
2003**Ausgegeben zu Bonn am 6. März 2003****Nr. 6**

Tag	Inhalt	Seite
26. 2. 2003	Achte Verordnung über Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (8. MARPOL-ÄndV) FNA: 2129-12-1	130
21. 1. 2003	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Paktes über bürgerliche und politische Rechte	183
23. 1. 2003	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens gegen Folter und andere grausame, unmenschliche oder erniedrigende Behandlung oder Strafe	184
27. 1. 2003	Bekanntmachung über das Inkrafttreten der deutsch-kroatischen Vereinbarung über die Beschäftigung von Arbeitnehmern zur Erweiterung ihrer beruflichen und sprachlichen Kenntnisse (Gastarbeiter-Vereinbarung)	185
27. 1. 2003	Bekanntmachung über das Inkrafttreten der deutsch-kroatischen Vereinbarung über die Beschäftigung von Arbeitnehmern kroatischer Unternehmen mit Sitz in der Republik Kroatien zur Ausführung von Werkverträgen und über das Außerkrafttreten der früheren Vereinbarung vom 24. August 1988	186
27. 1. 2003	Bekanntmachung des deutsch-tadschikischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit	187
27. 1. 2003	Bekanntmachung des deutsch-usbekischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit	188
30. 1. 2003	Bekanntmachung des deutsch-tadschikischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit	190
31. 1. 2003	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Zollabkommens über die vorübergehende Einfuhr privater Straßenfahrzeuge	191
31. 1. 2003	Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Satzung der Organisation der Vereinten Nationen für industrielle Entwicklung	192

**Achte Verordnung
über Änderungen
des Internationalen Übereinkommens von 1973
zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen*)
(8. MARPOL-ÄndV)**

Vom 26. Februar 2003

Es verordnen

auf Grund des Artikels 2 Abs. 1 Nr. 1 und 2 des MARPOL-Gesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. September 1998 (BGBl. 1998 II S. 2546), der zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3762) geändert worden ist, und des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und 4, Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876) das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

sowie

auf Grund des § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876) das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit:

Artikel 1

Das von der Bundesrepublik Deutschland in London am 9. Juni 1998 unterzeichnete und von der Konferenz der Vertragsparteien am 26. September 1997 beschlossene Protokoll von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (BGBl. 1982 II S. 2; 1984 II S. 230), zuletzt geändert durch die Entschlie-ßung MEPC. 95(46) vom 27. April 2001 (BGBl. 2002 II S. 2942), wird in Kraft gesetzt. Das Protokoll wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

Die Vorschriften der Verordnung zum Verbot von bestimmten die Ozonschicht abbauenden Halogenkohlenwasserstoffen (FCKW-Halon-Verbots-Verordnung) vom 6. Mai 1991 (BGBl. I S. 1090) bleiben unberührt.

Artikel 3

(1) Seeschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 400 und mehr, die berechtigt sind, die Bundesflagge zu führen sowie jede ortsfeste und schwimmende Bohrplattform oder sonstige meerestechnische Einrichtungen, unterliegen den Besichtigungen nach Anlage VI Regel 5 des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe. Auf solchen

Schiffen müssen gültige Zeugnisse nach Maßgabe der Regeln 6 und 8 von Anlage VI in Verbindung mit Anhang 1 des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe) sowie gültige Zeugnisse gemäß den Regeln 5 Abs. 4 und 13 mitgeführt werden.

(2) Besichtigungen und Zeugniserteilung obliegen nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Seeaufgabengesetz der See-Berufsgenossenschaft, die sich bei Angelegenheiten der Schiffstechnik sowie bei Überwachungsmaßnahmen im Ausland der Hilfe des Germanischen Lloyds bedient.

Artikel 4

Die Verordnung über Zuwiderhandlungen gegen das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und gegen das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1989 (BGBl. I S. 247), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 19. Dezember 2002 (BGBl. 2002 II S. 2942), wird wie folgt geändert:

1. § 1 erster Halbsatz wird wie folgt gefasst:

„Diese Verordnung regelt die Ahndung von Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und gegen das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (BGBl. 1982 II S. 2; 1984 II S. 230), zuletzt geändert durch das in London am 26. September 1997 von der Konferenz der Vertragsparteien des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe beschlossene Protokoll von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (BGBl. 2003 II S. 130);“.

2. § 3b wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 3b

Zuwiderhandlungen
gegen Vorschriften der Anlage V und VI
zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973
zur Verhütung der Meeresverschmutzung
durch Schiffe“.

b) Nach Absatz 2 werden folgende neue Absätze 3 und 4 angefügt:

„(3) Ordnungswidrig handelt, wer als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher vorsätzlich oder fahrlässig einer Vorschrift der Anlage VI

*) Die Verpflichtungen aus der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften (ABl. EG Nr. L 204 S. 37), zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/48/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juli 1998 (ABl. EG Nr. L 217 S. 18), sind beachtet worden.

1. Regel 13 Abs. 3 Buchstabe a Satz 1, Regel 14 Abs. 4 Buchstabe b Satz 2 oder Regel 16 Abs. 1, 4 oder 6, über den Betrieb von Dieselmotoren, das Einleiten von Abfallprodukten oder das Verbrennen an Bord oder
2. Regel 18 Abs. 3 oder 4 Satz 1 über das Führen dort genannter Aufzeichnungen oder das Aufbewahren der Bunkerlieferbescheinigung, zuwiderhandelt.
(4) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig
 1. als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher nicht dafür sorgt, dass
 - a) Heizöl, das an Bord verfeuert wird, den in Anlage VI Regel 14 Abs. 1 genannten Schwefelgehalt nicht überschreitet,
 - b) Heizöl, das an Bord in einem SO_x-Emissions-Überwachungsgebiet verfeuert wird, den in Anlage VI Regel 14 Abs. 4 Buchstabe a genannten Schwefelgehalt nicht überschreitet oder
 - c) an Bord eine Bedienungsanleitung des Herstellers nach Anlage VI Regel 16 Abs. 7 vorhanden ist oder
 2. als Schiffsführer, als Bunkeröllieferant oder als sonst für die Bunkeröllieferung Verantwortlicher nicht dafür sorgt, dass das zum Zweck der Verfeuerung an Bord von Schiffen gelieferte Heizöl den Anforderungen der Anlage VI Regel 18 Abs. 1 Buchstabe a Ziffer i Satz 1, Ziffer ii oder iii oder Buchstabe b genügt.“
3. § 3c wird wie folgt gefasst:
„§ 3c
Höhe der Geldbußen
Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des § 3 Abs. 1, des § 3a Abs. 1 Nr. 1 und des § 3b Abs. 1, 3 Nr. 1, Abs. 4 Nr. 1 Buchstabe a und b und Nr. 2 mit einer Geldbuße bis zu 50 000 Euro, in den Fällen des § 3 Abs. 3 und 4 Satz 1, des § 3a Abs. 1 Nr. 2, des § 3b Abs. 2, 3 Nr. 2 und Abs. 4 Nr. 1c mit einer Geldbuße bis zu 25 000 Euro und in den Fällen der §§ 2 und 3a Abs. 1 Nr. 3 mit einer Geldbuße bis zu 5 000 Euro geahndet werden.“

Artikel 5

Diese Verordnung tritt an dem Tage in Kraft, an dem das Protokoll nach seinem Artikel 6 Abs. 1 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt. Der Tag des Inkrafttretens ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Berlin, den 26. Februar 2003

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Manfred Stolpe

Der Bundesminister
für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Jürgen Trittin

Protokoll von 1997
zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1973
zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen

Protocol of 1997
to amend the International Convention
for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,
as modified by the Protocol of 1978 relating thereto

Protocole de 1997
modifiant la Convention internationale de 1973
pour la prévention de la pollution par les navires,
telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif

(Übersetzung)

<p>The Parties to the present Protocol,</p> <p>Being Parties to the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,</p> <p>Recognizing the need to prevent and control air pollution from ships,</p> <p>Recalling principle 15 of the Rio Declaration on Environment and Development which calls for the application of a precautionary approach,</p> <p>Considering that this objective could best be achieved by the conclusion of a Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto,</p> <p>Have agreed as follows:</p>	<p>Les Parties au présent Protocole,</p> <p>Étant Parties au Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires,</p> <p>Reconnaissant qu'il est nécessaire de prévenir et de contrôler la pollution de l'atmosphère par les navires,</p> <p>Rappelant le principe 15 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement qui préconise d'appliquer une approche de précaution,</p> <p>Estimant que le meilleur moyen d'atteindre cet objectif est de conclure un Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif,</p> <p>Sont convenues de ce qui suit:</p>	<p>Die Vertragsparteien dieses Protokolls –</p> <p>als Vertragsparteien des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe,</p> <p>in Erkenntnis der Notwendigkeit, die von Schiffen ausgehende Luftverunreinigung zu verhindern und zu überwachen,</p> <p>unter Hinweis auf Grundsatz 15 der Erklärung von Rio zu Umwelt und Entwicklung, in dem zur Anwendung des Vorsorgegrundsatzes aufgerufen wird,</p> <p>in der Erwägung, dass dieses Ziel am besten durch den Abschluss eines Protokolls von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen erreicht werden kann –</p> <p>sind wie folgt übereingekommen:</p>
--	--	--

Article 1

Instrument to be amended

The instrument which the present Protocol amends is the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as the "Convention").

Article premier

Instrument devant être modifié

L'instrument qui est modifié par le présent Protocole est la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée «la Convention»).

Artikel 1

Zu ändernde Übereinkunft

Die Übereinkunft, die durch dieses Protokoll geändert wird, ist das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (im Folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet).

Article 2

**Addition of Annex VI
to the Convention**

Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships, the text of which is set out in the annex to the present Protocol, is added.

Article 2

**Adjonction
d'une Annexe VI à la Convention**

Une Annexe VI, intitulée «Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires», dont le texte figure en annexe au présent Protocole, est ajoutée.

Artikel 2

**Hinzufügung
einer Anlage VI
zu dem Übereinkommen**

Es wird eine Anlage VI mit dem Titel „Regeln zur Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe“ hinzugefügt, deren Wortlaut in der Anlage zu diesem Protokoll enthalten ist.

Article 3**General obligations**

1 The Convention and the present Protocol shall, as between the Parties to the present Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.

2 Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annex hereto.

Article 3**Obligations générales**

1 La Convention et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.

2 Toute référence au présent Protocole constitue en même temps une référence à son Annexe.

Artikel 3**Allgemeine Verpflichtungen**

(1) Das Übereinkommen und dieses Protokoll werden im Verhältnis zwischen den Vertragsparteien dieses Protokolls als eine Übereinkunft angesehen und ausgelegt.

(2) Jede Bezugnahme auf dieses Protokoll stellt gleichzeitig eine Bezugnahme auf seine Anlage dar.

Article 4**Amendment procedure**

In applying article 16 of the Convention to an amendment to Annex VI and its appendices, the reference to "a Party to the Convention" shall be deemed to mean the reference to a Party bound by that Annex.

Article 4**Procédure d'amendement**

Aux fins de l'application de l'article 16 de la Convention à un amendement à l'Annexe VI et à ses appendices, l'expression «une Partie à la Convention» désigne une Partie liée par ladite annexe.

Artikel 4**Änderungsverfahren**

Bei der Anwendung des Artikels 16 des Übereinkommens auf Änderungen der Anlage VI und ihrer Anhänge bezeichnet der Ausdruck „Vertragspartei“ eine durch jene Anlage gebundene Vertragspartei.

Final clauses**Article 5****Signature, ratification, acceptance, approval and accession**

1 The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as the "Organization") from 1 January 1998 until 31 December 1998 and shall thereafter remain open for accession. Only Contracting States to the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") may become Parties to the present Protocol by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- (b) signature, subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

2 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as the "Secretary-General").

Clauses finales**Article 5****Signature, ratification, acceptance, approbation et adhésion**

1 Le présent Protocole est ouvert à la signature, au Siège de l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée «l'Organisation»), du 1^{er} janvier 1998 au 31 décembre 1998 et reste ensuite ouvert à l'adhésion. Seuls les États contractants au Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommé «le Protocole de 1978») peuvent devenir Parties au présent Protocole par:

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- c) adhésion.

2 La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé «le Secrétaire général»).

Schlussklauseln**Artikel 5****Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung und Beitritt**

(1) Dieses Protokoll liegt vom 1. Januar 1998 bis zum 31. Dezember 1998 am Sitz der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (im Folgenden als „Organisation“ bezeichnet) zur Unterzeichnung und danach zum Beitritt auf. Ausschließlich Vertragsstaaten des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden als „Protokoll von 1978“ bezeichnet) können Vertragsparteien des vorliegenden Protokolls werden,

- a) indem sie es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen,
- b) indem sie es vorbehaltlich der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen und später ratifizieren, annehmen oder genehmigen oder
- c) indem sie ihm beitreten.

(2) Die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer entsprechenden Urkunde beim Generalsekretär der Organisation (im Folgenden als „Generalsekretär“ bezeichnet).

Article 6**Entry into force**

1 The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with article 5 of the present Protocol.

2 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited

Article 6**Entrée en vigueur**

1 Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins quinze États dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce sont devenues Parties à ce protocole conformément aux dispositions de son article 5.

2 Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion

Artikel 6**Inkrafttreten**

(1) Dieses Protokoll tritt zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem wenigstens fünfzehn Staaten, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Handelsflotte der Welt ausmachen, nach Artikel 5 des Protokolls Vertragsparteien geworden sind.

(2) Jede nach dem Inkrafttreten dieses Protokolls hinterlegte Ratifikations-, An-

after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

3 After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted in accordance with article 16 of the Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

Article 7

Denunciation

1 The present Protocol may be denounced by any Party to the present Protocol at any time after the expiry of five years from the date on which the Protocol enters into force for that Party.

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General.

3 A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification by the Secretary-General or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

4 A denunciation of the 1978 Protocol in accordance with article VII thereof shall be deemed to include a denunciation of the present Protocol in accordance with this article. Such denunciation shall take effect on the date on which denunciation of the 1978 Protocol takes effect in accordance with article VII of that Protocol.

Article 8

Depositary

1 The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General (hereinafter referred to as the "Depositary").

2 The Depositary shall:

(a) inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of the present Protocol; and

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol, together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect; and

(b) transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3 As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretariat of the United Nations for regis-

déposé après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole prend effet trois mois après la date du dépôt.

3 Après la date à laquelle un amendement au présent Protocole est réputé avoir été accepté conformément à l'article 16 de la Convention, tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé s'applique au présent Protocole tel que modifié.

Article 7

Dénonciation

1 Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties au présent Protocole à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date de son entrée en vigueur à l'égard de cette Partie.

2 La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général.

3 La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification ou à l'expiration de toute autre période plus longue qui pourrait être spécifiée dans la notification.

4. La dénonciation du Protocole de 1978 en vertu de son article VII est considérée comme une dénonciation du présent Protocole en vertu du présent article. Cette dénonciation prend effet à la date à laquelle la dénonciation du Protocole de 1978 prend effet conformément à l'article VII de ce protocole.

Article 8

Dépositaire

1 Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général (ci-après dénommé «le Dépositaire»).

2 Le Dépositaire:

a) informe tous les États qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré:

i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, et de la date de cette signature ou de ce dépôt;

ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole; et

iii) du dépôt de tout instrument dénonçant le présent Protocole, de la date à laquelle cet instrument a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet; et

(b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les États qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré.

(3) Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Dépositaire en transmet une copie certifiée conforme au Secrétaire général de l'Organisation des Nations

nahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde wird drei Monate nach dem Tag ihrer Hinterlegung wirksam.

(3) Nach dem Tag, an dem eine Änderung dieses Protokolls nach Artikel 16 des Übereinkommens als angenommen gilt, findet jede hinterlegte Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde auf das Protokoll in seiner geänderten Fassung Anwendung.

Artikel 7

Kündigung

(1) Jede Vertragspartei kann dieses Protokoll nach Ablauf von fünf Jahren, nachdem es für sie in Kraft getreten ist, jederzeit kündigen.

(2) Die Kündigung erfolgt durch Hinterlegung einer Kündigungsurkunde beim Generalsekretär.

(3) Eine Kündigung wird zwölf Monate nach Eingang der Notifikation beim Generalsekretär oder nach Ablauf eines gegebenenfalls in der Notifikation bezeichneten längeren Zeitabschnitts wirksam.

(4) Eine Kündigung des Protokolls von 1978 nach dessen Artikel VII gilt als gleichzeitige Kündigung des vorliegenden Protokolls nach diesem Artikel. Eine solche Kündigung wird an dem Tag wirksam, an dem die Kündigung des Protokolls von 1978 nach dessen Artikel VII wirksam wird.

Artikel 8

Verwahrer

(1) Dieses Protokoll wird beim Generalsekretär (im Folgenden als „Verwahrer“ bezeichnet) hinterlegt.

(2) Der Verwahrer

a) unterrichtet alle Staaten, die dieses Protokoll unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind,

i) von jeder neuen Unterzeichnung oder Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde unter Angabe des Zeitpunkts;

ii) vom Tag des Inkrafttretens dieses Protokolls;

iii) von der Hinterlegung einer jeden Kündigungsurkunde zu diesem Protokoll unter Angabe des Zeitpunkts ihres Eingangs beim Verwahrer sowie des Zeitpunkts des Wirksamwerdens der Kündigung;

b) übermittelt allen Staaten, die dieses Protokoll unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, beglaubigte Abschriften dieses Protokolls.

(3) Sobald dieses Protokoll in Kraft tritt, übersendet der Verwahrer dem Sekretariat der Vereinten Nationen eine beglaubigte Abschrift zur Registrierung und Veröffent-

tration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

lichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.

Article 9
Languages

The present Protocol is established in a single copy in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed the present Protocol.

Done at London this twenty-sixth day of September, one thousand nine hundred and ninety-seven.

Article 9
Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

Fait à Londres, ce vingt-six septembre mil neuf cent quatre-vingt-dix-sept.

Artikel 9
Sprachen

Dieses Protokoll ist in einer Urschrift in arabischer, chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Zu Urkund dessen haben die von ihren Regierungen hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Protokoll unterschrieben.

Geschehen zu London am sechsundzwanzigsten September 1997.

Anlage
Hinzufügung einer Anlage VI zu dem
Internationalen Übereinkommen von 1973
zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen

Annex
Addition of Annex VI to the
International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,
as modified by the Protocol of 1978 relating thereto

Annexe
Adjonction d'une Annexe VI
à la Convention internationale de 1973
pour la prévention de la pollution par les navires,
telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif

(Übersetzung)

The following new Annex VI is added
after the existing Annex V:

Ajouter la nouvelle Annexe VI ci-après à
la suite de l'Annexe V actuelle:

Nach der bisherigen Anlage V wird die
nachstehende Anlage VI hinzugefügt:

**“Annex VI
Regulations
for the Prevention
of Air Pollution from Ships**

**«Annexe VI
Règles relatives
à la prévention
de la pollution de
l'atmosphère par les navires**

**„Anlage VI
Regeln
zur Verhütung der
Luftverunreinigung durch Schiffe**

Chapter I
General

Chapitre I
Généralités

Kapitel I
Allgemeines

**Regulation 1
Application**

**Règle 1
Application**

**Regel 1
Anwendung**

The provisions of this Annex shall apply
to all ships, except where expressly provid-
ed otherwise in regulations 3, 5, 6, 13, 15,
18 and 19 of this Annex.

Les dispositions de la présente Annexe
s'appliquent à tous les navires, sauf dispo-
sition expresse contraire des règles 3, 5, 6,
13, 15, 18 et 19 de la présente Annexe.

Soweit nicht in den Regeln 3, 5, 6, 13, 15,
18 und 19 ausdrücklich etwas anderes be-
stimmt ist, gilt diese Anlage für alle Schiffe.

**Regulation 2
Definitions**

**Règle 2
Définitions**

**Regel 2
Begriffsbestimmungen**

For the purpose of this Annex:

Aux fins de la présente Annexe:

Im Sinne dieser Anlage haben die nach-
stehenden Ausdrücke folgende Bedeu-
tung:

(1) “A similar stage of construction”
means the stage at which:

1) L'expression «dont la construction se
trouve à un stade équivalent» désigne
le stade auquel:

1. Der Ausdruck „entsprechender Bau-
zustand“ bezeichnet einen Zustand,

(a) construction identifiable with a
specific ship begins; and

a) une construction identifiable à un
navire particulier commence; et

a) der den Baubeginn eines be-
stimmten Schiffes erkennen lässt
und

(b) assembly of that ship has com-
menced comprising at least 50
tonnes or one per cent of the esti-
mated mass of all structural mate-
rial, whichever is less.

b) le montage du navire considéré a
commencé, employant au moins
50 tonnes ou un pour cent de la
masse estimée de tous les maté-
riaux de structure, si cette dernière
valeur est inférieure.

b) in dem die Montage von mindes-
tens 50 Tonnen oder 1 vom Hun-
dert des geschätzten Gesamt-
bedarfs an Baumaterial begonnen
hat, je nachdem, welcher Wert
kleiner ist.

