit "country X" waters (and ECA, if applicable) (hh:mm UTC):
- 4.2.11 Projected days ship's main propulsion engines will be in operation within "country X" waters (and ECA, if applicable):
- 4.2.12 Sulphur content of fuel oil in use when entering and operating in "country X" waters (and ECA, if applicable):

3 Evidence of attempts to purchase compliant fuel oil

- 3.1 Provide a description of actions taken to attempt to achieve compliance prior to entering "country X" waters (and ECA, if applicable), including a description of all attempts that were made to locate alternative sources of compliant fuel oil, and a description of the reason why compliant fuel oil was not available:

- 3.2 Name and email address of suppliers contacted, address and phone number and date of contact (dd-mm-yyyy):.....

.....
 Please attach copies of communication with suppliers (eg. Emails to and from suppliers)

4. In case of fuel oil supply disruption only

- a. Name of port at which ship was scheduled to receive compliant fuel oil:

.....

- b. Name, email address, and phone number of the fuel oil supplier that was scheduled to deliver (and now reporting the non-availability):

5. Operation constraints, if applicable

- a. If non-compliant fuel has been bunkered due to concerns that the quality of the compliant fuel available would cause operational or safety problems on board the ships, the concerns should be thoroughly documented.
- b. Describe any operational constraints that prevented use of compliant fuel oil available at port:
- c. Specify steps taken, or to be taken, to resolve these operational constraints that will enable compliant fuel use:

6. Plans to obtain compliant fuel oil

- a. Describe availability of compliant fuel oil at the first port-of-call in "country X", and plans to obtain it:.....
- b. If compliant fuel oil is not available at the first port-of-call in "country X", list the lowest sulphur content of available fuel oil(s) or the lowest sulphur content of available fuel oil at the next port-of-call:.....

7. Previous Fuel Oil Non-Availability Reports

- a. If shipowner/operator has submitted a Fuel Oil Non-Availability Report to "country X" in the previous 12 months, list the number of Fuel Oil Non-Availability Reports previously submitted and provide details on the dates and ports visited while using non-compliant fuel oil, as set out below:

Report:

Date (dd-mm-yyyy):

Port:

Type of fuel :

Comments :

8. Master/ Company Information

Master Name :

Local agent in Country X :

Ship operator name:

Shipowner name

Name and position of official:

Email address:

Address (street, city, country, postal/zip code)

Telephone number :

Signature of master:

Print name:

Date (dd/mm/yyyy) :

[F. No. SY-19014/198/2025-MG-Part(1)]

MUKESH MANGAL, Addl. Secy.