- | | | |
|---|--|--|
| <p>(2) "Continuous feeding" is defined as the process whereby waste is fed into a combustion chamber without human assistance while the incinerator is in normal operating conditions with the combustion chamber operative temperature between 850 °C and 1 200 °C.</p> | <p>2) «Chargement continu» désigne le processus par lequel des déchets sont chargés dans une chambre de combustion sans intervention humaine, l'incinérateur étant dans des conditions normales d'exploitation et la chambre de combustion fonctionnant à une température située entre 850 °C et 1 200 °C.</p> | <p>2. Der Ausdruck „kontinuierliche Brenngutzuführung“ bezeichnet einen Vorgang, bei dem einer Brennkammer ohne menschliches Zutun Abfall zugeführt wird, während die Verbrennungsanlage unter normalen Betriebsbedingungen mit einer Betriebstemperatur der Brennkammer zwischen 850 °C und 1 200 °C arbeitet.</p> |
| <p>(3) "Emission" means any release of substances, subject to control by this Annex from ships into the atmosphere or sea.</p> | <p>3) «Émission» désigne toute libération, dans l'atmosphère ou dans la mer, par les navires de substances soumises à un contrôle en vertu de la présente Annexe.</p> | <p>3. Der Ausdruck „Emission“ bezeichnet jedes von einem Schiff aus erfolgende Freisetzen von Stoffen, die der Überwachung aufgrund dieser Anlage unterliegen, in die Atmosphäre oder ins Meer.</p> |
| <p>(4) "New installations", in relation to regulation 12 of this Annex, means the installation of systems, equipment, including new portable fire extinguishing units, insulation, or other material on a ship after the date on which this Annex enters into force, but excludes repair or recharge of previously installed systems, equipment, insulation, or other material, or recharge of portable fire extinguishing units.</p> | <p>4) «Nouvelle installation», dans le contexte de la règle 12 de la présente Annexe, désigne l'installation de systèmes, d'équipement, y compris de nouveaux extincteurs d'incendie portatifs, d'isolation ou d'autres matériaux à bord d'un navire après la date d'entrée en vigueur de la présente Annexe mais ne vise pas la réparation ni la recharge de systèmes, d'équipement, d'isolation ou d'autres matériaux installés avant cette date, ni la recharge d'extincteurs portatifs.</p> | <p>4. Der Ausdruck „Neuinstallation“ bezeichnet im Zusammenhang mit Regel 12 die Installation von Systemen und Ausrüstungsgegenständen einschließlich neuer tragbarer Feuerlöschgeräte, Isolations- oder sonstiger Werkstoffe auf einem Schiff nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Anlage, schließt jedoch nicht die Reparatur oder die Wiederbefüllung von bereits vorher installierten Systemen und Ausrüstungsgegenständen, Isolations- oder sonstigen Werkstoffen oder die Wiederbefüllung von tragbaren Feuerlöschgeräten ein.</p> |
| <p>(5) "NO_x Technical Code" means the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines adopted by Conference resolution 2, as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning amendment procedures applicable to an Annex.</p> | <p>5) «Code technique sur les NO_x» désigne le Code technique sur le contrôle des émissions d'oxydes d'azote provenant des moteurs diesel marins que la Conférence a adopté par la résolution 2, y compris les amendements qui pourraient y être apportés par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés et mis en vigueur conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables aux appendices des Annexes.</p> | <p>5. Der Ausdruck „Technische NO_x-Vorschrift“ bezeichnet die mit der Konferenzentschließung 2 angenommene „Technische Vorschrift über die Kontrolle der Stickstoffoxid-Emissionen aus Schiffsdieselmotoren“, gegebenenfalls in der von der Organisation geänderten Fassung, sofern diese Änderungen nach Artikel 16 dieses Übereinkommens betreffend das Verfahren zur Änderung eines Anhangs einer Anlage angenommen und in Kraft gesetzt worden sind.</p> |
| <p>(6) "Ozone depleting substances" means controlled substances defined in paragraph 4 of article 1 of the Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer, 1987, listed in Annexes A, B, C or E to the said Protocol in force at the time of application or interpretation of this Annex.</p> | <p>6) «Substance qui appauvrit la couche d'ozone» désigne une substance réglementée, telle que définie au paragraphe 4 de l'article premier du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, 1987, qui figure dans la liste de l'Annexe A, B, C ou E dudit Protocole en vigueur à la date d'application ou d'interprétation de la présente Annexe.</p> | <p>6. Der Ausdruck „Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen“ bezeichnet geregelte Stoffe im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 des Montrealer Protokolls von 1987 über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, welche in Anlage A, B, C oder E des genannten Protokolls in seiner zum Zeitpunkt der Anwendung oder Auslegung der vorliegenden Anlage geltenden Fassung aufgeführt sind.</p> |
| <p>"Ozone depleting substances" that may be found on board ship include, but are not limited to:</p> | <p>Les «substances qui appauvrissent la couche d'ozone» que l'on peut trouver à bord des navires comprennent, sans toutefois s'y limiter, les substances suivantes:</p> | <p>Zu den „Stoffen, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen“, welche an Bord von Schiffen vorkommen können, gehören unter anderem die folgenden:</p> |
| <p>Halon 1211 Bromochlorodifluoromethane</p> | <p>Halon 1211 Bromochlorodifluorométhane</p> | <p>Halon 1211 = Bromchlor-difluor-methan</p> |
| <p>Halon 1301 Bromotrifluoromethane</p> | <p>Halon 1301 Bromotrifluorométhane</p> | <p>Halon 1301 = Brom-trifluor-methan</p> |
| <p>Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroethane (also known as Halon 114B2)</p> | <p>Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoréthane (également appelé Halon 114B2)</p> | <p>Halon 2402 = 1,2-Dibrom-1,1,2,2-tetrafluor-äthan (auch unter der Bezeichnung „Halon 114B2“ bekannt)</p> |
| <p>CFC-11 Trichlorofluoromethane</p> | <p>CFC-11 Trichlorofluorométhane</p> | <p>R 11 (CFC-11) = Trichlor-fluor-methan</p> |
| <p>CFC-12 Dichlorodifluoromethane</p> | <p>CFC-12 Dichlorodifluorométhane</p> | <p>R 12 (CFC-12) = Dichlor-difluor-methan</p> |

CFC-113 1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroethane

CFC-114 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroethane

CFC-115 Chloropentafluoroethane

CFC-113 1,1,2-Trichloro-1,1,2-trifluoroéthane

CFC-114 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tétrafluoréthane

CFC-115 Chloropentafluoréthane

R 113 (CFC-113) = 1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluor-äthan

R 114 (CFC-114) = 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluor-äthan

R 115 (CFC-115) = Chlor-pentafluor-äthan.

- (7) "Sludge oil" means sludge from the fuel or lubricating oil separators, waste lubricating oil from main or auxiliary machinery, or waste oil from bilge water separators, oil filtering equipment or drip trays.
- (8) "Shipboard incineration" means the incineration of wastes or other matter on board a ship, if such wastes or other matter were generated during the normal operation of that ship.
- (9) "Shipboard incinerator" means a shipboard facility designed for the primary purpose of incineration.
- (10) "Ships constructed" means ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction.
- (11) "SO_x Emission Control Area" means an area where the adoption of special mandatory measures for SO_x emissions from ships is required to prevent, reduce and control air pollution from SO_x and its attendant adverse impacts on land and sea areas. SO_x Emission Control Areas shall include those listed in regulation 14 of this Annex.
- (12) "Tanker" means an oil tanker as defined in regulation 1(4) of Annex I or a chemical tanker as defined in regulation 1(1) of Annex II of the present Convention.
- (13) "The Protocol of 1997" means the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as amended by the Protocol of 1978 relating thereto.
- 7) «Boues d'hydrocarbures» désigne les boues provenant des séparateurs de combustible ou d'huile de graissage, les huiles de graissage usées provenant des machines principales ou auxiliaires, ou les huiles de vidange provenant des séparateurs d'eau de cale, du matériel de filtrage des hydrocarbures ou des gattes.
- 8) «Incinérateur à bord» désigne l'incinération de déchets ou autres matières à bord d'un navire, lorsque ces déchets ou autres matières sont produits pendant l'exploitation normale du navire.
- 9) «Incinérateur de bord» désigne une installation de bord conçue essentiellement pour l'incinération.
- 10) «Navire construit» désigne un navire dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent.
- 11) «Zone de contrôle des émissions de SO_x» désigne une zone dans laquelle il est nécessaire d'adopter des mesures obligatoires particulières concernant les émissions de SO_x par les navires pour prévenir, réduire et contrôler la pollution de l'atmosphère par les SO_x et ses effets préjudiciables sur les zones terrestres et maritimes. Les zones de contrôle des émissions de SO_x sont celles qui sont mentionnées à la règle 14 de la présente Annexe.
- 12) «Navire-citerne» désigne un pétrolier tel que défini à la règle 1 4) de l'Annexe I ou un navire-citerne pour produits chimiques tel que défini à la règle 1 1) de l'Annexe II de la présente Convention.
- 13) «Le Protocole de 1997» désigne le Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif.
7. Der Ausdruck „Ölschlamm“ bezeichnet Ölschlamm aus den Separatorenanlagen für Treibstoff und Schmieröl, Schmierölrreste aus der Haupt- und der Hilfsantriebsanlage sowie Restöl aus den Bilgenentötern, aus den Ölfilteranlagen und aus Auffangwannen.
8. Der Ausdruck „Verbrennung an Bord“ bezeichnet das Verbrennen von Abfall- und sonstigen Stoffen an Bord eines Schiffes, wenn diese Abfall- oder sonstigen Stoffe aus dem normalen Betrieb dieses Schiffes stammen.
9. Der Ausdruck „bordseitige Verbrennungsanlage“ bezeichnet eine Einrichtung an Bord, die hauptsächlich dem Verbrennen dient.
10. Der Ausdruck „gebaute Schiffe“ bezeichnet Schiffe, deren Kiel gelegt ist oder die sich in einem entsprechenden Bauzustand befinden.
11. Der Ausdruck „SO_x-Emissions-Überwachungsgebiet“ bezeichnet ein Gebiet, für das die Annahme besonderer verbindlicher Maßnahmen betreffend die von Schiffen ausgehenden SO_x-Emissionen erforderlich ist, um die Luftverunreinigung durch SO_x sowie die damit zusammenhängenden schädlichen Auswirkungen auf Land- und Seegebiete zu vermeiden, zu vermindern und zu überwachen. Zu den SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten zählen die in Regel 14 genannten Gebiete.
12. Der Ausdruck „Tankerschiff“ bezeichnet Öltankerschiffe im Sinne der Regel 1 Nummer 4 der Anlage I dieses Übereinkommens und Chemikaliertankerschiffe im Sinne der Regel 1 Nummer 1 der Anlage II dieses Übereinkommens.
13. Der Ausdruck „Protokoll von 1997“ bezeichnet das Protokoll von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen.

Regulation 3

General Exceptions

Regulations of this Annex shall not apply to:

- (a) any emission necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
- (b) any emission resulting from damage to a ship or its equipment:

Règle 3

Exceptions générales

Les règles de la présente Annexe ne s'appliquent pas:

- a) aux émissions nécessaires pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer; ou
- b) aux émissions résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement:

Regel 3

Allgemeine Ausnahmen

Die Regeln dieser Anlage gelten nicht

- a) für Emissionen, die aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich sind, oder
- b) für Emissionen infolge einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung,

- | | | |
|---|---|--|
| <p>(i) provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the emission for the purpose of preventing or minimizing the emission; and</p> <p>(ii) except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.</p> | <p>i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte des émissions pour empêcher ou réduire au minimum ces émissions; et</p> <p>ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.</p> | <p>i) sofern nach Eintritt des Schadens oder Feststellung der Emission alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um die Emission zu verhüten oder auf das Mindestmaß zu verringern, und</p> <p>ii) sofern nicht der Eigner oder der Kapitän entweder in Schädigungsabsicht oder fahrlässig und in Kenntnis der Tatsache gehandelt hat, dass wahrscheinlich ein Schaden entsteht.</p> |
|---|---|--|

Regulation 4
Equivalents

(1) The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus is at least as effective as that required by this Annex.

(2) The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus as an alternative to that required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

Chapter II
Survey, Certification
and Means of Control

Regulation 5
Surveys and Inspections

(1) Every ship of 400 gross tonnage or above and every fixed and floating drilling rig and other platforms shall be subject to the surveys specified below:

- (a) an initial survey before the ship is put into service or before the certificate required under regulation 6 of this Annex is issued for the first time. This survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex;
- (b) periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of this Annex; and
- (c) a minimum of one intermediate survey during the period of validity of the cer-

Règle 4
Équivalences

1) L'Administration peut autoriser la mise en place à bord d'un navire d'installations, de matériaux, de dispositifs ou d'appareils en remplacement de ceux qui sont prescrits par la présente Annexe, à condition que ces installations, matériaux, dispositifs ou appareils soient au moins aussi efficaces que ceux qui sont prescrits par la présente Annexe.

2) L'Administration qui autorise une installation, un matériau, un dispositif ou un appareil en remplacement de ceux qui sont prescrits par la présente Annexe doit en communiquer les détails à l'Organisation, qui les diffuse aux Parties à la présente Convention pour information et pour qu'il y soit donné suite, le cas échéant.

Chapitre II
Visites,
délivrance des certificats
et mesures de contrôle

Règle 5
Visites et inspections

1) Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et toute installation de forage ou autre plate-forme fixe ou flottante doivent être soumis aux visites spécifiées ci-après:

- a) une visite initiale avant sa mise en service ou avant que le certificat prescrit par la règle 6 de la présente Annexe ne lui soit délivré pour la première fois. Cette visite doit permettre de s'assurer que l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la présente Annexe;
- b) des visites périodiques à intervalles spécifiés par l'Administration, mais n'excédant pas cinq ans, qui permettent de s'assurer que l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions de la présente Annexe; et
- c) une visite intermédiaire au minimum pendant la période de validité du certifi-

Regel 4
Gleichwertiger Ersatz

(1) Die Verwaltung kann gestatten, dass auf einem Schiff als Ersatz für die in dieser Anlage vorgeschriebenen Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte andere eingebaut werden, wenn diese mindestens ebenso wirksam wie die in dieser Anlage vorgeschriebenen sind.

(2) Die Verwaltung, die eine Einrichtung, einen Werkstoff, eine Vorrichtung oder ein Gerät als Ersatz für die in dieser Anlage vorgeschriebenen gestattet, übermittelt der Organisation Einzelheiten darüber zwecks Weiterleitung an die Vertragsparteien dieses Übereinkommens zur Unterrichtung und gegebenenfalls entsprechenden Veranlassung.

Kapitel II
Besichtigungen,
Ausstellung von Zeugnissen
und Überwachungsmaßnahmen

Regel 5
Besichtigungen und Überprüfungen

(1) Jedes Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von 400 oder mehr sowie jede feste oder schwimmende Bohrplattform und sonstige Plattformen unterliegen den nachstehend bezeichneten Besichtigungen:

- a) einer erstmaligen Besichtigung, bevor das Schiff in Dienst gestellt oder bevor das nach Regel 6 erforderliche Zeugnis zum ersten Mal ausgestellt wird. Die Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeine Anordnung und Werkstoffe in jeder Hinsicht den anwendbaren Vorschriften dieser Anlage entsprechen;
- b) regelmäßigen Besichtigungen in von der Verwaltung bestimmten Zeitabständen, mindestens jedoch alle fünf Jahre, welche die Gewähr dafür zu bieten haben, dass Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeine Anordnung und Werkstoffe in jeder Hinsicht den Vorschriften dieser Anlage entsprechen;
- c) während der Geltungsdauer des Zeugnisses mindestens einer Zwischen-

tificate which shall be such as to ensure that the equipment and arrangements fully comply with the requirements of this Annex and are in good working order. In cases where only one such intermediate survey is carried out in a single certificate validity period, and where the period of the certificate exceeds 2½ years, it shall be held within six months before or after the halfway date of the certificate's period of validity. Such intermediate surveys shall be endorsed on the certificate issued under regulation 6 of this Annex.

(2) In the case of ships of less than 400 gross tonnage, the Administration may establish appropriate measures in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

(3) Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. Such organizations shall comply with the guidelines adopted by the Organization. In every case the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey.

(4) The survey of engines and equipment for compliance with regulation 13 of this Annex shall be conducted in accordance with the NO_x Technical Code.

(5) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the certificate. Such inspections shall ensure that the equipment remains in all respects satisfactory for the service for which the equipment is intended. These inspections may be carried out by their own inspection service, nominated surveyors, recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of paragraph (1) of this regulation, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

(6) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, they shall ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken, the certificate should be withdrawn by the Administration. If the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a

cat; cette visite doit permettre de s'assurer que l'équipement et les aménagements satisfont pleinement aux prescriptions de la présente Annexe et sont en bon état de marche. Dans les cas où une seule visite intermédiaire est effectuée pendant une seule période de validité du certificat et où la période de validité de ce certificat excède 2 ans et demi, elle doit avoir lieu dans les six mois qui précèdent ou qui suivent la date à laquelle le certificat parvient à la moitié de sa période de validité. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de la règle 6 de la présente Annexe.

2) En ce qui concerne les navires d'une jauge brute inférieure à 400, l'Administration peut déterminer les mesures à prendre pour que soient respectées les dispositions applicables de la présente Annexe.

3) Les visites de navires, en ce qui concerne l'application des dispositions de la présente Annexe, doivent être effectuées par des fonctionnaires de l'Administration. Toutefois, l'Administration peut confier les visites soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle. Ces organismes doivent satisfaire aux Directives adoptées par l'Organisation. Dans tous les cas, l'Administration intéressée doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite.

4) La visite des moteurs et de l'équipement destinée à s'assurer que ceux-ci satisfont aux dispositions de la règle 13 de la présente Annexe doit se faire de la façon prévue par le Code technique sur les NO_x.

5) L'Administration doit prendre les mesures nécessaires pour que des inspections inopinées soient effectuées pendant la période de validité du certificat. Ces inspections doivent permettre de s'assurer que l'équipement reste à tous égards satisfaisant pour le service auquel il est destiné. Ces inspections peuvent être effectuées par ses propres services d'inspection, par des inspecteurs désignés, par des organismes reconnus ou par d'autres Parties à la demande de l'Administration. Lorsque l'Administration, en vertu des dispositions du paragraphe 1) de la présente règle, institue des visites annuelles obligatoires, les inspections inopinées ne sont pas obligatoires.

6) Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état de l'équipement ne correspond pas en substance aux indications du certificat, l'inspecteur ou l'organisme doit veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Administration en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat devrait être retiré par l'Administration. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'État du port doivent aussi être informées immédiatement. Lors-

besichtigung, welche die Gewähr dafür zu bieten hat, dass die Ausrüstung und die allgemeine Anordnung in jeder Hinsicht den Vorschriften dieser Anlage entsprechen und einwandfrei arbeiten. Wird während der Geltungsdauer eines Zeugnisses nur eine solche Zwischenbesichtigung durchgeführt und beträgt die Geltungsdauer des Zeugnisses mehr als zweieinhalb Jahre, so ist die Zwischenbesichtigung innerhalb von sechs Monaten vor oder nach Ablauf der Hälfte der Geltungsdauer dieses Zeugnisses durchzuführen. Diese Zwischenbesichtigungen sind in das nach Regel 6 ausgestellte Zeugnis einzutragen.

(2) Bei Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 400 kann die Verwaltung geeignete Maßnahmen festsetzen, um sicherzustellen, dass die anwendbaren Bestimmungen dieser Anlage eingehalten werden.

(3) Was die Anwendung dieser Anlage betrifft, werden die Besichtigungen von Schiffen von Bediensteten der Verwaltung durchgeführt. Jedoch kann die Verwaltung die Besichtigungen entweder für diesen Zweck ernannten Besichtigern oder von ihr anerkannten Stellen übertragen. Diese Stellen müssen die von der Organisation angenommenen Richtlinien einhalten. Die betreffende Verwaltung übernimmt in jedem Fall die volle Gewähr für die Vollständigkeit und Gründlichkeit der Besichtigung.

(4) Die Besichtigung der Maschinen und der Ausrüstung hinsichtlich der Einhaltung der Regel 13 wird nach Maßgabe der Technischen NO_x-Vorschrift durchgeführt.

(5) Die Verwaltung trifft Vorkehrungen, damit während der Geltungsdauer des Zeugnisses außerplanmäßige Überprüfungen durchgeführt werden. Diese Überprüfungen haben die Gewähr dafür zu bieten, dass die Ausrüstung in jeder Hinsicht zufrieden stellend für den vorgesehenen Verwendungszweck bleibt. Die Überprüfungen können von ihren eigenen Überprüfungsdiensten, von ernannten Besichtigern, von anerkannten Stellen oder auf Ersuchen der Verwaltung von anderen Vertragsparteien durchgeführt werden. Schreibt die Verwaltung nach Absatz 1 jährliche Pflichtbesichtigungen vor, so sind diese außerplanmäßigen Überprüfungen nicht obligatorisch.

(6) Stellt ein ernannter Besichtiger oder eine anerkannte Stelle fest, dass der Zustand der Ausrüstung nicht im Wesentlichen mit den Angaben des Zeugnisses übereinstimmt, so sorgen sie dafür, dass Abhilfemaßnahmen getroffen werden, und unterrichten umgehend die Verwaltung. Werden keine Abhilfemaßnahmen getroffen, so soll das Zeugnis von der Verwaltung eingezogen werden. Befindet sich das Schiff im Hafen einer anderen Vertragspartei, so sind die zuständigen Behörden des Hafenstaats ebenfalls sofort zu unterrich-

nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation.

(7) The equipment shall be maintained to conform with the provisions of this Annex and no changes shall be made in the equipment, systems, fittings, arrangements, or material covered by the survey, without the express approval of the Administration. The direct replacement of such equipment and fittings with equipment and fittings that conform with the provisions of this Annex is permitted.

(8) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered, which substantially affects the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, a nominated surveyor, or recognized organization responsible for issuing the relevant certificate.

Regulation 6
Issue of
International Air Pollution
Prevention Certificate

(1) An International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued, after survey in accordance with the provisions of regulation 5 of this Annex, to:

- (a) any ship of 400 gross tonnage or above engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties; and
- (b) platforms and drilling rigs engaged in voyages to waters under the sovereignty or jurisdiction of other Parties to the Protocol of 1997.

(2) Ships constructed before the date of entry into force of the Protocol of 1997 shall be issued with an International Air Pollution Prevention Certificate in accordance with paragraph (1) of this regulation no later than the first scheduled drydocking after entry into force of the Protocol of 1997, but in no case later than 3 years after entry into force of the Protocol of 1997.

qu'un fonctionnaire de l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'État du port, le gouvernement de l'État du port intéressé doit accorder au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle.

7) L'équipement doit être maintenu dans un état conforme aux dispositions de la présente Annexe et aucun changement ne doit être apporté à l'équipement, aux systèmes, aux installations, aux aménagements ou aux matériaux ayant fait l'objet de la visite, sans l'approbation expresse de l'Administration. Le simple remplacement de cet équipement et de ces installations conformes aux dispositions de la présente Annexe est autorisé.

8) Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet fondamentalement l'efficacité ou l'intégralité de son équipement visé par la présente Annexe, le capitaine ou le propriétaire du navire doit faire rapport dès que possible à l'Administration, à un inspecteur désigné ou à un organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent.

Règle 6
Délivrance
du Certificat international
de prévention
de la pollution de l'atmosphère

1) Un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré, après une visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 5 de la présente Annexe,

- a) à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties; et
- b) aux installations de forage et plates-formes qui effectuent des voyages à destination d'eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction d'autres Parties au Protocole de 1997.

2) Un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré aux navires construits avant la date d'entrée en vigueur du Protocole de 1997 conformément au paragraphe 1) de la présente règle, au plus tard lors de la première mise en cale sèche prévue après la date d'entrée en vigueur du Protocole de 1997 mais en tout cas dans un délai maximal de trois ans après l'entrée en vigueur du Protocole de 1997.

ten. Hat ein Bediensteter der Verwaltung, ein ernannter Besichtiger oder eine anerkannte Stelle die zuständigen Behörden des Hafenstaats unterrichtet, so gewährt die Regierung des betreffenden Hafenstaats dem Bediensteten, dem Besichtiger beziehungsweise der Stelle jede Unterstützung, derer sie bei der Erfüllung ihrer Pflichten nach dieser Regel bedürfen.

(7) Die Ausrüstung ist mit den Bestimmungen dieser Anlage in Einklang zu halten; an der Ausrüstung, den Systemen, den Einrichtungen, der allgemeinen Anordnung und den Werkstoffen, auf die sich die Besichtigung erstreckt hat, dürfen ohne die ausdrückliche Genehmigung der Verwaltung keine Änderungen vorgenommen werden. Der bloße Ersatz von Ausrüstung oder Einrichtungen durch Ausrüstung beziehungsweise Einrichtungen, die den Bestimmungen dieser Anlage entsprechen, ist jedoch gestattet.

(8) Wird das Schiff von einem Unfall betroffen oder wird ein Fehler entdeckt, der die Leistungsfähigkeit oder Vollständigkeit der unter diese Anlage fallenden Ausrüstung wesentlich beeinträchtigt, so hat der Kapitän oder der Eigner des Schiffes bei nächster Gelegenheit die Verwaltung, einen ernannten Besichtiger oder eine anerkannte Stelle zu unterrichten, die für die Ausstellung des einschlägigen Zeugnisses zuständig sind.

Regel 6
Ausstellung
des Internationalen Zeugnisses
über die Verhütung der
Luftverunreinigung durch Schiffe

(1) Nach der Besichtigung gemäß Regel 5 wird

- a) jedem Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von 400 oder mehr, das Reisen nach im Hoheitsbereich anderer Vertragsparteien gelegenen Häfen oder der Küste vorgelagerten Umschlagplätzen durchführt, sowie
- b) Bohrplattformen und sonstigen Plattformen, die Reisen in Gewässer unter der Souveränität oder Hoheitsgewalt anderer Vertragsparteien des Protokolls von 1997 durchführen,

ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe ausgestellt.

(2) Schiffen, die vor dem Tag des Inkrafttretens des Protokolls von 1997 gebaut worden sind, wird ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung nach Absatz 1 spätestens bei ihrem ersten planmäßigen Werftaufenthalt nach dem Inkrafttreten des Protokolls von 1997 ausgestellt, auf keinen Fall jedoch später als drei Jahre nach dem Inkrafttreten des Protokolls von 1997.

(3) Such certificate shall be issued either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the certificate.

3) Ce certificat doit être délivré soit par l'Administration, soit par toute personne ou tout organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat.

(3) Dieses Zeugnis wird entweder von der Verwaltung oder von einer von ihr ordnungsgemäß ermächtigten Person oder Stelle ausgestellt. In jedem Fall trägt die Verwaltung die volle Verantwortung für das Zeugnis.

Regulation 7

Issue of a Certificate by another Government

(1) The Government of a Party to the Protocol of 1997 may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, issue or authorize the issuance of an International Air Pollution Prevention Certificate to the ship in accordance with this Annex.

(2) A copy of the certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

(3) A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under regulation 6 of this Annex.

(4) No International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party to the Protocol of 1997.

Règle 7

Délivrance d'un certificat par un autre gouvernement

1) Le Gouvernement d'une Partie au Protocole de 1997 peut, à la demande de l'Administration, faire visiter un navire et, s'il estime que les dispositions de la présente Annexe sont observées, il délivre au navire un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère ou en autorise la délivrance conformément à la présente Annexe.

2) Une copie du certificat et une copie du rapport de visite doivent être adressées dès que possible à l'Administration qui a fait la demande.

3) Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la demande de l'Administration; il a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré conformément à la règle 6 de la présente Annexe.

4) Il ne doit pas être délivré de Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère à un navire qui est autorisé à battre le pavillon d'un État qui n'est pas Partie au Protocole de 1997.

Regel 7

Ausstellung eines Zeugnisses durch eine andere Regierung

(1) Die Regierung einer Vertragspartei des Protokolls von 1997 kann auf Ersuchen der Verwaltung die Besichtigung eines Schiffes veranlassen und diesem nach Maßgabe dieser Anlage ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe ausstellen oder ausstellen lassen, wenn sie sich davon überzeugt hat, dass die Bestimmungen dieser Anlage erfüllt sind.

(2) Der ersuchenden Verwaltung werden so bald wie möglich eine Abschrift des Zeugnisses und eine Abschrift des Besichtigungsberichts übermittelt.

(3) Ein solches Zeugnis muss die Feststellung enthalten, dass es auf Ersuchen der Verwaltung ausgestellt wurde; es hat die gleiche Gültigkeit wie ein nach Regel 6 ausgestelltes Zeugnis und wird ebenso anerkannt.

(4) Einem Schiff, das berechtigt ist, die Flagge eines Staates zu führen, der nicht Vertragspartei des Protokolls von 1997 ist, darf kein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe ausgestellt werden.

Regulation 8

Form of Certificate

The International Air Pollution Prevention Certificate shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in appendix I to this Annex. If the language used is not English, French, or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

Règle 8

Forme du Certificat

Le Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être établi dans une langue officielle du pays qui le délivre, conformément au modèle qui figure à l'appendice I de la présente Annexe. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni l'espagnol ni le français, le texte doit comprendre une traduction dans l'une de ces langues.

Regel 8

Form des Zeugnisses

Das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe ist in einer Amtssprache des ausstellenden Staates in der Form abzufassen, die dem in Anhang I wiedergegebenen Muster entspricht. Ist die verwendete Sprache nicht Englisch, Französisch oder Spanisch, so muss der Wortlaut eine Übersetzung in eine dieser Sprachen enthalten.

Regulation 9

Duration and Validity of Certificate

(1) An International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue.

(2) No extension of the five-year period of validity of the International Air Pollution Prevention Certificate shall be permitted, except in accordance with paragraph (3).

(3) If the ship, at the time when the International Air Pollution Prevention Certificate expires, is not in a port of the State whose

Règle 9

Durée et validité du Certificat

1) Un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Administration, sans que cette durée puisse excéder cinq ans à compter de la date de délivrance.

2) Aucune prorogation de la durée de validité de cinq ans du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère n'est autorisée, sauf conformément au paragraphe 3).

3) Si, à la date d'expiration du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère, le navire ne se trouve pas

Regel 9

Geltungsdauer und Gültigkeit des Zeugnisses

(1) Ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe wird für einen von der Verwaltung bestimmten Zeitabschnitt ausgestellt, der höchstens fünf Jahre ab dem Tag der Ausstellung betragen darf.

(2) Außer in den in Absatz 3 geregelten Fällen darf die fünfjährige Geltungsdauer des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe nicht verlängert werden.

(3) Befindet sich ein Schiff zu dem Zeitpunkt, zu dem das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Luftverunrei-

flag it is entitled to fly or in which it is to be surveyed, the Administration may extend the certificate for a period of no more than 5 months. Such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag it is entitled to fly or in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. After arrival in the State whose flag it is entitled to fly or in which it is to be surveyed, the ship shall not be entitled by virtue of such extension to leave the port or State without having obtained a new International Air Pollution Prevention Certificate.

dans un port de l'État dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans lequel il doit subir une visite, l'Administration peut proroger la validité du certificat pour une période n'excédant pas cinq mois. Cette prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers l'État dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans lequel il doit être visité, et ce, uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable. Après son arrivée dans l'État dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans lequel il doit être visité, le navire n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère.

gung durch Schiffe abläuft, nicht in einem Hafen des Staates, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist oder in dem es besichtigt werden soll, so kann die Verwaltung das Zeugnis um höchstens fünf Monate verlängern. Diese Verlängerung darf nur zu dem Zweck gewährt werden, dem Schiff die Fortsetzung seiner Reise nach dem Staat, dessen Flagge es zu führen berechtigt ist, oder nach dem Staat, in dem es besichtigt werden soll, zu ermöglichen, und zwar nur in Fällen, in denen dies geboten und zweckmäßig erscheint. Nach Ankunft in dem Staat, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist beziehungsweise in dem es besichtigt werden soll, ist das Schiff aufgrund dieser Verlängerung nicht berechtigt, den Hafen beziehungsweise den Staat zu verlassen, ohne ein neues Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe erhalten zu haben.

(4) An International Air Pollution Prevention Certificate shall cease to be valid in any of the following circumstances:

4) Le Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants:

(4) Ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe wird in jedem der nachstehenden Fälle ungültig:

(a) if the inspections and surveys are not carried out within the periods specified under regulation 5 of this Annex;

a) si les inspections et visites n'ont pas été effectuées dans les délais spécifiés à la règle 5 de la présente Annexe;

a) wenn die Überprüfungen und Besichtigungen nicht innerhalb der in Regel 5 bestimmten Zeitabschnitte durchgeführt werden;

(b) if significant alterations have taken place to the equipment, systems, fittings, arrangements or material to which this Annex applies without the express approval of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings with equipment or fittings that conform with the requirements of this Annex. For the purpose of regulation 13, significant alteration shall include any change or adjustment to the system, fittings, or arrangement of a diesel engine which results in the nitrogen oxide limits applied to that engine no longer being complied with; or

b) si l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements ou les matériaux auxquels s'applique la présente Annexe ont subi des modifications importantes de nature autre que le simple remplacement de l'équipement ou des installations par un équipement ou des installations conformes aux prescriptions de la présente Annexe, sans l'approbation expresse de l'Administration. Aux fins de la règle 13, une modification importante est tout changement ou ajustage du système, de l'installation ou de l'agencement d'un moteur diesel à la suite duquel ce moteur ne satisfait plus aux limites d'émission d'oxydes d'azote qui lui sont applicables; ou

b) wenn an der Ausrüstung, den Systemen oder den Einrichtungen, der allgemeinen Anordnung oder den Werkstoffen, auf die diese Anlage Anwendung findet, ohne die ausdrückliche Genehmigung der Verwaltung wesentliche Änderungen mit Ausnahme des bloßen Ersatzes von Ausrüstung oder Einrichtungen durch Ausrüstung beziehungsweise Einrichtungen, die den Vorschriften dieser Anlage entsprechen, vorgenommen worden sind. Im Sinne der Regel 13 gilt als wesentliche Änderung auch jede Veränderung oder Anpassung des Systems, des Zubehörs oder der Anordnung eines Dieselmotors, wenn als Folge davon die für den entsprechenden Motor geltenden Stickstoffoxidgrenzwerte nicht mehr eingehalten werden;

(c) upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall be issued only when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in full compliance with the requirements of regulation 5 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration of the other Party a copy of the International Air Pollution Prevention Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

c) si le navire passe sous le pavillon d'un autre État. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si le gouvernement délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait pleinement aux prescriptions de la règle 5 de la présente Annexe. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le Gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon adresse, dès que possible, à l'Administration de l'autre Partie une copie du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite pertinents, le cas échéant.

c) sobald das Schiff zur Flagge eines anderen Staates überwechselt. Ein neues Zeugnis wird nur ausgestellt, wenn sich die das neue Zeugnis ausstellende Regierung vergewissert hat, dass das Schiff den Vorschriften der Regel 5 in jeder Hinsicht entspricht. Bei einem Überwechseln zwischen Vertragsparteien übermittelt die Regierung der Vertragspartei, deren Flagge das Schiff bisher zu führen berechtigt war, wenn sie innerhalb von drei Monaten nach dem Überwechseln darum ersucht wird, der Verwaltung der anderen Vertragspartei so bald wie möglich eine Abschrift des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe, welches das Schiff vor dem Überwechseln mitführte, sowie, falls vorhanden, Abschriften der einschlägigen Besichtigungsberichte.

Regulation 10**Port State Control
on Operational Requirements**

(1) A ship, when in a port or an offshore terminal under the jurisdiction of another Party to the Protocol of 1997, is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential ship-board procedures relating to the prevention of air pollution from ships.

(2) In the circumstances given in paragraph (1) of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

(3) Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

(4) Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

Regulation 11**Detection of
Violations and Enforcement**

(1) Parties to this Annex shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of this Annex, using all appropriate and practicable measures of detection and environmental monitoring, adequate procedures for reporting and accumulation of evidence.

(2) A ship to which the present Annex applies may, in any port or offshore terminal of a Party, be subject to inspection by officers appointed or authorized by that Party for the purpose of verifying whether the ship has emitted any of the substances covered by this Annex in violation of the provision of this Annex. If an inspection indicates a violation of this Annex, a report shall be forwarded to the Administration for any appropriate action.

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

Règle 10**Contrôle des normes
d'exploitation par l'État du port**

1) Un navire qui se trouve dans un port ou un terminal au large relevant de la juridiction d'une autre Partie au Protocole de 1997 est soumis à une inspection effectuée par des fonctionnaires dûment autorisés par cette Partie en vue de vérifier l'application des normes d'exploitation prévues par la présente Annexe, lorsqu'il existe de bonnes raisons de penser que le capitaine ou les membres de l'équipage ne sont pas au fait des procédures essentielles à appliquer à bord pour prévenir la pollution de l'atmosphère par les navires.

2) Dans les circonstances visées au paragraphe 1) de la présente règle, la Partie doit prendre les dispositions nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la situation conformément aux prescriptions de la présente Annexe.

3) Les procédures relatives au contrôle par l'État du port prévues à l'article 5 de la présente Convention doivent s'appliquer dans le cas de la présente règle.

4) Aucune disposition de la présente règle ne doit être interprétée comme limitant les droits et obligations d'une Partie qui effectue le contrôle des normes d'exploitation expressément prévues dans la présente Convention.

Règle 11**Recherche
des infractions et mise en
application des dispositions**

1) Les Parties à la présente Annexe doivent coopérer à la recherche des infractions et à la mise en application des dispositions de la présente Annexe en utilisant tous les moyens pratiques appropriés de recherche et de surveillance continue du milieu ainsi que des méthodes satisfaisantes de transmission des renseignements et de rassemblement des preuves.

2) Tout navire auquel s'applique la présente Annexe peut être soumis, dans tout port ou terminal au large d'une Partie, à une inspection effectuée par des fonctionnaires désignés ou autorisés par ladite Partie, en vue de vérifier s'il a émis l'une quelconque des substances visées par la présente Annexe en infraction aux dispositions de celle-ci. Au cas où l'inspection fait apparaître une infraction aux dispositions de la présente Annexe, un rapport doit être communiqué à l'Administration pour que celle-ci prenne des mesures appropriées.

3) Toute Partie doit fournir à l'Administration la preuve, si elle existe, que ce navire a émis l'une quelconque des substances visées par la présente Annexe en infraction aux dispositions de celle-ci. Dans toute la mesure du possible, l'infraction présumée doit être portée à la connaissance du capi-

Regel 10**Hafenstaatkontrolle bezüglich betrieblicher Anforderungen**

(1) Ein Schiff, das sich in einem Hafen oder an einem der Küste vorgelagerten Umschlagplatz im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei des Protokolls von 1997 befindet, unterliegt der Überprüfung durch ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete dieser Vertragspartei bezüglich der betrieblichen Anforderungen gemäß dieser Anlage, wenn triftige Gründe für die Annahme bestehen, dass der Kapitän oder die Besatzung mit wesentlichen Abläufen an Bord, welche die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe betreffen, nicht vertraut ist.

(2) Unter den in Absatz 1 beschriebenen Umständen trifft die Vertragspartei alle notwendigen Maßnahmen, um ein Auslaufen des Schiffes so lange zu verhindern, bis die Lage entsprechend den Vorschriften dieser Anlage bereinigt worden ist.

(3) Die in Artikel 5 dieses Übereinkommens vorgeschriebenen Verfahren der Hafenstaatkontrolle gelten auch für diese Regel.

(4) Diese Regel ist nicht so auszulegen, als schränke sie die Rechte und Pflichten einer Vertragspartei ein, welche die Kontrolle der eigens in diesem Übereinkommen vorgesehenen betrieblichen Anforderungen durchführt.

Regel 11**Aufdeckung von Verstößen und Durchführung des Übereinkommens**

(1) Die Vertragsparteien dieser Anlage arbeiten bei der Aufdeckung von Verstößen und der Durchführung dieser Anlage zusammen, indem sie alle geeigneten und durchführbaren Maßnahmen der Aufdeckung und der Umweltüberwachung sowie alle angemessenen Verfahren der Nachrichtenübermittlung und des Sammelns von Beweisen anwenden.

(2) Ein Schiff, auf das diese Anlage Anwendung findet, kann in jedem Hafen oder an jedem der Küste vorgelagerten Umschlagplatz einer Vertragspartei durch von dieser Vertragspartei benannte oder ermächtigte Bedienstete einer Überprüfung unterzogen werden, um festzustellen, ob das Schiff entgegen den Bestimmungen dieser Anlage erfassten Stoffe emittiert hat. Ergibt sich bei einer Überprüfung ein Verstoß gegen diese Anlage, so wird der Verwaltung ein Bericht zur weiteren Veranlassung übermittelt.

(3) Jede Vertragspartei legt der Verwaltung etwaige Beweise dafür vor, dass das Schiff entgegen den Bestimmungen dieser Anlage erfassten Stoffe emittiert hat. Soweit möglich, teilt die zuständige Behörde der erstgenannten Vertragspartei dem Kapitän

alleged violation.

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

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

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

taine du navire par l'autorité compétente de cette Partie.

4) Dès réception de cette preuve, l'Administration doit enquêter sur l'affaire et peut demander à l'autre Partie de lui fournir des éléments complémentaires ou plus concluants sur l'infraction présumée. Si l'Administration estime que la preuve est suffisante pour lui permettre d'intenter une action, elle doit engager des poursuites dès que possible et conformément à sa législation. L'Administration doit informer rapidement la Partie qui lui a signalé l'infraction présumée, ainsi que l'Organisation, des poursuites engagées.

5) Une Partie peut aussi inspecter un navire auquel s'applique la présente Annexe lorsqu'il fait escale dans un port ou un terminal au large relevant de sa juridiction, si une autre Partie lui demande de procéder à une enquête et fournit des preuves suffisantes attestant que le navire a émis, dans un lieu quelconque, l'une quelconque des substances visées par la présente Annexe en infraction à celle-ci. Le rapport de cette enquête doit être envoyé à la Partie qui l'a demandée ainsi qu'à l'Administration afin que des mesures appropriées soient prises conformément aux dispositions de la présente Convention.

6) La législation internationale concernant la prévention, la réduction et le contrôle de la pollution du milieu marin par les navires, y compris la législation relative à la mise en application des dispositions et aux garanties, qui est en vigueur au moment de l'application ou de l'interprétation de la présente Annexe, s'applique, *mutatis mutandis*, aux règles et aux normes énoncées dans la présente Annexe.

des Schiffes diesen Verstoß mit.

(4) Sobald eine Verwaltung derartige Beweise erhalten hat, untersucht sie die Angelegenheit; sie kann von der anderen Vertragspartei weitere oder bessere Beweise für den Verstoß verlangen. Ist die Verwaltung überzeugt, dass genügend Beweise vorliegen, um ein Verfahren wegen des Verstoßes einzuleiten, so lässt sie dieses Verfahren so bald wie möglich nach ihrem Recht einleiten. Die Verwaltung unterrichtet die Vertragspartei, die den Verstoß gemeldet hat, sowie die Organisation umgehend über die von ihr getroffenen Maßnahmen.

(5) Eine Vertragspartei kann ein Schiff, auf das diese Anlage Anwendung findet, beim Anlaufen der in ihrem Hoheitsgebiet gelegenen Häfen oder der Küste vorgelagerten Umschlagplätze auch überprüfen, wenn sie von einer Vertragspartei ein Ersuchen um Untersuchung samt ausreichenden Beweisen dafür erhält, dass das Schiff irgendwo entgegen den Bestimmungen dieser Anlage irgendwelche durch die Anlage erfassten Stoffe emittiert hat. Der Bericht über diese Untersuchung ist der ersuchenden Vertragspartei und der Verwaltung zu übermitteln, so dass die entsprechenden Maßnahmen aufgrund dieses Übereinkommens getroffen werden können.

(6) Die zum Zeitpunkt der Anwendung oder Auslegung dieser Anlage geltenden völkerrechtlichen Bestimmungen über die Verhütung, Verringerung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, insbesondere die Bestimmungen über Durchsetzungs- und Sicherungsmaßnahmen, finden auf die in dieser Anlage enthaltenen Vorschriften und Normen sinngemäß Anwendung.

Chapter III

Requirements for Control of Emissions from Ships

Regulation 12

Ozone Depleting Substances

(1) Subject to the provisions of regulation 3, any deliberate emissions of ozone depleting substances shall be prohibited. Deliberate emissions include emissions occurring in the course of maintaining, servicing, repairing or disposing of systems or equipment, except that deliberate emissions do not include minimal releases associated with the recapture or recycling of an ozone depleting substance. Emissions arising from leaks of an ozone depleting substance, whether or not the leaks are deliberate, may be regulated by Parties to the Protocol of 1997.

Chapitre III

Prescriptions relatives au contrôle des émissions provenant des navires

Règle 12

Substances qui appauvrissent la couche d'ozone

1) Sous réserve des dispositions de la règle 3, toute émission délibérée de substances qui appauvrissent la couche d'ozone est interdite. Il faut considérer comme délibérées les émissions qui se produisent au cours de l'entretien, de la révision, de la réparation ou de la mise au rebut de systèmes ou de matériel, à l'exception des émissions de quantités minimales qui accompagnent la récupération ou le recyclage d'une substance qui appauvrissent la couche d'ozone. Les émissions dues à des fuites de substances qui appauvrissent la couche d'ozone, qu'elles soient délibérées ou non, peuvent être réglementées par les Parties au Protocole de 1997.

Kapitel III

Vorschriften über die Bekämpfung von Emissionen aus Schiffen

Regel 12

Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen

(1) Vorbehaltlich der Regel 3 sind alle absichtlichen Emissionen von Stoffen, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, verboten. Absichtliche Emissionen umfassen Emissionen bei der Instandhaltung, Wartung, Reparatur oder Entsorgung von Systemen oder Ausrüstungsgegenständen mit Ausnahme von kleinsten Freisetzen in Verbindung mit dem Auffangen oder Wiederaufbereiten eines Stoffes, der zu einem Abbau der Ozonschicht führt. Für Emissionen aufgrund des Austritts von Stoffen, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, können von den Vertragsparteien des Protokolls von 1997 Vorschriften erlassen werden, unabhängig davon, ob dieses Austreten absichtlich oder unabsichtlich erfolgte.

(2) New installations which contain ozone depleting substances shall be prohibited on all ships, except that new installations containing hydro-chlorofluorocarbons (HCFCs) are permitted until 1 January 2020.

(3) The substances referred to in this regulation, and equipment containing such substances, shall be delivered to appropriate reception facilities when removed from ships.

2) De nouvelles installations contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone sont interdites à bord de tous les navires; toutefois, les nouvelles installations contenant des hydrochlorofluorocarbones (HCFC) sont autorisées jusqu'au 1^{er} janvier 2020.

3) Les substances visées par la présente règle et le matériel contenant de telles substances, lorsqu'ils sont enlevés des navires, doivent être livrés à des installations de réception appropriées.

(2) Die Neuinstallation von Systemen, die Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, enthalten, ist auf allen Schiffen verboten; die Neuinstallation von Systemen, die Fluorchlorkohlenwasserstoffe (FCKWs) enthalten, ist bis zum 1. Januar 2020 zulässig.

(3) Die in dieser Regel bezeichneten Stoffe sowie Ausrüstungsgegenstände, die einen oder mehrere dieser Stoffe enthalten, sind an geeignete Auffanganlagen abzugeben, wenn sie von Bord von Schiffen entfernt werden.

Regulation 13

Nitrogen Oxides (NO_x)

- (1)
- (a) This regulation shall apply to:
- (i) each diesel engine with a power output of more than 130 kW which is installed on a ship constructed on or after 1 January 2000; and
- (ii) each diesel engine with a power output of more than 130 kW which undergoes a major conversion on or after 1 January 2000.
- (b) This regulation does not apply to:
- (i) emergency diesel engines, engines installed in lifeboats and any device or equipment intended to be used solely in case of emergency; and
- (ii) engines installed on ships solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly, provided that such engines are subject to an alternative NO_x control measure established by the Administration.
- (c) Notwithstanding the provisions of subparagraph (a) of this paragraph, the Administration may allow exclusion from the application of this regulation to any diesel engine which is installed on a ship constructed, or on a ship which undergoes a major conversion, before the date of entry into force of the present Protocol, provided that the ship is solely engaged in voyages to ports or offshore terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.
- (2)
- (a) For the purpose of this regulation, "major conversion" means a modification of an engine where:
- (i) the engine is replaced by a new engine built on or after 1 January 2000, or

Règle 13

Oxydes d'azote (NO_x)

- (1)
- a) La présente règle s'applique:
- i) à chaque moteur diesel d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW qui est installé à bord d'un navire construit le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date; et
- ii) à chaque moteur diesel d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW qui subit une transformation importante le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date.
- b) La présente règle ne s'applique pas:
- i) aux moteurs diesel de secours, aux moteurs installés à bord d'embarcations de sauvetage ni aux dispositifs ou équipements destinés à être utilisés uniquement en cas d'urgence; ni
- ii) aux moteurs installés à bord des navires qui effectuent uniquement des voyages dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon, sous réserve que les moteurs en question fassent l'objet d'une autre mesure de contrôle des NO_x établie par l'Administration.
- c) Nonobstant les dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, l'Administration peut exempter de l'application de la présente règle tout moteur diesel qui est installé à bord d'un navire construit ou ayant subi une transformation importante avant la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, à condition que ce navire effectue uniquement des voyages à destination de ports ou de terminaux au large à l'intérieur de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.
- (2)
- a) Aux fins de la présente règle, «transformation importante» désigne une transformation d'un moteur par laquelle:
- i) le moteur est remplacé par un moteur neuf construit le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date, ou

Regel 13

Stickstoffoxide (NO_x)

- (1)
- a) Diese Regel gilt für
- i) alle Dieselmotoren mit einer Antriebsleistung von mehr als 130 kW, die auf Schiffen eingebaut sind, die am oder nach dem 1. Januar 2000 gebaut worden sind, und
- ii) alle Dieselmotoren mit einer Antriebsleistung von mehr als 130 kW, an denen am oder nach dem 1. Januar 2000 ein größerer Umbau durchgeführt wird.
- b) Diese Regel gilt nicht für
- i) Dieselmotoren von Notstromgeneratoren, für Motoren, die in Rettungsbooten eingebaut sind, sowie für Vorrichtungen oder Geräte, die ausschließlich zur Verwendung in Notfällen vorgesehen sind, und
- ii) Motoren auf Schiffen, die ausschließlich auf Reisen in Gewässern unter der Souveränität oder Hoheitsgewalt des Staates eingesetzt werden, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, sofern diese Motoren einem anderen von der Verwaltung festgelegten Verfahren der Kontrolle der NO_x-Emissionen unterliegen.
- c) Ungeachtet der Bestimmungen des Buchstabens a kann die Verwaltung gestatten, dass diese Regel nicht angewandt wird auf einen Dieselmotor, der auf einem Schiff eingebaut ist, das vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Protokolls gebaut oder an dem vor jenem Tag ein größerer Umbau durchgeführt worden ist, sofern dieses Schiff ausschließlich auf Reisen zu Häfen oder zu der Küste vorgelagerten Umschlagplätzen innerhalb des Staates eingesetzt wird, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist.
- (2)
- a) Im Sinne dieser Regel bezeichnet der Ausdruck „größerer Umbau“ eine bauliche Veränderung eines Motors, bei der
- i) der Motor durch einen neuen, am oder nach dem 1. Januar 2000 gebauten Motor ersetzt wird,

- (ii) any substantial modification, as defined in the NO_x Technical Code, is made to the engine, or
- (iii) the maximum continuous rating of the engine is increased by more than 10%.
- (b) The NO_x emission resulting from modifications referred to in the sub-paragraph (a) of this paragraph shall be documented in accordance with the NO_x Technical Code for approval by the Administration.
- (3)
- (a) Subject to the provision of regulation 3 of this Annex, the operation of each diesel engine to which this regulation applies is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits:
- | | | | | | |
|-------------------------------------|--|-------------------------------------|--|--------------------------------------|---|
| (i) 17.0 g/kWh | when n is less than 130 rpm | (i) 17,0 g/kWh | lorsque n est inférieur à 130 t/m | (i) 17,0 g/kWh, | wenn n weniger als 130 min ⁻¹ beträgt; |
| (ii) 45.0*n ^(-0.2) g/kWh | when n is 130 or more but less than 2000 rpm | (ii) 45,0*n ^(-0.2) g/kWh | lorsque n est égal ou supérieur à 130 t/m mais inférieur à 2 000 t/m | (ii) 45,0*n ^(-0.2) g/kWh, | wenn n 130 min ⁻¹ oder mehr, aber weniger als 2 000 min ⁻¹ beträgt; |
| (iii) 9.8 g/kWh | when n is 2000 rpm or more | (iii) 9,8 g/kWh | lorsque n est égal ou supérieur à 2 000 t/m | (iii) 9,8 g/kWh, | wenn n 2000 min ⁻¹ oder mehr beträgt; |
- where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute).
- When using fuel composed of blends from hydrocarbons derived from petroleum refining, test procedure and measurement methods shall be in accordance with the NO_x Technical Code, taking into consideration the Test Cycles and Weighting Factors outlined in appendix II to this Annex.
- (b) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph, the operation of a diesel engine is permitted when:
- (i) an exhaust gas cleaning system, approved by the Administration in accordance with the NO_x Technical Code, is applied to the engine to reduce onboard NO_x emissions at least to the limits specified in sub-paragraph (a), or
- (ii) any other equivalent method, approved by the Administration taking into account relevant guidelines to be developed by the Organization, is applied to reduce onboard NO_x emissions at least to the limit specified in sub-paragraph (a) of this paragraph.
- ii) une modification importante, telle que définie dans le Code technique sur les NO_x, est apportée au moteur, ou
- iii) la puissance maximale continue du moteur est accrue de plus de 10 %.
- b) Les émissions de NO_x qui résultent de modifications visées à l'alinéa a) du présent paragraphe doivent être documentées conformément au Code technique sur les NO_x aux fins d'approbation par l'Administration.
- 3)
- a) Sous réserve des dispositions de la règle 3 de la présente Annexe, il est interdit de faire fonctionner un moteur diesel auquel s'applique la présente règle lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO₂) dépasse les limites suivantes:
- n représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute).
- Si le combustible utilisé est composé de mélanges d'hydrocarbures résultant du raffinage du pétrole, la procédure d'essai et les méthodes de mesures doivent être conformes au Code technique sur les NO_x, compte tenu des cycles d'essai et des coefficients de pondération indiqués à l'appendice II de la présente Annexe.
- b) Nonobstant les dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, il est permis de faire fonctionner un moteur diesel lorsque:
- i) le moteur comporte un dispositif d'épuration des gaz d'échappement, approuvé par l'Administration conformément au Code technique sur les NO_x, pour ramener les émissions de NO_x à bord au moins aux limites spécifiées à l'alinéa a); ou
- ii) une autre méthode équivalente, approuvée par l'Administration compte tenu des directives pertinentes que doit élaborer l'Organisation, est utilisée pour ramener les émissions de NO_x à bord au moins aux limites spécifiées à l'alinéa a) du présent paragraphe.
- ii) an dem Motor eine wesentliche Änderung im Sinne der Technischen NO_x-Vorschrift durchgeführt wird oder
- iii) die maximale Dauerleistung des Motors um mehr als 10 vom Hundert erhöht wird.
- b) Über die aus den baulichen Veränderungen im Sinne des Buchstabens a resultierenden NO_x-Emissionen ist ein Protokoll nach Maßgabe der Technischen NO_x-Vorschrift zu fertigen, das der Verwaltung zur Genehmigung vorzulegen ist.
- (3)
- a) Vorbehaltlich der Regel 3 ist der Betrieb eines Dieselmotors, für den die vorliegende Regel gilt, nur dann gestattet, wenn die Emissionen von Stickstoffoxiden (berechnet als Gesamtmasse an NO₂-Emissionen) aus dem betreffenden Motor innerhalb der nachstehenden Grenzwerte liegen:
- dabei bezeichnet n die Nenndrehzahl des Motors (Kurbelwellenumdrehungen pro Minute).
- Beim Einsatz von Brennstoffmischungen aus Kohlenwasserstoffen, die aus der Raffinade von Rohöl gewonnen worden sind, müssen die Prüfverfahren und Messmethoden der Technischen NO_x-Vorschrift entsprechen, wobei die Prüfzyklen und Wichtungsfaktoren nach Anhang II dieser Anlage zu berücksichtigen sind.
- b) Ungeachtet der Bestimmungen des Buchstabens a ist der Betrieb von Dieselmotoren gestattet, wenn
- i) an den Motor ein von der Verwaltung nach Maßgabe der Technischen NO_x-Vorschrift zugelassenes Abgasreinigungssystem angeschlossen ist, um die an Bord erzeugten NO_x-Emissionen mindestens auf die unter Buchstabe a genannten Grenzwerte zu verringern, oder
- ii) eine sonstige gleichwertige und von der Verwaltung nach Maßgabe der einschlägigen von der Organisation auszuarbeitenden Richtlinien zugelassene Methode angewandt wird, um die an Bord erzeugten NO_x-Emissionen mindestens auf den unter Buchstabe a genannten Grenzwert zu verringern.

Regulation 14
Sulphur Oxides (SO_x)

General requirements

(1) The sulphur content of any fuel oil used on board ships shall not exceed 4.5 % m/m.

(2) The worldwide average sulphur content of residual fuel oil supplied for use on board ships shall be monitored taking into account guidelines to be developed by the Organization.

Requirements within SO_x Emission Control Areas

(3) For the purpose of this regulation, SO_x Emission Control Areas shall include:

- (a) the Baltic Sea area as defined in regulation 10(1)(b) of Annex I; and
- (b) any other sea area, including port areas, designated by the Organization in accordance with criteria and procedures for designation of SO_x Emission Control Areas with respect to the prevention of air pollution from ships contained in appendix III to this Annex.

(4) While ships are within SO_x Emission Control Areas, at least one of the following conditions shall be fulfilled:

- (a) the sulphur content of fuel oil used on board ships in a SO_x Emission Control Area does not exceed 1.5% m/m;
- (b) an exhaust gas cleaning system, approved by the Administration taking into account guidelines to be developed by the Organization, is applied to reduce the total emission of sulphur oxides from ships, including both auxiliary and main propulsion engines, to 6.0 g SO_x/kWh or less calculated as the total weight of sulphur dioxide emission. Waste streams from the use of such equipment shall not be discharged into enclosed ports, harbours and estuaries unless it can be thoroughly documented by the ship that such waste streams have no adverse impact on the ecosystems of such enclosed ports, harbours and estuaries, based upon criteria communicated by the authorities of the port State to the Organization. The Organization shall circulate the criteria to all Parties to the Convention; or

Règle 14
Oxydes de soufre (SO_x)

Prescriptions générales

1) La teneur en soufre de tout fuel-oil utilisé à bord des navires ne doit pas dépasser 4,5 % m/m.

2) La teneur en soufre moyenne mondiale des fuel-oils résiduels livrés en vue de leur utilisation à bord des navires doit être contrôlée compte tenu des directives que doit élaborer l'Organisation.

Prescriptions applicables dans les zones de contrôle des émissions de SO_x

3) Aux fins de la présente règle, les zones de contrôle des émissions de SO_x sont:

- a) la zone de la mer Baltique, telle que définie à la règle 10 1) b) de l'Annexe I; et
- b) toute autre zone maritime, y compris les zones portuaires, désignée par l'Organisation conformément aux critères et procédures pour la désignation de zones de contrôle des émissions de SO_x aux fins de la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, lesquels figurent à l'appendice III de la présente Annexe.

4) Pendant que les navires se trouvent dans une zone de contrôle des émissions de SO_x, l'une au moins des conditions suivantes doit être remplie:

- a) la teneur en soufre du fuel-oil utilisé à bord des navires dans une zone de contrôle des émissions de SO_x ne dépasse pas 1,5 % m/m;
- b) un dispositif d'épuration des gaz d'échappement, approuvé par l'Administration compte tenu des directives que doit élaborer l'Organisation, est utilisé pour réduire la quantité totale d'oxydes de soufre émise par les appareils propulsifs principaux et auxiliaires du navire, et la ramener à 6,0 g SO_x/kWh ou moins, calculée comme étant l'émission totale pondérée de dioxyde de soufre. Les flux de déchets résultant de l'utilisation d'un tel dispositif ne doivent pas être rejetés dans des ports et estuaires fermés, à moins que le navire puisse établir avec précision et documents à l'appui que ces flux n'ont aucun effet préjudiciable sur les écosystèmes de ces ports ou estuaires fermés, d'après les critères communiqués à l'Organisation par les autorités de l'État du port. L'Organisation doit diffuser ces critères à toutes les Parties à la convention; ou

Regel 14
Schwefeloxide (SO_x)

Allgemeine Vorschriften

(1) Der Schwefelgehalt von Heizöl, das an Bord von Schiffen verfeuert wird, darf 4,5 % m/m nicht überschreiten.

(2) Der weltweite Durchschnitt des Schwefelgehalts von Heizölrückständen, die zur Verfeuerung an Bord von Schiffen geliefert werden, ist unter Berücksichtigung der von der Organisation auszuarbeitenden Richtlinien zu überwachen.

Innerhalb von SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten geltende Vorschriften

(3) Im Sinne dieser Regel gelten als SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete

- a) das Ostseegebiet im Sinne der Anlage I Regel 10 Absatz 1 Buchstabe b;
- b) alle anderen von der Organisation nach Maßgabe der in Anhang III enthaltenen Kriterien und Verfahren für die Festlegung von SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten im Hinblick auf die Luftverunreinigung durch Schiffe festgelegten Seegebiete samt Hafengebieten.

(4) Befinden sich Schiffe innerhalb von SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten, so muss mindestens eine der nachstehend genannten Bedingungen erfüllt sein:

- a) Der Schwefelgehalt von Heizöl, das an Bord von Schiffen in einem SO_x-Emissions-Überwachungsgebiet verfeuert wird, darf 1,5 % m/m nicht überschreiten;
- b) ein von der Verwaltung unter Berücksichtigung der von der Organisation auszuarbeitenden Richtlinien zugelassenes Abgasreinigungssystem wird verwendet, um die Gesamtemission an Schwefeloxiden von Schiffen, und zwar von den Hilfs- und den Hauptantriebsmaschinen, auf 6,0 g SO_x je kWh oder weniger zu verringern (berechnet als Gesamtmasse an Emissionen von Schwefeldioxid). Die bei der Verwendung dieser Ausrüstung entstehenden Abfallprodukte dürfen in die Gewässer abgeschlossener künstlicher oder natürlicher Häfen oder in Mündungsgewässer von Flüssen nur eingeleitet werden, wenn durch das Schiff in schriftlicher Form einwandfrei nachgewiesen werden kann, dass diese Abfallprodukte keine nachteiligen Auswirkungen auf die Ökosysteme dieser abgeschlossenen künstlichen oder natürlichen Häfen oder Mündungsgewässer von Flüssen haben; für diesen Nachweis sind die von den Behörden des Hafenstaats der Organisation übermittelten Kriterien zugrunde zu legen. Die Organisation leitet die Kriterien an alle Vertragsparteien des Übereinkommens weiter.

(c) any other technological method that is verifiable and enforceable to limit SO_x emissions to a level equivalent to that described in sub-paragraph (b) is applied. These methods shall be approved by the Administration taking into account guidelines to be developed by the Organization.

(5) The sulphur content of fuel oil referred to in paragraph (1) and paragraph (4)(a) of this regulation shall be documented by the supplier as required by regulation 18 of this Annex.

(6) Those ships using separate fuel oils to comply with paragraph (4)(a) of this regulation shall allow sufficient time for the fuel oil service system to be fully flushed of all fuels exceeding 1.5% m/m sulphur content prior to entry into a SO_x Emission Control Area. The volume of low sulphur fuel oils (less than or equal to 1.5% sulphur content) in each tank as well as the date, time, and position of the ship when any fuel-changeover operation is completed, shall be recorded in such log-book as prescribed by the Administration.

(7) During the first twelve months immediately following entry into force of the present Protocol, or of an amendment to the present Protocol designating a specific SO_x Emission Control Area under paragraph (3)(b) of this regulation, ships entering a SO_x Emission Control Area referred to in paragraph (3)(a) of this regulation or designated under paragraph (3)(b) of this regulation are exempted from the requirements in paragraphs (4) and (6) of this regulation and from the requirements of paragraph (5) of this regulation insofar as they relate to paragraph (4)(a) of this regulation.

Regulation 15

Volatile Organic Compounds

(1) If the emissions of volatile organic compounds (VOCs) from tankers are to be regulated in ports or terminals under the jurisdiction of a Party to the Protocol of 1997, they shall be regulated in accordance with the provisions of this regulation.

(2) A Party to the Protocol of 1997 which designates ports or terminals under its jurisdiction in which VOCs emissions are to be regulated, shall submit a notification to the Organization. This notification shall include information on the size of tankers to be controlled, on cargoes requiring vapour emission control systems, and the effective date of such control. The notification shall be submitted at least six months before the effective date.

c) toute autre technique vérifiable et dont il est possible d'assurer l'application est utilisée pour limiter les émissions de SO_x à un niveau équivalent à celui qui est spécifié à l'alinéa b). Ces techniques doivent être approuvées par l'Administration compte tenu des directives que doit élaborer l'Organisation.

5) La teneur en soufre du fuel-oil visé au paragraphe 1) et au paragraphe 4) a) de la présente règle doit être attestée par le fournisseur, de la façon prescrite par la règle 18 de la présente Annexe.

6) Les navires qui utilisent des fuel-oils distincts pour satisfaire au paragraphe 4) a) de la présente règle doivent, avant d'entrer dans une zone de contrôle des émissions de SO_x, prévoir suffisamment de temps pour que le circuit de distribution du fuel-oil se vide entièrement de tous les combustibles dont la teneur en soufre dépasse 1,5 % m/m. Le volume des fuel-oils à faible teneur en soufre (inférieure ou égale à 1,5 %) dans chaque citerne ainsi que la date, l'heure et la position du navire au moment où l'opération de changement de combustible a été achevée doivent être consignés dans le livre de bord prescrit par l'Administration.

7) Durant les douze premiers mois suivant immédiatement l'entrée en vigueur du présent Protocole, ou d'un amendement au présent Protocole désignant une zone spécifique de contrôle des émissions de SO_x en vertu du paragraphe 3) b) de la présente règle, les navires qui entrent dans la zone de contrôle des émissions de SO_x mentionnée au paragraphe 3) a) de la présente règle, ou dans une zone de contrôle des émissions de SO_x désignée en vertu du paragraphe 3) b) de la présente règle, sont exemptés de l'application des prescriptions des paragraphes 4) et 6) de la présente règle, ainsi que des prescriptions du paragraphe 5) de la présente règle dans la mesure où elles concernent le paragraphe 4) a) de la présente règle.

Règle 15

Composés organiques volatils

1) Si les émissions de composés organiques volatils (COV) provenant des navires-citernes doivent être réglementées dans les ports ou terminaux relevant de la juridiction d'une Partie au Protocole de 1997, elles doivent l'être conformément aux dispositions de la présente règle.

2) Une Partie au Protocole de 1997 qui désigne des ports ou terminaux relevant de leur juridiction dans lesquels les émissions de COV doivent être réglementées doit soumettre à l'Organisation une notification qui indique les dimensions des navires-citernes à contrôler, les cargaisons nécessitant des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs et la date à laquelle ce contrôle prend effet. Cette notification doit être soumise au moins six mois avant cette date.

c) Es darf auch jedes sonstige nachprüf- bare und durchsetzbare technische Verfahren zur Begrenzung von SO_x- Emissionen auf eine Höhe, die dem unter Buchstabe b genannten Wert gleichkommt, angewandt werden. Diese Verfahren müssen von der Verwaltung unter Berücksichtigung der von der Organisation auszuarbeitenden Richtlinien zugelassen sein.

(5) Die Höhe des Schwefelgehalts nach Absatz 1 und Absatz 4 Buchstabe a ist durch den Lieferanten in schriftlicher Form nach Regel 18 nachzuweisen.

(6) Bei Schiffen, die unterschiedliche Heizöle verwenden, um Absatz 4 Buchstabe a zu entsprechen, muss genügend Zeit vorgesehen sein, damit vor ihrem Einfahren in ein SO_x-Emissions-Überwachungsgebiet alle Reste von Brennstoffen mit einem Schwefelgehalt von mehr als 1,5 % m/m aus dem Brennstoffbetriebs- system vollständig herausgespült werden können. Die Menge an Heizölen mit geringem Schwefelgehalt (bis zu 1,5 % m/m) in jedem Tank sowie Datum, Zeitpunkt und Schiffsposition bei Durchführung des Öl- wechselvorgangs müssen in einem von der Verwaltung vorgeschriebenen Bordbuch eingetragen werden.

(7) In den ersten zwölf Monaten unmittelbar nach Inkrafttreten dieses Protokolls oder einer Änderung dieses Protokolls, durch die nach Absatz 3 Buchstabe b ein bestimmtes SO_x-Emissions-Überwachungsgebiet festgelegt wird, sind Schiffe, die in ein in Absatz 3 Buchstabe a bezeichnetes oder nach Absatz 3 Buchstabe b festgelegtes SO_x-Emissions-Überwachungs- gebiet einlaufen, von den Vorschriften der Absätze 4 und 6 ganz und von den Vor- schriften des Absatzes 5 insoweit befreit, als diese sich auf Absatz 4 Buchstabe a beziehen.

Regel 15

Flüchtige organische Verbindungen

(1) Sollen für die Emissionen von flüchtigen organischen Verbindungen (VOCs) von Tankschiffen in Häfen und an Umschlag- plätzen im Hoheitsbereich der Vertragspar- teien des Protokolls von 1997 Regelungen geschaffen werden, so muss dies nach Maßgabe dieser Regel geschehen.

(2) Eine Vertragspartei des Protokolls von 1997, die Häfen oder Umschlagplätze in ihrem Hoheitsbereich bezeichnet, in denen die Emissionen von flüchtigen orga- nischen Verbindungen geregelt werden sollen, hat dies der Organisation zu notifi- zieren. Die Notifikation muss Angaben ent- halten über die Größe der Tankschiffe, die der Überwachung unterliegen sollen, über die Ladungen, für die ein Überwachungs- system für gasförmige Emissionen vorge- schrieben werden soll, und über den Zeit-

(3) The Government of each Party to the Protocol of 1997 which designates ports or terminals at which VOCs emissions from tankers are to be regulated shall ensure that vapour emission control systems, approved by that Government taking into account the safety standards developed by the Organization, are provided in ports and terminals designated, and are operated safely and in a manner so as to avoid undue delay to the ship.

(4) The Organization shall circulate a list of the ports and terminals designated by the Parties to the Protocol of 1997 to other Parties to the Protocol of 1997 and Member States of the Organization for their information.

(5) All tankers which are subject to vapour emission control in accordance with the provisions of paragraph (2) of this regulation shall be provided with a vapour collection system approved by the Administration taking into account the safety standards developed by the Organization, and shall use such system during the loading of such cargoes. Terminals which have installed vapour emission control systems in accordance with this regulation may accept existing tankers which are not fitted with vapour collection systems for a period of three years after the effective date identified in paragraph (2).

(6) This regulation shall only apply to gas carriers when the type of loading and containment systems allow safe retention of non-methane VOCs on board, or their safe return ashore.

Regulation 16
Shipboard Incineration

(1) Except as provided in paragraph (5), shipboard incineration shall be allowed only in a shipboard incinerator.

(2)

a) Except as provided in sub-paragraph (b) of this paragraph, each incinerator installed on board a ship on or after 1 January 2000 shall meet the requirements contained in appendix IV to this Annex. Each incinerator shall be approved by the Administration taking into account the standard specifica-

3) Le Gouvernement de chaque Partie au Protocole de 1997 qui désigne des ports ou terminaux dans lesquels les émissions de COV provenant des navires-citernes doivent être réglementées doit s'assurer que des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs, approuvés par lui compte tenu des normes de sécurité élaborées par l'Organisation, sont installés dans les ports et terminaux désignés et sont exploités en toute sécurité et de manière à éviter de causer un retard indu au navire.

4) L'Organisation doit diffuser une liste des ports et terminaux désignés par les Parties au Protocole de 1997 aux autres Parties au Protocole de 1997 et aux États Membres de l'Organisation, pour information.

5) Tous les navires-citernes soumis à un contrôle des émissions de vapeurs conformément aux dispositions du paragraphe 2) de la présente règle doivent être pourvus d'un collecteur de vapeurs approuvé par l'Administration compte tenu des normes de sécurité élaborées par l'Organisation et doivent utiliser ce système lors du chargement des cargaisons en question. Les terminaux qui ont mis en place des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs conformément à la présente règle peuvent accepter les navires-citernes existants qui ne sont pas pourvus de collecteurs de vapeurs pendant une période de trois ans après la date notifiée en vertu du paragraphe 2).

6) La présente règle ne s'applique aux transporteurs de gaz que lorsque le type de systèmes de chargement et de confinement permet de conserver à bord en toute sécurité les COV ne contenant pas de méthane ou de les réacheminer en toute sécurité à terre.

Règle 16
Incinération à bord

1) Sauf dans le cas prévu au paragraphe 5), l'incinération à bord n'est autorisée que dans un incinérateur de bord.

2)

a) Sauf dans le cas prévu à l'alinéa b) du présent paragraphe, chaque incinérateur installé à bord d'un navire le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date doit satisfaire aux prescriptions de l'appendice IV de la présente Annexe. Chaque incinérateur doit être approuvé par l'Administration, compte tenu des spé-

punkt des Inkrafttretens der entsprechenden Überwachungsmaßnahmen. Die Notifikation muss mindestens sechs Monate vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens erfolgen.

(3) Die Regierung jeder Vertragspartei des Protokolls von 1997, die Häfen oder Umschlagplätze bezeichnet, in denen von Tankschiffen stammende Emissionen von flüchtigen organischen Verbindungen geregelt werden sollen, hat sicherzustellen, dass in den bezeichneten Häfen und Umschlagplätzen von der Regierung unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Sicherheitsnormen zugelassene Überwachungssysteme für gasförmige Emissionen zur Verfügung stehen sowie dass deren Betrieb sicher und in einer Weise erfolgt, durch die unangemessene Verzögerungen für die Schiffe vermieden werden.

(4) Die Organisation übermittelt den Vertragsparteien des Protokolls von 1997 und den Mitgliedstaaten der Organisation zu deren Unterrichtung eine Aufstellung der von den Vertragsparteien des Protokolls von 1997 bezeichneten Häfen und Umschlagplätze.

(5) Alle Tankschiffe, die nach Absatz 2 der Überwachung der von ihnen ausgehenden gasförmigen Emissionen unterliegen, sind mit einem Sammel- und Rückführungssystem für gasförmige Emissionen auszustatten, das von der Verwaltung unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Sicherheitsnormen zugelassen worden ist, und haben dieses Sammel- und Rückführungssystem beim Anbordnehmen der betreffenden Ladung zu benutzen. Umschlagplätze, an denen der vorliegenden Regel entsprechende Sammel- und Rückführungssysteme für gasförmige Emissionen installiert sind, dürfen für einen Zeitabschnitt von drei Jahren nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens im Sinne des Absatzes 2 vorhandene Tankschiffe abfertigen, die nicht mit einem Sammel- und Rückführungssystem für gasförmige Emissionen ausgerüstet sind.

(6) Diese Regel gilt für Gastankschiffe nur dann, wenn die Bauart ihrer Ladevorrichtungen und Ladungsumschließungen das gefahrlose Zurückhalten von anderen flüchtigen organischen Verbindungen als Methan an Bord oder deren gefahrlose Rückführung an Land gestatten.

Regel 16
Verbrennung an Bord

(1) Vorbehaltlich des Absatzes 5 ist die Verbrennung an Bord nur in einer bordseitigen Verbrennungsanlage gestattet.

(2)

a) Außer in den unter Buchstabe b) geregelten Fällen muss jede am oder nach dem 1. Januar 2000 auf einem Schiff eingebaute Verbrennungsanlage den Vorschriften des Anhangs IV entsprechen. Jede einzelne Verbrennungsanlage muss von der Verwaltung unter Berücksichtigung der von der

tions for shipboard incinerators developed by the Organization.

- (b) The Administration may allow exclusion from the application of sub-paragraph (a) of this paragraph to any incinerator which is installed on board a ship before the date of entry into force of the Protocol of 1997, provided that the ship is solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly.

(3) Nothing in this regulation affects the prohibition in, or other requirements of, the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, as amended, and the 1996 Protocol thereto.

(4) Shipboard incineration of the following substances shall be prohibited:

- (a) Annex I, II and III cargo residues of the present Convention and related contaminated packing materials;
- (b) polychlorinated biphenyls (PCBs);
- (c) garbage, as defined in Annex V of the present Convention, containing more than traces of heavy metals; and
- (d) refined petroleum products containing halogen compounds.

(5) Shipboard incineration of sewage sludge and sludge oil generated during the normal operation of a ship may also take place in the main or auxiliary power plant or boilers, but in those cases, shall not take place inside ports, harbours and estuaries.

(6) Shipboard incineration of polyvinyl chlorides (PVCs) shall be prohibited, except in shipboard incinerators for which IMO Type Approval Certificates have been issued.

(7) All ships with incinerators subject to this regulation shall possess a manufacturer's operating manual which shall specify how to operate the incinerator within the limits described in paragraph 2 of appendix IV to this Annex.

(8) Personnel responsible for operation of any incinerator shall be trained and capable of implementing the guidance provided in the manufacturer's operating manual.

(9) Monitoring of combustion flue gas outlet temperature shall be required at all times and waste shall not be fed into a continuous-feed shipboard incinerator when the temperature is below the minimum allowed temperature of 850 °C. For batch-loaded shipboard incinerators, the unit

cifications normalisées applicables aux incinérateurs de bord qui ont été élaborées par l'Organisation.

- b) L'Administration peut exempter de l'application de l'alinéa a) du présent paragraphe tout incinérateur qui est installé à bord d'un navire avant la date d'entrée en vigueur du Protocole de 1997, à condition que ce navire effectue uniquement des voyages dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État dont il est autorisé à battre le pavillon.

3) Aucune disposition de la présente règle ne porte atteinte à l'interdiction ou aux autres prescriptions prévues dans la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, telle que modifiée, et dans le Protocole de 1996 y relatif.

4) L'incinération à bord des substances énumérées ci-après est interdite:

- a) résidus de cargaison visés par les Annexes I, II et III de la présente Convention et matériaux contaminés utilisés pour leur conditionnement;
- b) biphényles polychlorés (PCB);
- c) ordures, telles que définies à l'Annexe V de la présente Convention, contenant plus que des traces de métaux lourds; et
- d) produits pétroliers raffinés contenant des composés halogénés.

5) L'incinération à bord de boues d'épuration ou de boues d'hydrocarbures produites pendant l'exploitation normale du navire peut également se faire dans les machines principales ou auxiliaires ou dans les chaudières mais dans ce cas, elle ne doit pas être effectuée dans des ports et des estuaires.

6) L'incinération à bord de chlorures de polyvinyle (PVC) est interdite, sauf si elle a lieu dans des incinérateurs de bord pour lesquels des certificats OMI d'approbation par type ont été délivrés.

7) Tous les navires équipés d'incinérateurs soumis à la présente règle doivent avoir à bord un manuel d'exploitation du fabricant qui spécifie comment exploiter l'incinérateur dans les limites décrites au paragraphe 2) de l'appendice IV de la présente Annexe.

8) Le personnel responsable de l'exploitation de tout incinérateur doit avoir reçu une formation et être capable d'appliquer les instructions fournies dans le manuel d'exploitation du fabricant.

9) La température des gaz à la sortie de la chambre de combustion doit faire l'objet d'une surveillance permanente et les déchets ne doivent pas être chargés dans un incinérateur de bord à chargement continu lorsque la température est inférieure à la température minimale admissible de

Organisation ausgearbeiteten Normspezifikation für bordseitige Verbrennungsanlagen zugelassen werden.

- b) Die Verwaltung kann gestatten, dass Buchstabe a nicht angewandt wird auf eine Verbrennungsanlage, die vor dem Tag des Inkrafttretens des Protokolls von 1997 auf einem Schiff eingebaut worden ist, sofern dieses Schiff ausschließlich auf Reisen in Gewässern unter der Souveränität oder Hoheitsgewalt des Staates eingesetzt wird, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist.

(3) Diese Regel berührt nicht die Verbote oder sonstigen Vorschriften des Übereinkommens von 1972 über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen in seiner jeweils geltenden Fassung und des Protokolls von 1996 zu jenem Übereinkommen.

(4) Das Verbrennen folgender Stoffe an Bord ist verboten:

- a) Rückstände von Ladungen nach den Anlagen I, II und III des Übereinkommens sowie dazugehörige verunreinigte Verpackungen;
- b) polychlorierte Biphenyle (PCBs);
- c) Schiffsmüll im Sinne der Anlage V des Übereinkommens, der mehr als nur Spuren von Schwermetall enthält;
- d) raffinierte Rohölprodukte, die Halogenverbindungen enthalten.

(5) Das Verbrennen von Ölschlamm und ölschlammhaltigen Abwässern, die beim normalen Betrieb eines Schiffes entstanden sind, darf auch in der Haupt- oder Hilfsantriebsanlage oder in einem Haupt- oder Hilfskessel stattfinden, in einem solchen Fall jedoch nicht innerhalb von künstlichen oder natürlichen Häfen sowie in Flussmündungsgebieten.

(6) Das Verbrennen von Polyvinylchloriden (PVCs) ist verboten, es sei denn, es erfolgt in bordseitigen Verbrennungsanlagen, für die IMO-Baumusterzulassungen erteilt worden sind.

(7) Alle Schiffe mit Verbrennungsanlagen, die dieser Regel unterliegen, müssen eine Bedienungsanleitung des Herstellers besitzen, in der dargestellt ist, wie beim Betrieb der Verbrennungsanlage die Grenzwerte nach Anhang IV Absatz 2 einzuhalten sind.

(8) Das für den Betrieb von Verbrennungsanlagen zuständige Personal muss dafür ausgebildet sowie in der Lage sein, die Hinweise in der Bedienungsanleitung des Herstellers umzusetzen.

(9) Die Temperatur an der Austrittsöffnung für den Verbrennungsabluftstrom muss ständig überwacht werden; außerdem darf Abfall einer Verbrennungsanlage nicht im Verfahren der kontinuierlichen Brenngutzuführung zugeführt werden, wenn die Temperatur in der Brennkammer

shall be designed so that the temperature in the combustion chamber shall reach 600 °C within 5 minutes after start-up.

(10) Nothing in this regulation precludes the development, installation and operation of alternative design shipboard thermal waste treatment devices that meet or exceed the requirements of this regulation.

Regulation 17

Reception Facilities

(1) The Government of each Party to the Protocol of 1997 undertakes to ensure the provision of facilities adequate to meet the:

(a) needs of ships using its repair ports for the reception of ozone depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships;

(b) needs of ships using its ports, terminals or repair ports for the reception of exhaust gas cleaning residues from an approved exhaust gas cleaning system when discharge into the marine environment of these residues is not permitted under regulation 14 of this Annex;

without causing undue delay to ships, and

(c) needs in ship breaking facilities for the reception of ozone depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships.

(2) Each Party to the Protocol of 1997 shall notify the Organization for transmission to the Members of the Organization of all cases where the facilities provided under this regulation are unavailable or alleged to be inadequate.

Regulation 18

Fuel Oil Quality

(1) Fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board ships to which this Annex applies shall meet the following requirements:

(a) except as provided in sub-paragraph (b):

850 °C. Dans le cas des incinérateurs à chargement discontinu, l'appareil doit être conçu de manière à ce que la température dans la chambre de combustion atteigne 600 °C dans un délai de 5 minutes après l'allumage.

10) Aucune disposition de la présente règle n'empêche la mise au point, l'installation et l'exploitation d'autres types d'appareils de traitement thermique des déchets à bord qui satisfont aux prescriptions de la présente règle ou à des prescriptions encore plus sévères.

Règle 17

Installations de réception

1) Le Gouvernement de chaque Partie au Protocole de 1997 s'engage à faire assurer la mise en place d'installations adaptées aux:

a) besoins des navires qui utilisent ses ports de réparation, pour la réception des substances qui appauvrissent la couche d'ozone et du matériel contenant ces substances lorsqu'ils sont enlevés des navires;

b) besoins des navires qui utilisent ses ports, terminaux ou ports de réparation, pour la réception des résidus de l'épuration des gaz d'échappement qui proviennent d'un dispositif approuvé d'épuration des gaz d'échappement lorsque le rejet de ces résidus dans le milieu marin n'est pas autorisé aux termes de la règle 14 de la présente Annexe;

sans imposer de retards indus aux navires, et

c) besoins, dans les installations de démolition des navires, pour la réception des substances qui appauvrissent la couche d'ozone et du matériel contenant ces substances lorsqu'ils sont enlevés des navires.

2) Chaque Partie au Protocole de 1997 doit notifier à l'Organisation, pour communication aux Membres de l'Organisation, tous les cas où les installations prescrites par la présente règle ne sont pas disponibles ou sont estimées insuffisantes.

Règle 18

Qualité du fuel-oil

1) Le fuel-oil qui est livré et utilisé aux fins de combustion à bord des navires auxquels s'applique la présente Annexe doit satisfaire aux prescriptions suivantes:

a) sauf dans le cas prévu à l'alinéa b):

unter dem Grenzwert von 850 °C liegt. Verbrennungsanlagen mit schubweiser Brenngutzuführung müssen so konstruiert sein, dass die Temperatur in der Brennkammer innerhalb von fünf Minuten nach Beginn des Verbrennungsvorgangs 600 °C erreicht.

(10) Diese Regel ist nicht so auszulegen, als verbiete sie die Entwicklung, den Einbau oder den Betrieb von andersartig konstruierten bordseitigen Anlagen zur Hitzebehandlung von Abfällen, sofern diese Anlagen mindestens den Vorschriften dieser Regel entsprechen.

Regel 17

Auffanganlagen

(1) Die Regierung jeder Vertragspartei des Protokolls von 1997 verpflichtet sich, sicherzustellen,

a) dass für die Aufnahme von Stoffen, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, und von Ausrüstungsgegenständen, die solche Stoffe enthalten, wenn sie von Bord entfernt werden, Anlagen mit ausreichender Kapazität für die Schiffe zur Verfügung stehen, welche die Reparaturhäfen der Vertragspartei in Anspruch nehmen, und

b) dass für die Aufnahme von Rückständen aus der Abgasreinigung, die aus einem zugelassenen Abgasreinigungssystem stammen, wenn das Einleiten dieser Rückstände in die Meeresumwelt nach Regel 14 nicht erlaubt ist, Anlagen mit ausreichender Kapazität für die Schiffe zur Verfügung stehen, welche die Handelshäfen, Umschlagplätze oder Reparaturhäfen der Vertragspartei in Anspruch nehmen,

ohne dass es für diese Schiffe zu unangemessenen Verzögerungen kommt;

c) dass für die Aufnahme von Stoffen, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, und von Ausrüstungsgegenständen, die solche Stoffe enthalten, wenn sie von Bord entfernt werden, in Abbruchwerften Anlagen mit ausreichender Kapazität zur Verfügung stehen.

(2) Jede Vertragspartei des Protokolls von 1997 teilt der Organisation zur Weiterleitung an die Mitglieder der Organisation alle Fälle mit, in denen die aufgrund dieser Regel eingerichteten Anlagen nicht verfügbar oder nach ihrer Auffassung unzureichend sind.

Regel 18

Qualität des Heizöls

(1) Heizöl, das zum Zweck der Verfeuerung an Bord von Schiffen, für die diese Anlage gilt, geliefert und dort verwendet wird, muss folgende Anforderungen erfüllen:

a) Abgesehen von den unter Buchstabe b) geregelten Fällen

- | | | |
|--|---|---|
| <p>(i) the fuel oil shall be blends of hydrocarbons derived from petroleum refining. This shall not preclude the incorporation of small amounts of additives intended to improve some aspects of performance;</p> <p>(ii) the fuel oil shall be free from inorganic acid;</p> <p>(iii) the fuel oil shall not include any added substance or chemical waste which either:</p> <p>(1) jeopardizes the safety of ships or adversely affects the performance of the machinery, or</p> <p>(2) is harmful to personnel, or</p> <p>(3) contributes overall to additional air pollution; and</p> | <p>i) le fuel-oil doit être un mélange d'hydrocarbures résultant du raffinage du pétrole. Il peut toutefois incorporer de petites quantités d'additifs destinés à améliorer certains aspects liés à la performance;</p> <p>ii) le fuel-oil doit être exempt d'acides inorganiques; et</p> <p>iii) le fuel-oil ne doit contenir aucun additif ou déchet chimique qui:</p> <p>1) compromette la sécurité du navire ou affecte la performance des machines, ou</p> <p>2) soit nuisible pour le personnel, ou</p> <p>3) contribue globalement à accroître la pollution de l'atmosphère; et</p> | <p>i) muss das Heizöl ein Gemisch aus Kohlenwasserstoffen sein, die aus der Raffinade von Rohöl gewonnen werden. Diese Bestimmung schließt nicht aus, dass zur Verbesserung bestimmter Aspekte der Brennstoffleistung geringe Mengen von Additiven zugesetzt sein dürfen;</p> <p>ii) muss das Heizöl frei von anorganischen Säuren sein;</p> <p>iii) darf das Heizöl keine Zusatzstoffe oder chemischen Abfälle enthalten,</p> <p>1. welche die Schiffssicherheit gefährden oder die Leistung der Maschinenanlage beeinträchtigen oder</p> <p>2. die für Menschen gesundheitsschädlich sind oder</p> <p>3. die in ihrer Gesamtheit die Luft zusätzlich verschmutzen;</p> |
| <p>(b) fuel oil for combustion purposes derived by methods other than petroleum refining shall not:</p> <p>(i) exceed the sulphur content set forth in regulation 14 of this Annex;</p> <p>(ii) cause an engine to exceed the NO_x emission limits set forth in regulation 13(3)(a) of this Annex;</p> <p>(iii) contain inorganic acid; and</p> <p>(iv)</p> <p>(1) jeopardize the safety of ships or adversely affect the performance of the machinery, or</p> <p>(2) be harmful to personnel, or</p> <p>(3) contribute overall to additional air pollution.</p> <p>(2) This regulation does not apply to coal in its solid form or nuclear fuels.</p> <p>(3) For each ship subject to regulations 5 and 6 of this Annex, details of fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board shall be recorded by means of a bunker delivery note which shall contain at least the information specified in appendix V to this Annex.</p> <p>(4) The bunker delivery note shall be kept on board the ship in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times. It shall be retained for a period of three years after the fuel oil has been delivered on board.</p> <p>(5)</p> <p>(a) The competent authority of the Government of a Party to the Protocol of 1997 may inspect the bunker delivery notes on board any ship to which this Annex</p> | <p>b) le fuel-oil destiné à la combustion qui est obtenu par des procédés autres que le raffinage du pétrole ne doit pas:</p> <p>i) dépasser la teneur en soufre indiquée à la règle 14 de la présente Annexe;</p> <p>ii) provoquer un dépassement, par un moteur, des limites d'émission de NO_x spécifiées à la règle 13 3) a) de la présente Annexe;</p> <p>iii) contenir des acides inorganiques; et</p> <p>iv)</p> <p>1) compromettre la sécurité du navire ou affecter la performance des machines; ou</p> <p>2) être nuisible pour le personnel; ou</p> <p>3) contribuer globalement à accroître la pollution de l'atmosphère.</p> <p>2) La présente règle ne s'applique pas au charbon sous forme solide, ni aux combustibles nucléaires.</p> <p>3) Pour chaque navire visé par les règles 5 et 6 de la présente Annexe, les détails du fuel-oil qui est livré et utilisé aux fins de combustion à bord doivent être consignés dans une note de livraison de soutes, laquelle doit contenir au moins les renseignements spécifiés à l'appendice V de la présente Annexe.</p> <p>4) La note de livraison de soutes doit être conservée à bord dans un endroit où elle soit facilement accessible aux fins d'inspection à tout moment raisonnable. Elle doit être conservée pendant une période de trois ans à compter de la livraison du fuel-oil à bord.</p> <p>5)</p> <p>a) L'autorité compétente du Gouvernement d'une Partie au Protocole de 1997 peut inspecter les notes de livraison de soutes à bord de tout navire auquel</p> | <p>b) Heizöl zum Zweck der Verfeuerung, das auf andere Weise als aus der Raffinade von Rohöl gewonnen wird,</p> <p>i) darf keinen höheren als den in Regel 14 genannten Schwefelgehalt aufweisen,</p> <p>ii) darf nicht dazu führen, dass ein Motor die in Regel 13 Absatz 3 Buchstabe a genannten Grenzwerte für NO_x-Emissionen überschreitet,</p> <p>iii) muss frei von anorganischen Säuren sein und</p> <p>iv) darf nicht</p> <p>1. die Schiffssicherheit gefährden oder die Leistung der Maschinenanlage beeinträchtigen oder</p> <p>2. für Menschen gesundheitsschädlich sein oder</p> <p>3. in seiner Gesamtheit die Luft zusätzlich verschmutzen.</p> <p>(2) Diese Regel gilt nicht für Kohle in fester Form oder für Kernbrennstoffe.</p> <p>(3) Für jedes Schiff, das den Regeln 5 und 6 unterliegt, sind über das Heizöl, das zum Zweck der Verfeuerung an Bord geliefert und dort verwendet wird, genaue Aufzeichnungen in Form einer Bunkerlieferbescheinigung, die mindestens die in Anhang V aufgeführten Angaben enthält, zu führen.</p> <p>(4) Die Bunkerlieferbescheinigung ist an Bord des Schiffes so aufzubewahren, dass sie ohne weiteres für eine Überprüfung zu jeder zumutbaren Zeit zur Verfügung steht. Sie ist für einen Zeitraum von drei Jahren, nachdem das Heizöl an Bord geliefert wurde, aufzubewahren.</p> <p>(5)</p> <p>a) Die zuständige Dienststelle der Regierung einer Vertragspartei des Protokolls von 1997 kann die Bunkerlieferbescheinigungen an Bord eines Schiffes, für</p> |

applies while the ship is in its port or offshore terminal, may make a copy of each delivery note, and may require the master or person in charge of the ship to certify that each copy is a true copy of such bunker delivery note. The competent authority may also verify the contents of each note through consultations with the port where the note was issued.

- (b) The inspection of the bunker delivery notes and the taking of certified copies by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

(6) The bunker delivery note shall be accompanied by a representative sample of the fuel oil delivered taking into account guidelines to be developed by the Organization. The sample is to be sealed and signed by the supplier's representative and the master or officer in charge of the bunker operation on completion of bunkering operations and retained under the ship's control until the fuel oil is substantially consumed, but in any case for a period of not less than twelve months from the time of delivery.

(7) Parties to the Protocol of 1997 undertake to ensure that appropriate authorities designated by them:

- (a) maintain a register of local suppliers of fuel oil;
- (b) require local suppliers to provide the bunker delivery note and sample as required by this regulation, certified by the fuel oil supplier that the fuel oil meets the requirements of regulations 14 and 18 of this Annex;
- (c) require local suppliers to retain a copy of the bunker delivery note for at least 3 years for inspection and verification by the port State as necessary;
- (d) take action as appropriate against fuel oil suppliers that have been found to deliver fuel oil that does not comply with that stated on the bunker delivery note;
- (e) inform the Administration of any ship receiving fuel oil found to be noncompliant with the requirements of regulations 14 or 18 of this Annex; and
- (f) inform the Organization for transmission to Parties to the Protocol of 1997

s'applique la présente Annexe alors que le navire se trouve dans son port ou terminal au large; elle peut faire une copie de chaque note de livraison et demander au capitaine ou à la personne responsable du navire de certifier que chaque copie est une copie conforme de la note de livraison de soutes en question. L'autorité compétente peut aussi vérifier le contenu de chaque note en contactant le port où la note a été délivrée.

- b) Lorsqu'elle inspecte les notes de livraison de soutes et qu'elle fait établir des copies certifiées conformes en vertu du présent paragraphe, l'autorité compétente doit procéder le plus rapidement possible sans retarder indûment le navire.

6) La note de livraison de soutes doit être accompagnée d'un échantillon représentatif du fuel-oil livré compte tenu des directives que doit élaborer l'Organisation. L'échantillon doit être scellé et recevoir la signature du représentant du fournisseur et celle du capitaine ou de l'officier chargé de l'opération de soutage, lorsque les opérations de soutage sont terminées, et il doit être conservé sous le contrôle du navire jusqu'à ce que le fuel-oil soit en grande partie consommé mais en tout cas pendant une période d'au moins douze mois à compter de la date de livraison.

7) Les Parties au Protocole de 1997 s'engagent à faire en sorte que les autorités compétentes désignées par elles:

- a) tiennent un registre des fournisseurs locaux de fuel-oil;
- b) exigent des fournisseurs locaux qu'ils établissent la note de livraison de soutes et fournissent un échantillon conformément aux prescriptions de la présente règle, le fournisseur du fuel-oil attestant que le fuel-oil satisfait aux prescriptions des règles 14 et 18 de la présente Annexe;
- c) exigent des fournisseurs locaux qu'ils conservent une copie de la note de livraison de soutes pendant trois ans au moins aux fins d'inspection et de vérification par l'État du port, si nécessaire;
- d) prennent des mesures appropriées à l'encontre des fournisseurs de fuel-oil qui s'avèrent avoir livré du fuel-oil qui n'est pas conforme aux indications de la note de livraison de soutes;
- e) informent l'Administration de tout cas où un navire a reçu du fuel-oil qui s'est avéré ne pas satisfaire aux prescriptions de la règle 14 ou de la règle 18; et
- f) informent l'Organisation, pour communication aux Parties au Protocole de

das diese Anlage gilt, während seines Aufenthalts in einem ihrer Häfen oder an einem ihrer der Küste vorgelagerten Umschlagplätze überprüfen, Abschriften jeder Bunkerlieferbescheinigung fertigen und die Richtigkeit dieser Abschriften vom Kapitän oder von einer anderen für das Schiff verantwortlichen Person beglaubigen lassen. Die zuständige Dienststelle kann die Richtigkeit jeder Bescheinigung auch durch Konsultationen mit den zuständigen Stellen des Hafens überprüfen, wo die Bescheinigung ausgestellt worden ist.

- b) Die Überprüfung der Bunkerlieferbescheinigungen und die Anfertigung von beglaubigten Abschriften durch die zuständige Dienststelle aufgrund dieses Absatzes sind so schnell wie möglich und ohne unangemessene Verzögerung für das Schiff durchzuführen.

(6) Der Bunkerlieferbescheinigung ist eine typische Probe des gelieferten Heizöls beizugeben, wobei die von der Organisation auszuarbeitenden Richtlinien zu berücksichtigen sind. Nach Beendigung des Bunkerns ist das Probengefäß luftdicht zu verschließen, vom Vertreter des Lieferanten und vom Kapitän oder von dem für das Bunkern verantwortlichen Schiffsoffizier mit ihrer Unterschrift zu versehen und so lange im Verantwortungsbereich des Schiffes aufzubewahren, bis das Heizöl im Wesentlichen verbraucht ist, auf jeden Fall aber mindestens zwölf Monate lang, gerechnet ab dem Tag der Lieferung.

(7) Die Vertragsparteien des Protokolls von 1997 verpflichten sich, sicherzustellen, dass von ihnen bestimmte geeignete Dienststellen

- a) ein Verzeichnis der örtlich tätigen Heizöllieferanten führen;
- b) den örtlich tätigen Heizöllieferanten vorschreiben, die nach dieser Regel vorgeschriebenen Bunkerlieferbescheinigungen einschließlich einer vom Heizöllieferanten unterzeichneten Bestätigung, dass das Heizöl den Regeln 14 und 18 entspricht, auszustellen und die nach dieser Regel vorgeschriebenen Proben abzugeben;
- c) den örtlich tätigen Heizöllieferanten vorschreiben, eine Abschrift der Bunkerlieferbescheinigung mindestens drei Jahre lang aufzubewahren, damit sie bei Bedarf vom Hafenstaat eingesehen und auf ihre Richtigkeit überprüft werden kann;
- d) geeignete Maßnahmen gegen Heizöllieferanten treffen, bei denen festgestellt wurde, dass sie Heizöl liefern, das nicht den Angaben in der Bunkerlieferbescheinigung entspricht;
- e) die Verwaltung über jeden Fall unterrichten, in dem ein Schiff Heizöl übernommen hat, von dem festgestellt wurde, dass es nicht der Regel 14 oder 18 entspricht;
- f) die Organisation zwecks Weiterleitung an die Vertragsparteien des Protokolls

of all cases where fuel oil suppliers have failed to meet the requirements specified in regulations 14 or 18 of this Annex.

(8) In connection with port State inspections carried out by Parties to the Protocol of 1997, the Parties further undertake to:

- (a) inform the Party or non-Party under whose jurisdiction bunker delivery note was issued of cases of delivery of non-compliant fuel oil, giving all relevant information; and
- (b) ensure that remedial action as appropriate is taken to bring noncompliant fuel oil discovered into compliance.

Regulation 19

Requirements for Platforms and Drilling Rigs

(1) Subject to the provisions of paragraphs (2) and (3) of this regulation, fixed and floating platforms and drilling rigs shall comply with the requirements of this Annex.

(2) Emissions directly arising from the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources are, consistent with article 2(3) (b)(ii) of the present Convention, exempt from the provisions of this Annex. Such emissions include the following:

- (a) emissions resulting from the incineration of substances that are solely and directly the result of exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources, including but not limited to the flaring of hydrocarbons and the burning of cuttings, muds, and/or stimulation fluids during well completion and testing operations, and flaring arising from upset conditions;
- (b) the release of gases and volatile compounds entrained in drilling fluids and cuttings;
- (c) emissions associated solely and directly with the treatment, handling, or storage of sea-bed minerals; and
- (d) emissions from diesel engines that are solely dedicated to the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources.

1997, de tous les cas où des fournisseurs de fuel-oil n'ont pas satisfait aux prescriptions spécifiées dans la règle 14 ou la règle 18 de la présente Annexe.

8) Dans le contexte des inspections des navires par l'État du port qui sont effectuées par des Parties au Protocole de 1997, les Parties s'engagent en outre à:

- a) informer la Partie ou la non-Partie sous la juridiction de laquelle la note de livraison de soutes a été délivrée des cas de livraison de fuel-oil ne satisfaisant pas aux prescriptions, en fournissant tous les renseignements pertinents; et
- b) s'assurer que les mesures correctives nécessaires sont prises pour rendre conforme le fuel-oil qui s'est avéré ne pas satisfaire aux prescriptions.

Règle 19

Prescriptions applicables aux plates-formes et installations de forage

(1) Sous réserve des dispositions des paragraphes 2) et 3) de la présente règle, les installations de forage et plates-formes fixes ou flottantes doivent satisfaire aux prescriptions de la présente Annexe.

(2) Les émissions qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des ressources minérales du fond des mers sont, conformément à l'article 2 3) b) ii) de la présente Convention, exemptées de l'application des dispositions de la présente Annexe. Ces émissions sont notamment les suivantes:

- a) les émissions provenant de l'incinération de substances qui résultent uniquement et directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des ressources minérales du fond des mers, y compris, sans que cette liste soit limitative, la combustion en torchères d'hydrocarbures et l'incinération de débris de forage, boues et/ou fluides stimulateurs durant les opérations d'achèvement et d'essai des puits et la combustion en torchères résultant de conditions de refoulement;
- b) les dégagements de gaz et de composés volatils entraînés dans les fluides de forage et les débris de forage;
- c) les émissions liées uniquement et directement au traitement, à la manutention ou au stockage de minéraux du fond des mers; et
- d) les émissions provenant de moteurs diesel qui servent uniquement à l'exploration, à l'exploitation et au traitement connexe au large des ressources minérales du fond des mers.

von 1997 über alle Fälle unterrichten, in denen Heizöllieferanten die Anforderungen der Regel 14 oder 18 nicht erfüllt haben.

(8) Im Zusammenhang mit der Hafensaatkontrolle durch die Vertragsparteien des Protokolls von 1997 verpflichten sich die Vertragsparteien weiterhin,

- a) die Vertragspartei oder Nichtvertragspartei, in deren Hoheitsgebiet die entsprechende Bunkerlieferbescheinigung ausgestellt worden war, unter Angabe sämtlicher einschlägiger Informationen über Fälle der Lieferung unvorschriftsmäßigen Heizöls zu unterrichten;
- b) sicherzustellen, dass geeignete Schritte unternommen werden, damit unvorschriftsmäßiges Heizöl nach seiner Entdeckung in einen vorschriftsmäßigen Zustand gebracht wird.

Regel 19

Vorschriften für Bohrplattformen und sonstige Plattformen

(1) Vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 müssen feste und schwimmende Plattformen sowie Bohrplattformen den Vorschriften dieser Anlage entsprechen.

(2) Emissionen, die sich unmittelbar aus der Erforschung, Ausbeutung und damit zusammenhängenden auf See stattfindenden Verarbeitung von mineralischen Schätzen des Meeresbodens ergeben, sind nach Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe b Ziffer ii des Übereinkommens von den Bestimmungen dieser Anlage befreit. Diese Emissionen umfassen

- a) Emissionen als Ergebnis der Verbrennung von Stoffen, die ausschließlich und unmittelbar das Ergebnis der Erforschung, Ausbeutung und damit zusammenhängenden auf See stattfindenden Verarbeitung von mineralischen Schätzen des Meeresbodens sind; Verbrennungsvorgänge dieser Art sind unter anderem das Abfackeln von Kohlenwasserstoffverbindungen, das Verbrennen von Bohrmehl, Schlamm und/oder Bohrflüssigkeit beim Abteufen und bei Probebohrungen sowie das Abfackeln von Gasen, die unter Störfallbedingungen entstanden sind;
- b) die Freisetzung von Gasen und flüchtigen Verbindungen, die in Bohrflüssigkeiten oder Bohrmehl gebunden waren;
- c) Emissionen, die ausschließlich und unmittelbar mit der Behandlung, dem Umschlag oder der Lagerung von mineralischen Schätzen des Meeresbodens in Zusammenhang stehen;
- d) Emissionen aus Dieselmotoren, deren Betrieb ausschließlich der Erforschung, Ausbeutung und damit zusammenhängenden auf See stattfindenden Verarbeitung von mineralischen Schätzen des Meeresbodens dient.

(3) The requirements of regulation 18 of this Annex shall not apply to the use of hydrocarbons which are produced and subsequently used on site as fuel, when approved by the Administration.

3) Les prescriptions de la règle 18 de la présente Annexe ne s'appliquent pas à l'utilisation des hydrocarbures qui sont produits puis utilisés sur place comme combustible, avec l'approbation de l'Administration.

(3) Regel 18 ist nicht anwendbar auf die Verwendung von Kohlenwasserstoffen, die mit Genehmigung der Verwaltung anschließend an ihre Erzeugung an Ort und Stelle als Brennstoff benutzt werden.

Appendix I

Form of IAPP Certificate
(Regulation 8)

International Air Pollution Prevention Certificate

Issued under the provisions of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified of the Protocol of 1978 related thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization
authorized under the provisions of the Convention)

Name of ship	Distinctive number or letters	IMO number	Port of registry	Gross tonnage

Type of ship: tanker
 ships other than a tanker

This is to certify:

1. That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention; and
2. That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and materials fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention.

This certificate is valid until subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Issued at
(Place of issue of certificate)

.....
(Date of issue)

.....
(Signature of 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 the Convention:

Annual survey: Signed
(Signature of duly authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate*) survey: Signed
(Signature of duly authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate*) survey: Signed
(Signature of duly authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed
(Signature of duly authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*) Delete as appropriate

**Supplement
to International Air Pollution Prevention Certificate
(IAPP Certificate)**

Record of construction and equipment

In respect of the provisions of Annex VI of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention").

Notes:

- 1 This Record shall be permanently attached to the IAPP Certificate. The IAPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
- 2 If the language of the original Record is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.
- 3 Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answer "yes" and "applicable" or a (-) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
- 4 Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex VI of the Convention and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 Particulars of ship

- 1.1 Name of ship
- 1.2 Distinctive number or letters
- 1.3 IMO number
- 1.4 Port of registry
- 1.5 Gross tonnage
- 1.6 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction
- 1.7 Date of commencement of major engine conversion (if applicable) (regulation 13)

2 Control of emissions from ships

2.1 Ozone depleting substances (regulation 12)

2.1.1 The following fire extinguishing systems and equipment containing halons may continue in service:

System Equipment	Location on board

2.1.2 The following systems and equipment containing CFCs may continue in service:

System Equipment	Location on board

2.1.3 The following systems containing hydro-chlorofluorocarbons (HCFCs) installed before 1 January 2020 may continue in service:

System Equipment	Location on board

2.2 Nitrogen oxides (NO_x) (regulation 13)

2.2.1 The following diesel engines with power output greater than 130 kW, and installed on a ship constructed on or after 1 January 2000, comply with the emission standards of regulation 13(3)(a) in accordance with the NO_x Technical Code:

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

2.2.2 The following diesel engines with power output greater than 130 kW, and which underwent major conversion per regulation 13(2) on or after 1 January 2000, comply with the emission standards of regulation 13(3)(a) in accordance with the NO_x Technical Code:

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

2.2.3 The following diesel engines with a power output greater than 130 kW and installed on a ship constructed on or after 1 January 2000, or with a power output greater than 130 kW and which underwent major conversion per regulation 13(2) on or after 1 January 2000, are fitted with an exhaust gas cleaning system or other equivalent methods in accordance with regulation 13(3), and the NO_x Technical Code:

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

2.2.4 The following diesel engines from 2.2.1, 2.2.2 and 2.2.3 above are fitted with NO_x emission monitoring and recording devices in accordance with the NO_x Technical Code:

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

2.3 Sulphur oxides (SO_x) (regulation 14)

2.3.1 When the ship operates within an SO_x Emission Control Area specified in regulation 14(3), the ship uses:

- .1 fuel oil with a sulphur content that does not exceed 1.5% m/m as documented by bunker delivery notes; or
- .2 an approved exhaust gas cleaning system to reduce SO_x emissions below 6.0g SO_x/kWh; or
- .3 other approved technology to reduce SO_x emissions below 6.0g SO_x/kWh.

2.4 Volatile organic compounds (VOCs) (regulation 15)

2.4.1 The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/Circ. 585.

2.5 The ship has an incinerator:

- .1 which complies with resolution MEPC.76(40) as amended
- .2 installed before 1 January 2000 which does not comply with resolution MEPC.76(40) as amended

This is to certify that this Record is correct in all respects.

Issued at

(Place of issue of the Record)

.....

(Date of issue)

.....

(Signature of duly authorized official issuing the Record)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Appendix II
Test Cycles and Weighting Factors
 (Regulation 13)

The following test cycles and weighing factors should be applied for verification of compliance of marine diesel engines with the NO_x limits in accordance with regulation 13 of this Annex using the test procedure and calculation method as specified in the NO_x Technical Code.

- .1 For constant speed marine engines for ship main propulsion, including diesel electric drive, test cycle E2 should be applied.
- .2 For variable pitch propeller sets test cycle E2 should be applied.
- .3 For propeller law operated main and propeller law operated auxiliary engines the test cycle E3 should be applied.
- .4 For constant speed auxiliary engines test cycle D2 should be applied.
- .5 For variable speed, variable load auxiliary engines, not included above, test cycle C1 should be applied.

Test cycle for "Constant Speed Main Propulsion" Application (incl. Diesel Electric Drive or Variable Pitch Propeller Installations)

Test cycle type E2	Speed	100 %	100 %	100 %	100 %
	Power	100 %	75 %	50 %	25 %
	Weighting Factor	0.2	0.5	0.15	0.15

Test cycle for "Propeller Law operated Main and Propeller Law operated Auxiliary Engine" Application

Test cycle type E3	Speed	100 %	91 %	80 %	63 %
	Power	100 %	75 %	50 %	25 %
	Weighting Factor	0.2	0.5	0.15	0.15

Test cycle for "Constant Speed Auxiliary Engine" Application

Test cycle type D2	Speed	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	Power	100 %	75 %	50 %	25 %	10 %
	Weighting Factor	0.05	0.25	0.3	0.3	0.1

Test cycle for "Variable Speed and Load Auxiliary Engine" Application

Test cycle type C1	Speed	Rated				Intermediate			Idle
	Torque %	100 %	75 %	50 %	10 %	100 %	75 %	50 %	0 %
	Weighting Factor	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15

Appendix III
Criteria and Procedures
for Designation of SO_x Emission Control Areas

(Regulation 14)

1 Objectives

- 1.1 The purpose of this appendix is to provide the criteria and procedures for the designation of SO_x Emission Control Areas. The objective of SO_x Emission Control Areas is to prevent, reduce, and control air pollution from SO_x emissions from ships and their attendant adverse impacts on land and sea areas.
- 1.2 A SO_x Emission Control Area should be considered for adoption by the Organization if supported by a demonstrated need to prevent, reduce, and control air pollution from SO_x emissions from ships.

2 Proposal Criteria for Designation of a SO_x Emission Control Area

- 2.1 A proposal to the Organization for designation of a SO_x Emission Control Area may be submitted only by contracting States to the Protocol of 1997. Where two or more contracting States have a common interest in a particular area, they should formulate a coordinated proposal.
- 2.2 The proposal shall include:
 - .1 a clear delineation of the proposed area of application of controls on SO_x emissions from ships, along with a reference chart on which the area is marked;
 - .2 a description of the land and sea areas at risk from the impacts of ship SO_x emissions;
 - .3 an assessment that SO_x emissions from ships operating in the proposed area of application of the SO_x emission controls are contributing to air pollution from SO_x, including SO_x deposition, and their attendant adverse impacts on the land and sea areas under consideration. Such assessment shall include a description of the impacts of SO_x emissions on terrestrial and aquatic ecosystems, areas of natural productivity, critical habitats, water quality, human health, and areas of cultural and scientific significance, if applicable. The sources of relevant data including methodologies used, shall be identified;
 - .4 relevant information pertaining to the meteorological conditions in the proposed area of application of the SO_x emission controls and the land and sea areas at risk, in particular prevailing wind patterns, or to topographical, geological, oceanographic, morphological, or other conditions that may lead to an increased probability of higher localized air pollution or levels of acidification;
 - .5 the nature of the ship traffic in the proposed SO_x Emission Control Area, including the patterns and density of such traffic; and
 - .6 a description of the control measures taken by the proposing contracting State or contracting States addressing land-based sources of SO_x emissions affecting the area at risk that are in place and operating concurrent with the consideration of measures to be adopted in relation to provisions of regulation 14 of Annex VI of the present Convention.
- 2.3 The geographical limits of an SO_x Emission Control Area will be based on the relevant criteria outlined above, including SO_x emission and deposition from ships navigating in the proposed area, traffic patterns and density, and wind conditions.
- 2.4 A proposal to designate a given area as an SO_x Emission Control Area should be submitted to the Organization in accordance with the rules and procedures established by the Organization.

3 Procedures for the Assessment and Adoption of SO_x Emission Control Areas by the Organization

- 3.1 The Organization shall consider each proposal submitted to it by a contracting State or contracting States.
- 3.2 A SO_x Emission Control Area shall be designated by means of an amendment to this Annex, considered, adopted and brought into force in accordance with article 16 of the present Convention.
- 3.3 In assessing the proposal, the Organization shall take into account the criteria which are to be included in each proposal for adoption as set forth in section 2 above, and the relative costs of reducing sulphur depositions from ships when compared with land-based controls. The economic impacts on shipping engaged in international trade should also be taken into account.

4 Operation of SO_x Emission Control Areas

- 4.1 Parties which have ships navigating in the area are encouraged to bring to the Organization any concerns regarding the operation of the area.

Appendix IV
Type Approval and Operating Limits
for Shipboard Incinerators

(Regulation 16)

(1) Shipboard incinerators described in regulation 16(2) shall possess an IMO type approval certificate for each incinerator. In order to obtain such certificate, the incinerator shall be designed and built to an approved standard as described in regulation 16(2). Each model shall be subject to a specified type approval test operation at the factory or an approved test facility, and under the responsibility of the Administration, using the following standard fuel/waste specification for the type approval test for determining whether the incinerator operates within the limits specified in paragraph (2) of this appendix.

Sludge Oil consisting of:	75 % sludge oil from HFO; 5 % waste lubrication oil; and 20 % emulsified water.
Solid Waste consisting of:	50 % Food Waste 50 % Rubbish Containing Approx. 30 % Paper, 40 % Cardboard, 10 % Rags, 20 % Plastic. The mixture will have up to 50 % moisture and 7% incombustible solids.

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

O ₂ in Combustion Chamber:	6 – 12 %
CO in Flue Gas Maximum Average:	200 mg/MJ
Soot Number Maximum Average:	Bacharach 3 or Ringelman 1 (20 % opacity) (A higher soot number is acceptable only during very short periods such as starting up)
Unburned Components in Ash Residues:	Maximum 10 % by Weight
Combustion Chamber Flue Gas Outlet Temperature Range:	850 – 1 200 degrees Celsius

Appendix V
Information to Be Included in the Bunker Delivery Note
(Regulation 18(3))

Name and IMO Number of receiving ship

Port

Date of commencement of delivery

Name, address, and telephone number of marine fuel oil supplier

Product name(s)

Quantity in metric tons

Density at 15 °C, kg/m³

Sulphur content (%m/m)

A declaration signed and certified by the fuel oil supplier's representative that the fuel oil supplied is in conformity with regulation 14(1) or (4)(a) and regulation 18(1) of this Annex."

Appendice I

Modèle de Certificat IAPP

(Règle 8)

Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée «la Convention»), sous l'autorité du Gouvernement:

.....
(Nom officiel complet du pays)

par
(Titre officiel complet de la personne compétente ou de l'organisme autorisé en vertu des dispositions de la Convention)

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Numéro OMI	Port d'immatriculation	Jauge brute

Type de navire: navire-citerne
 navire autre qu'un navire-citerne

Il est certifié:

1. que le navire a été visité conformément à la règle 5 de l'Annexe VI de la Convention; et
2. qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que l'équipement, les systèmes, les aménagements, les installations et les matériaux étaient à tous égards conformes aux prescriptions applicables de l'Annexe VI de la Convention.

Le présent Certificat est valable jusqu'au sous réserve des visites prévues à la règle 5 de l'Annexe VI de la Convention.

Délivré à
(Lieu de délivrance du Certificat)

Le
(Date de délivrance) (Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le Certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

**Supplément
au Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère
(Certificat IAPP)**

Fiche de construction et d'équipement

Établie en application des dispositions de l'Annexe VI de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée «la Convention»).

Notes:

- 1 La présente fiche doit être jointe d'une manière permanente au Certificat IAPP. Le Certificat IAPP doit se trouver en permanence à bord du navire.
- 2 Si le texte original de la fiche est établi dans une langue qui n'est ni l'anglais ni le français ni l'espagnol, on doit joindre au texte une traduction dans l'une de ces langues.
- 3 Pour répondre aux questions, insérer dans les cases le symbole (x) lorsque la réponse est «oui» ou «applicable» et le symbole (-) lorsque la réponse est «non» ou «non applicable», selon le cas.
- 4 Sauf indication contraire, les règles mentionnées dans la présente fiche sont les règles de l'Annexe VI de la Convention et les résolutions ou circulaires sont celles qui ont été adoptées par l'Organisation maritime internationale.

- 1 Caractéristiques du navire
 - 1.1 Nom du navire
 - 1.2 Numéro ou lettres distinctifs
 - 1.3 Numéro OMI
 - 1.4 Port d'immatriculation
 - 1.5 Jauge brute
 - 1.6 Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent
 - 1.7 Date à laquelle une transformation importante du moteur a commencé (le cas échéant) (règle 13)

- 2 Contrôle des émissions provenant des navires
 - 2.1 Substances qui appauvrissent la couche d'ozone (règle 12)
 - 2.1.1 Les dispositifs d'extinction de l'incendie et le matériel ci-après qui contiennent des halons peuvent rester en service:

Dispositif/matériel	Emplacement à bord

- 2.1.2 Les dispositifs et le matériel ci-après qui contiennent des CFC peuvent rester en service:

Dispositif/matériel	Emplacement à bord

- 2.1.3 Les dispositifs ci-après qui contiennent des hydrochlorofluorocarbones (HCFC) et ont été installés avant le 1^{er} janvier 2020 peuvent rester en service:

Dispositif/matériel	Emplacement à bord

2.2 Oxydes d'azote (NO_x) (règle 13)

2.2.1 Les moteurs diesel ci-après, d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW et installés à bord d'un navire construit le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date, satisfont aux normes d'émission de la règle 13 3) a), conformément au Code technique sur les NO_x

Fabricant et modèle	Numéro de série	Utilisation	Puissance de sortie (kW)	Régime nominal (t/m)

2.2.2 Les moteurs diesel ci-après, d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW et qui ont subi une transformation importante telle que spécifiée à la règle 13 2) le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date, satisfont aux normes d'émission de la règle 13 3) a), conformément au Code technique sur les NO_x:

Fabricant et modèle	Numéro de série	Utilisation	Puissance de sortie (kW)	Régime nominal (t/m)

2.2.3 Les moteurs diesel ci-après, d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW et installés à bord d'un navire construit le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date, ou d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW et qui ont subi une transformation importante telle que spécifiée à la règle 13 2) le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date, sont équipés d'un dispositif d'épuration des gaz d'échappement ou d'autres méthodes équivalentes conformément à la règle 13 3) b) et au Code technique sur les NO_x:

Fabricant et modèle	Numéro de série	Utilisation	Puissance de sortie (kW)	Régime nominal (t/m)

2.2.4 Les moteurs diesel ci-après, qui sont mentionnés dans les rubriques 2.2.1, 2.2.2 et 2.2.3 ci-dessus, sont équipés de dispositifs de contrôle et d'enregistrement des émissions de NO_x conformément au Code technique sur les NO_x:

Fabricant et modèle	Numéro de série	Utilisation	Puissance de sortie (kW)	Régime nominal (t/m)

2.3 Oxydes de soufre (SO_x) (règle 14)

2.3.1 Lorsqu'il est exploité à l'intérieur d'une zone de contrôle des émissions de SO_x spécifiée à la règle 14 3), le navire utilise:

- .1 du fuel-oil dont la teneur en soufre ne dépasse pas 1,5 % m/m, telle qu'attestée par les notes de livraison de soutes; ou
- .2 un dispositif approuvé d'épuration des gaz d'échappement pour ramener les émissions de SO_x au-dessous de 6,0 g SO_x/kWh; ou
- .3 une autre technique approuvée pour ramener les émissions de SO_x au-dessous de 6,0 g SO_x/kWh

2.4 Composés organiques volatils (COV) (règle 15)

2.4.1 Le navire-citerne dispose d'un collecteur de vapeurs installé et approuvé conformément à la circulaire MSC/Circ.585

2.5 Le navire a un incinérateur:

- .1 qui satisfait aux dispositions de la résolution MEPC.76(40), telle que modifiée
- .2 qui a été installé avant le 1^{er} janvier 2000 et ne satisfait pas aux dispositions de la résolution MEPC.76(40), telle que modifiée

Il est certifié que la présente fiche est correcte à tous égards.

Délivrée à
(Lieu de délivrance de la fiche)

Le
(Date de délivrance) (Signature du fonctionnaire dûment autorisé qui délivre la fiche)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Appendice II

Cycles d'essai et coefficients de pondération

(Règle 13)

Les cycles d'essai et coefficients de pondération ci-après devraient être appliqués aux fins de vérifier que les moteurs diesel marins ne dépassent pas les limites d'émission de NO_x spécifiées à la règle 13 de la présente Annexe, au moyen de la procédure d'essai et de la méthode de calcul qui sont décrites dans le Code technique sur les NO_x.

- .1 Pour les moteurs marins à vitesse constante assurant la propulsion principale du navire, y compris la transmission diesel-électrique, le cycle d'essai E2 devrait être appliqué.
- .2 Pour les installations à hélice à pas variable, le cycle d'essai E2 devrait être appliqué.
- .3 Pour les moteurs principaux et auxiliaires adaptés à l'hélice, le cycle d'essai E3 devrait être appliqué.
- .4 Pour les moteurs auxiliaires à vitesse constante, le cycle d'essai D2 devrait être appliqué.
- .5 Pour les moteurs auxiliaires à vitesse variable, à charge variable, qui n'appartiennent pas aux catégories ci-dessus, le cycle d'essai C1 devrait être appliqué.

Cycle d'essai pour les systèmes de «propulsion principale à vitesse constante» (y compris la transmission diesel-électrique et les installations à hélice à pas variable)

Cycle d'essai du type E2	Vitesse	100 %	100 %	100 %	100 %
	Puissance	100 %	75 %	50 %	25 %
	Coefficient de pondération	0,2	0,5	0,15	0,15

Cycle d'essai pour les «moteurs principaux et auxiliaires adaptés à l'hélice»

Cycle d'essai du type E3	Vitesse	100 %	91 %	80 %	63 %
	Puissance	100 %	75 %	50 %	25 %
	Coefficient de pondération	0,2	0,5	0,15	0,15

Cycle d'essai pour les «moteurs auxiliaires à vitesse constante»

Cycle d'essai du type D2	Vitesse	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	Puissance	100 %	75 %	50 %	25 %	10 %
	Coefficient de pondération	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

Cycle d'essai pour les «moteurs auxiliaires à vitesse variable, à charge variable»

Cycle d'essai du type C1	Vitesse	Vitesse nominale				Vitesse intermédiaire			Ralenti
	Couple %	100 %	75 %	50 %	10 %	100 %	75 %	50 %	0 %
	Coefficient de pondération	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

Appendice III
Critères et procédures
pour la désignation de zones de contrôle des émissions de SO_x

(Règle 14)

1 Objectifs

- 1.1 Le présent appendice a pour objet de définir les critères et procédures applicables à la désignation de zones de contrôle des émissions de SO_x. La désignation de zones de contrôle des émissions de SO_x a pour but de prévenir, réduire et contrôler la pollution de l'atmosphère due aux émissions de SO_x provenant des navires et les effets préjudiciables que ces émissions ont sur les zones terrestres et maritimes.
- 1.2 L'Organisation devrait envisager l'adoption d'une zone de contrôle des émissions de SO_x si la preuve lui est fournie qu'il est nécessaire d'y prévenir, réduire et contrôler la pollution de l'atmosphère due aux émissions de SO_x provenant des navires.

2 Critères applicables à la proposition de désignation d'une zone de contrôle des émissions de SO_x

- 2.1 Seuls les États contractants au Protocole de 1997 peuvent soumettre à l'Organisation une proposition visant à désigner une zone de contrôle des émissions de SO_x. Lorsque deux ou plusieurs États contractants ont des intérêts communs dans une zone particulière, ils devraient formuler une proposition coordonnée.
- 2.2 La proposition doit comprendre:
 - .1 une délimitation précise de la zone dans laquelle il est proposé de contrôler les émissions de SO_x provenant des navires, assortie d'une carte de référence sur laquelle la zone est indiquée;
 - .2 une description des zones terrestres et maritimes susceptibles d'être affectées par les émissions de SO_x provenant des navires;
 - .3 une évaluation qui montre que les émissions de SO_x provenant des navires exploités dans la zone où il est proposé de contrôler ces émissions contribuent à la pollution de l'atmosphère par les SO_x, y compris aux retombées de SO_x, et qui indique les effets préjudiciables qu'elles ont sur les zones terrestres et maritimes considérées. Cette évaluation doit comprendre une description des effets que les émissions de SO_x ont sur les écosystèmes terrestres et aquatiques, les zones de productivité naturelle, les habitats critiques, la qualité de l'eau, la santé de l'homme et les zones importantes sur les plans culturel et scientifique, s'il y a lieu. Les sources des données pertinentes, y compris les méthodes utilisées, doivent être mentionnées;
 - .4 tout renseignement utile au sujet des conditions météorologiques dans la zone où il est proposé de contrôler les émissions de SO_x, ainsi que dans les zones terrestres et maritimes menacées, concernant en particulier les caractéristiques des vents dominants, ou au sujet des conditions topographiques, géologiques, océanographiques, morphologiques ou autres qui risquent d'entraîner une augmentation probable du degré local de pollution de l'atmosphère ou des niveaux d'acidification;
 - .5 la nature du trafic maritime dans la zone où il est proposé de contrôler les émissions de SO_x, y compris les courants de circulation et la densité du trafic; et
 - .6 une description des mesures de contrôle que le ou les États contractants qui présentent la proposition ont prises pour remédier aux émissions de SO_x d'origine tellurique affectant la zone menacée et qui sont en place et déjà appliquées, ainsi que de celles qu'il est envisagé d'adopter en application de la règle 14 de l'Annexe VI de la présente Convention.
- 2.3 Les limites géographiques d'une zone de contrôle des émissions de SO_x seront établies sur la base des critères pertinents énoncés ci-dessus, y compris les émissions et les retombées de SO_x provenant des navires qui naviguent dans la zone proposée, les courants de circulation et la densité du trafic, ainsi que les caractéristiques des vents dominants.
- 2.4 Toute proposition visant à désigner une zone donnée comme zone de contrôle des émissions de SO_x devrait être soumise à l'Organisation conformément aux règles et procédures établies par celle-ci.

3 Procédures d'évaluation et d'adoption par l'Organisation de zones de contrôle des émissions de SO_x

- 3.1 L'Organisation doit examiner chaque proposition qui lui est soumise par un ou plusieurs États contractants.
- 3.2 Une zone de contrôle des émissions de SO_x doit être désignée comme telle par le biais d'un amendement à la présente Annexe qui est examiné, adopté et mis en vigueur conformément à l'article 16 de la présente Convention.
- 3.3 Lorsqu'elle évalue la proposition, l'Organisation doit tenir compte des critères qui doivent être inclus dans chaque proposition soumise pour adoption et qui sont énoncés à la section 2 ci-dessus, ainsi que des coûts relatifs des mesures visant à réduire les retombées de soufre provenant des navires par rapport à ceux des mesures de contrôle à terre. Il faudrait tenir compte également des conséquences que ces mesures auraient, sur le plan économique, pour les navires qui effectuent des voyages internationaux.

4 Fonctionnement des zones de contrôle des émissions de SO_x

- 4.1 Les Parties dont des navires naviguent dans la zone sont encouragées à faire part à l'Organisation de toutes les préoccupations qu'elles pourraient avoir au sujet du fonctionnement de la zone.

Appendice IV**Approbation par type et limites d'exploitation
des incinérateurs de bord**

(Règle 16)

(1) Les incinérateurs de bord décrits à la règle 16 2) qui se trouvent à bord doivent être munis d'un certificat OMI d'approbation par type pour chaque incinérateur. Pour obtenir un tel certificat, l'incinérateur doit être conçu et construit conformément à une norme approuvée telle que décrite à la règle 16 2). Il faut soumettre chaque modèle, à l'usine ou dans un établissement d'essai agréé, à un essai de fonctionnement spécifié pour l'approbation par type, et cela, sous la responsabilité de l'Administration, en se fondant sur la spécification normalisée combustible/déchets ci-après, pour déterminer si l'incinérateur fonctionne dans les limites spécifiées au paragraphe 2) du présent appendice:

Boues d'hydrocarbures composées de: 75 % de boues de fuel-oil lourd;
5 % d'huiles de graissage usées; et
20 % d'eau émulsifiée.

Déchets solides composés de: 50 % de déchets alimentaires
50 % d'ordures contenant
approximativement 30 % de papier,
40 % de carton,
10 % de chiffons,
20 % de matières plastiques.

Ce mélange aura jusqu'à 50 % d'eau et 7% de solides incombustibles.

(2) Les incinérateurs décrits à la règle 16 2) doivent fonctionner dans les limites indiquées ci-dessous:

Quantité de O₂ dans la chambre de combustion: 6 – 12 %

Quantité maximale de CO dans les gaz de combustion (moyenne): 200 mg/MJ

Nombre maximal de la suie (moyenne): Bacharach 3 ou Ringelman 1 (opacité de 20 %)
(Un nombre de suie plus élevé n'est acceptable que pendant de très brèves périodes, par exemple pendant la mise en marche)

Éléments non brûlés dans les cendres résiduelles: Maximum: 10 % en poids

Intervalle de température des gaz à la sortie de la chambre de combustion: 850 – 1 200 °C.

Appendice V**Renseignements devant figurer
dans la note de livraison de soutes**

(Règle 18 3))

Nom et numéro OMI du navire destinataire

Port

Date à laquelle la livraison commence

Nom, adresse et numéro de téléphone du fournisseur du fuel-oil pour moteurs marins

Nom(s) du produit

Quantité en tonnes métriques

Densité à 15 °C, en kg/m³

Teneur en soufre (% m/m)

Déclaration signée par le représentant du fournisseur du fuel-oil attestant que le fuel-oil livré est conforme à la règle 14 1) ou 14 4) a) et à la règle 18 1) de la présente Annexe.»

Anhang I

Muster eines IAPP-Zeugnisses

(Regel 8)

Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe

Ausgestellt nach dem Protokoll von 1997 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu dem Übereinkommen (im Folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet) im Namen der Regierung

.....
(vollständige amtliche Bezeichnung des Staates)

durch
(vollständige amtliche Bezeichnung der nach dem Übereinkommen ermächtigten zuständigen Person oder Stelle)

Name des Schiffes	Unterscheidungs-signal	IMO-Nummer	Heimathafen	Bruttoraumgehalt (Bruttoraumzahl)

Schiffstyp: Tankschiff
 anderer Schiffstyp als Tankschiff

Hiermit wird bescheinigt, dass

1. das Schiff nach Regel 5 der Anlage VI des Übereinkommens besichtigt worden ist und
2. die Besichtigung ergeben hat, dass Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeine Anordnung und Werkstoffe in jeder Hinsicht den anwendbaren Vorschriften der Anlage VI des Übereinkommens entsprechen.

Dieses Zeugnis gilt bis zum vorbehaltlich der Besichtigungen nach Regel 5 der Anlage VI des Übereinkommens.

Ausgestellt in
(Ort der Ausstellung des Zeugnisses)

.....
(Datum der Ausstellung)

.....
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten, der das Zeugnis ausstellt)

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Vermerk für jährliche Besichtigungen und Zwischenbesichtigungen

Hiermit wird bescheinigt, dass bei einer nach Regel 5 der Anlage VI des Übereinkommens erforderlichen Besichtigung festgestellt wurde, dass das Schiff den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens entspricht.

Jährliche Besichtigung: Gezeichnet:
(Unterschrift des ordnungsgemäß
ermächtigten Bediensteten)
Ort:
Datum:

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Jährliche Besichtigung*)/
Zwischenbesichtigung*): Gezeichnet:
(Unterschrift des ordnungsgemäß
ermächtigten Bediensteten)
Ort:
Datum:

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Jährliche Besichtigung*)/
Zwischenbesichtigung*): Gezeichnet:
(Unterschrift des ordnungsgemäß
ermächtigten Bediensteten)
Ort:
Datum:

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Jährlich durchzuführende Besichtigung: Gezeichnet:
(Unterschrift des ordnungsgemäß
ermächtigten Bediensteten)
Ort:
Datum:

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

*) Nichtzutreffendes streichen.

**Nachtrag
zum Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe
(IAPP-Zeugnis)**

Bericht über Bau und Ausrüstung

in Bezug auf Anlage VI des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu dem Übereinkommen (im Folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet)

Anmerkungen:

- 1 Dieser Bericht ist mit dem IAPP-Zeugnis fest zu verbinden. Das IAPP-Zeugnis muss jederzeit an Bord des Schiffes verfügbar sein.
- 2 Ist der Originalbericht nicht in englischer, französischer oder spanischer Sprache abgefasst, so muss ihm eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beigefügt sein.
- 3 Ein in ein Kästchen eingetragenes Kreuz (x) bedeutet „ja“ oder „zutreffend“, ein Strich (-) bedeutet „nein“ oder „nicht zutreffend“.
- 4 Soweit nicht etwas anderes bestimmt ist, beziehen sich die in diesem Bericht erwähnten Regeln auf die Regeln der Anlage VI des Übereinkommens; die Entschlüsse oder Rundschreiben beziehen sich auf die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation beschlossenen Entschlüsse oder Rundschreiben.

- 1 Daten des Schiffes
 - 1.1 Name des Schiffes
 - 1.2 Unterscheidungssignal
 - 1.3 IMO-Nummer
 - 1.4 Heimathafen
 - 1.5 Bruttoreaumgehalt/Bruttoreaumzahl
 - 1.6 Datum, an dem der Kiel gelegt wurde oder das Schiff sich in einem entsprechenden Bauzustand befand
 - 1.7 Datum des Beginns eines größeren Umbaus des Motors (sofern zutreffend) (Regel 13)

2 Überwachung der Emissionen aus Schiffen

2.1 Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen (Regel 12)

2.1.1 Die nachstehend aufgeführten Feuerlöschsysteme und Ausrüstungsgegenstände, die Halone enthalten, dürfen weiterhin einsatzbereit gehalten werden:

Systeme und Ausrüstungsgegenstände	Standort an Bord

2.1.2 Die nachstehend aufgeführten Systeme und Ausrüstungsgegenstände, die Fluorchlorkohlenstoffe (FCKs) enthalten, dürfen weiterhin einsatzbereit gehalten werden:

Systeme und Ausrüstungsgegenstände	Standort an Bord

2.1.3 Die nachstehend aufgeführten Systeme, die vor dem 1. Januar 2020 eingebaut worden sind und Fluorchlorkohlenwasserstoffe (FCKWs) enthalten, dürfen weiterhin eingesetzt werden:

Systeme und Ausrüstungsgegenstände	Standort an Bord

2.2 Stickstoffoxide (NO_x) (Regel 13)

2.2.1 Die nachstehend aufgeführten Dieselmotoren mit einer Leistung von mehr als 130 kW, die auf einem Schiff eingebaut sind, das am oder nach dem 1. Januar 2000 gebaut worden ist, erfüllen die in Regel 13 Absatz 3 Buchstabe a genannten Emissionsnormen nach Maßgabe der Technischen NO_x-Vorschrift:

Hersteller und Typenbezeichnung	Seriennummer	Verwendungszweck	Antriebsleistung (kW)	Nenndrehzahl (min ⁻¹)

2.2.2 Die nachstehend aufgeführten Dieselmotoren mit einer Leistung von mehr als 130 kW, die am oder nach dem 1. Januar 2000 einem größeren Umbau im Sinne der Regel 13 Absatz 2 unterzogen worden sind, erfüllen die in Regel 13 Absatz 3 Buchstabe a genannten Emissionsnormen nach Maßgabe der Technischen NO_x-Vorschrift:

Hersteller und Typenbezeichnung	Seriennummer	Verwendungszweck	Antriebsleistung (kW)	Nenndrehzahl (min ⁻¹)

2.2.3 Die nachstehend aufgeführten Dieselmotoren mit einer Leistung von mehr als 130 kW, die auf einem Schiff eingebaut sind, das am oder nach dem 1. Januar 2000 gebaut worden ist, oder Dieselmotoren mit einer Leistung von mehr als 130 kW, die am oder nach dem 1. Januar 2000 einem größeren Umbau im Sinne der Regel 13 Absatz 2 unterzogen worden sind, sind mit einem Abgasreinigungssystem oder mit einem sonstigen gleichwertigen Verfahren nach Maßgabe von Regel 13 Absatz 3 sowie der Technischen NO_x-Vorschrift ausgestattet:

Hersteller und Typenbezeichnung	Seriennummer	Verwendungszweck	Antriebsleistung (kW)	Nenndrehzahl (min ⁻¹)

2.2.4 Die nachstehend aufgeführten, in den Absätzen 2.2.1, 2.2.2 und 2.2.3 genannten Dieselmotoren sind mit Geräten zur Überwachung und Aufzeichnung ihrer NO_x-Emissionen nach Maßgabe der Technischen NO_x-Vorschrift ausgestattet:

Hersteller und Typenbezeichnung	Seriennummer	Verwendungszweck	Antriebsleistung (kW)	Nenndrehzahl (min ⁻¹)

2.3 Schwefeloxide (SO_x) (Regel 14)

2.3.1 Beim Betrieb des Schiffes in einem SO_x-Emissions-Überwachungsgebiet im Sinne der Regel 14 Absatz 3 verwendet das Schiff:

- .1 Heizöl, das laut Nachweis anhand von Bunkerlieferbescheinigungen einen Schwefelgehalt von weniger als 1,5 % m/m hat, oder
- .2 ein zugelassenes Abgasreinigungssystem zur Verringerung der SO_x-Emissionen auf weniger als 6,0 g SO_x je kWh oder
- .3 andere zugelassene technische Verfahren zur Verringerung der SO_x-Emissionen auf weniger als 6,0 g SO_x je kWh.

2.4 Flüchtige organische Verbindungen (VOCs) (Regel 15)

2.4.1 Das Tankschiff hat ein nach Maßgabe des MSC-Rundschreibens 585 zugelassenes und eingebautes Sammel- und Rückführungssystem für gasförmige Emissionen.

2.5 Das Schiff verfügt über eine Verbrennungsanlage,

.1 die der EntschlieÙung MEPC.76(40) in ihrer jeweils geltenden Fassung entspricht;

.2 die vor dem 1. Januar 2000 eingebaut worden ist und nicht der EntschlieÙung MEPC.76(40) in ihrer jeweils geltenden Fassung entspricht.

Hiermit wird bescheinigt, dass dieser Bericht in jeder Hinsicht zutreffend ist.

Ausgefertigt in

(Ort der Ausfertigung des Berichts)

.....
(Datum der Ausfertigung)

.....
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten,
der den Bericht ausfertigt)

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Anhang II
Prüfzyklen und Wichtungsfaktoren
 (Regel 13)

Die nachstehenden Prüfzyklen und Wichtungsfaktoren sollen angewendet werden, um unter Verwendung der in der Technischen NO_x-Vorschrift dargestellten Prüf- und Berechnungsverfahren festzustellen, ob Schiffsdieselmotoren die Grenzwerte für NO_x-Emissionen nach Regel 13 einhalten.

- .1 Bei Schiffsmotoren mit konstanter Drehzahl für den Hauptantrieb von Schiffen (auch bei dieselektrischem Antrieb) soll Prüfzyklus E2 angewendet werden.
- .2 Bei Verstellpropeller-Anlagen soll Prüfzyklus E2 angewendet werden.
- .3 Bei Haupt- und Hilfsmotoren mit Propellercharakteristik soll Prüfzyklus E3 angewendet werden.
- .4 Bei Hilfsmotoren mit konstanter Drehzahl soll Prüfzyklus D2 angewendet werden.
- .5 Bei Hilfsmotoren mit variabler Drehzahl und variabler Last, die keiner der genannten Kategorien angehören, soll Prüfzyklus C1 angewendet werden.

Prüfzyklus für Hauptantriebe mit konstanter Drehzahl (auch bei dieselektrischem Antrieb und Verstellpropeller-Anlagen)

Prüfzyklus E2	Drehzahl	100 %	100 %	100 %	100 %
	Leistung	100 %	75 %	50 %	25 %
	Wichtungsfaktor	0,2	0,5	0,15	0,15

Prüfzyklus für Haupt- und Hilfsmotoren mit Propellercharakteristik

Prüfzyklus E3	Drehzahl	100 %	91 %	80 %	63 %
	Leistung	100 %	75 %	50 %	25 %
	Wichtungsfaktor	0,2	0,5	0,15	0,15

Prüfzyklus für Hilfsmotoren mit konstanter Drehzahl

Prüfzyklus D2	Drehzahl	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	Leistung	100 %	75 %	50 %	25 %	10 %
	Wichtungsfaktor	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

Prüfzyklus für Hilfsmotoren mit variabler Drehzahl und variabler Last

Prüfzyklus C1	Drehzahl	Nenndrehzahl				Zwischendrehzahl			Leerlauf
	Drehmoment	100 %	75 %	50 %	10 %	100 %	75 %	50 %	0 %
	Wichtungsfaktor	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

Anhang III
Kriterien und Verfahren
für die Festlegung von SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten

(Regel 14)

1 Ziele

- 1.1 Dieser Anhang dient dazu, Kriterien und Verfahren für die Festlegung von SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten zu liefern. Zweck der Festlegung von SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten ist es, die Luftverunreinigung durch SO_x-Emissionen aus Schiffen und die damit verbundenen schädlichen Auswirkungen auf Land- und Seegebiete zu verhindern, zu verringern und zu überwachen.
- 1.2 Die Festlegung eines SO_x-Emissions-Überwachungsgebiets ist von der Organisation in Erwägung zu ziehen, wenn die Notwendigkeit nachgewiesen wurde, die Luftverunreinigung durch SO_x-Emissionen aus Schiffen zu verhindern, zu verringern und zu überwachen.

2 Kriterien, nach denen ein Gebiet zur Festlegung als SO_x-Emissions-Überwachungsgebiet vorgeschlagen werden kann

- 2.1 Vorschläge bezüglich der Festlegung eines SO_x-Emissions-Überwachungsgebiets können der Organisation nur von Vertragsstaaten des Protokolls von 1997 unterbreitet werden. Haben zwei oder mehr Vertragsstaaten ein gemeinsames Interesse an einem bestimmten Gebiet, so sollen sie einen untereinander abgestimmten Vorschlag ausarbeiten.
- 2.2 Der Vorschlag muss Folgendes enthalten:
 - .1 eine deutliche graphische Darstellung des Gebiets, in dem die Überwachung der von Schiffen ausgehenden SO_x-Emissionen gelten soll, einschließlich einer Seekarte, auf der das Gebiet eingezeichnet ist;
 - .2 eine Beschreibung der durch die Auswirkungen der von Schiffen ausgehenden SO_x-Emissionen gefährdeten Land- und Seegebiete;
 - .3 eine Beurteilung, inwieweit SO_x-Emissionen aus den Schiffen, die in Gebieten verkehren, in denen die Überwachung der SO_x-Emissionen gelten soll, zur Luftverunreinigung durch SO_x (insbesondere zur Ablagerung von SO_x) und zu damit verbundenen schädlichen Auswirkungen auf die von dem Vorschlag erfassten Land- und Seegebiete beitragen. In dieser Beurteilung ist, soweit jeweils zutreffend, darzustellen, wie sich SO_x-Emissionen auf die Ökosysteme an Land und im Wasser, auf Gebiete natürlicher Fruchtbarkeit, auf gefährdete Lebensräume, auf die Wasserqualität, auf die Gesundheit der Menschen und auf kulturell und wissenschaftlich bedeutsame Gebiete auswirken. Dabei sind die Quellen für die einschlägigen Daten sowie die benutzten wissenschaftlichen Verfahren anzugeben;
 - .4 umfassende Angaben zu den meteorologischen Verhältnissen in dem Gebiet, in dem die Überwachung der SO_x-Emissionen gelten soll, sowie in den gefährdeten Land- und Seegebieten, insbesondere hinsichtlich der dort vorherrschenden Windrichtungen, oder Angaben zu den topographischen, geologischen, ozeanographischen, morphologischen oder sonstigen Gegebenheiten, aufgrund derer die Wahrscheinlichkeit zunehmen könnte, dass es an einzelnen Örtlichkeiten zu einer höheren Luftverunreinigung oder Übersäuerung kommt;
 - .5 Angaben zur Art des Schiffsverkehrs in dem vorgeschlagenen SO_x-Emissions-Überwachungsgebiet, einschließlich des Verlaufs der Schifffahrtsrouten und der Verkehrsdichte, und
 - .6 eine Darstellung der von dem vorschlagenden Vertragsstaat oder den vorschlagenden Vertragsstaaten getroffenen Überwachungsmaßnahmen bezüglich landseitiger Quellen von SO_x-Emissionen mit Auswirkungen auf das gefährdete Gebiet, die bereits durchgeführt werden, sowie der Maßnahmen, die nach Regel 14 der Anlage VI getroffen werden sollen.
- 2.3 Die geographischen Grenzen eines SO_x-Emissions-Überwachungsgebiets bestimmen sich nach den genannten Kriterien, einschließlich der SO_x-Emissionen und -Ablagerungen, die von den in dem vorgeschlagenen Gebiet verkehrenden Schiffen ausgehen, des Verlaufs der Schifffahrtsrouten, der Verkehrsdichte und Windverhältnisse.
- 2.4 Vorschläge zur Festlegung von SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten sollen der Organisation unter Beachtung der von der Organisation festgelegten Vorschriften und Verfahren unterbreitet werden.

3 Verfahren für die Beurteilung und Beschlussfassung betreffend Vorschläge zur Festlegung von SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten durch die Organisation

- 3.1 Die Organisation prüft jeden Vorschlag, der ihr von einem oder mehreren Vertragsstaaten unterbreitet wird.
- 3.2 Die Festlegung eines SO_x-Emissions-Überwachungsgebiets erfolgt durch eine Änderung dieser Anlage, die nach Artikel 16 des Übereinkommens geprüft, angenommen und in Kraft gesetzt worden ist.
- 3.3 Bei der Beurteilung eines Vorschlags berücksichtigt die Organisation die Kriterien nach Abschnitt 2, die in jedem Vorschlag enthalten sein müssen, sowie die relativen Kosten für die Verringerung der von Schiffen ausgehenden Schwefelablagerungen im Vergleich zu landseitigen Verringerungsmaßnahmen. Die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die in der Auslandfahrt tätigen Schiffe sollen ebenfalls berücksichtigt werden.

4 Betrieb von SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten

- 4.1 Vertragsparteien, deren Schiffe in dem Gebiet verkehren, werden aufgefordert, der Organisation etwaige Bedenken gegen das Bestehen des Gebiets mitzuteilen.

Anhang IV
Baumusterzulassung und Betriebsbedingungen
für bordseitige Verbrennungsanlagen

(Regel 16)

(1) Die in Regel 16 Absatz 2 beschriebenen bordseitigen Verbrennungsanlagen müssen eine für die einzelnen Verbrennungsanlagen ausgestellte IMO-Baumusterzulassung besitzen. Voraussetzung für die Erteilung einer solchen Zulassung ist, dass die Verbrennungsanlage in Entwurf und Bauart einer in Regel 16 Absatz 2 beschriebenen zugelassenen Norm entspricht. Jedes Baumuster ist an seiner Fertigungsstätte oder in einer anerkannten Prüfstelle unter der Verantwortung der Verwaltung einem auf das jeweilige Baumuster zugeschnittenen Baumusterzulassungs-Probebetrieb zu unterziehen; dabei ist für die Feststellung, ob die Verbrennungsanlage unter den in Absatz 2 festgelegten Betriebsbedingungen arbeitet, die nachstehende Normspezifikation für Brennstoff und Abfall zugrunde zu legen:

Zusammensetzung von Ölschlamm: 75 % HFO-Ölschlamm
5 % Schmierölrückstände
20 % emulgiertes Wasser

Zusammensetzung von festem Abfall: 50 % Nahrungsmittelabfälle
50 % Restmüll,
der sich wie folgt zusammensetzt:
etwa 30 % Papier,
etwa 40 % Pappe,
etwa 10 % Lumpen,
etwa 20 % Kunststoffe.

Das Abfallgemisch darf einen Feuchtigkeitsgehalt von bis zu 50 % und einen Anteil an nicht verbrennbaren Feststoffen von bis zu 7 % aufweisen.

(2) Verbrennungsanlagen nach Regel 16 Absatz 2 müssen unter den nachstehend dargestellten Bedingungen betrieben werden:

Sauerstoffgehalt in der Brennkammer: 6 bis 12 %

maximaler Kohlenmonoxidgehalt
im Abgas (Durchschnitt): 200 mg/MJ

maximale Rußzahl (Durchschnitt): Bacharach 3 oder
Ringelman 1 (20 % Eintrübung)

(Eine höhere Rußzahl ist nur für ganz kurze Zeitabschnitte zulässig, beispielweise beim Beginn des Verbrennungsvorgangs.)

unverbrannte Bestandteile
als Rückstandsasche: maximal 10 % nach dem Gewicht

Temperatur am Rauchgas-Austritt
der Verbrennungskammer: 850 bis 1 200 °C.

Anhang V
Obligatorische Angaben in der Bunkerlieferbescheinigung
(Regel 18 Absatz 3)

Name und IMO-Nummer des belieferten Schiffes

Hafen

Datum des Beginns der Lieferung

Name, Anschrift und Telefonnummer des Heizöllieferanten

Bezeichnung des (der) gelieferten Produkte(s)

Liefermenge in metrischen Tonnen

Dichte bei 15 °C in kg/m³

Schwefelgehalt (% m/m)

Vom Heizöllieferanten unterschriebene Erklärung, in der bestätigt wird, dass das gelieferte Heizöl Regel 14 Absatz 1 oder Absatz 4 Buchstabe a und Regel 18 Absatz 1 entspricht.“

Bekanntmachung
über den Geltungsbereich
des Internationalen Paktes über bürgerliche und politische Rechte

Vom 21. Januar 2003

Der Internationale Pakt vom 19. Dezember 1966 über bürgerliche und politische Rechte (BGBl. 1973 II S. 1533) wird nach seinem Artikel 49 Abs. 2 für folgenden weiteren Staat in Kraft treten:

Dschibuti am 5. Februar 2003.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 4. November 2002 (BGBl. 2003 II S. 2).

Berlin, den 21. Januar 2003

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Läufer

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich
des Übereinkommens gegen Folter und andere grausame,
unmenschliche oder erniedrigende Behandlung oder Strafe**

Vom 23. Januar 2003

I.

Das Übereinkommen vom 10. Dezember 1984 gegen Folter und andere grausame, unmenschliche oder erniedrigende Behandlung oder Strafe (BGBl. 1990 II S. 246) ist nach seinem Artikel 27 Abs. 2 für folgende weitere Staaten in Kraft getreten:

Äquatorialguinea	am 7. November 2002
nach Maßgabe des unter II. abgedruckten Vorbehalts und der Erklärung	
Dschibuti	am 5. Dezember 2002.

II.

Vorbehalte und Erklärungen

Äquatorialguinea bei Hinterlegung der Beitrittsurkunde am 8. Oktober 2002:

(Übersetzung)

Declaration und reservation (Translation)
(Original: Spanish)

„First – The Government of Equatorial Guinea hereby declares that, pursuant to article 28 of this Convention, it does not recognize the competence of the Committee provided for in article 20 of the Convention.

Second – With reference to the provisions of article 30, the Government of Equatorial Guinea does not consider itself bound by paragraph 1 thereof.”

Erklärung und Vorbehalt (Übersetzung)
(Original: Spanish)

„Erstens – Die Regierung von Äquatorialguinea erklärt hiermit, dass sie nach Artikel 28 des Übereinkommens die in Artikel 20 des Übereinkommens vorgesehene Zuständigkeit des Ausschusses nicht anerkennt.

Zweitens – Unter Hinweis auf Artikel 30 betrachtet sich die Regierung von Äquatorialguinea durch Absatz 1 des genannten Artikels nicht als gebunden.“

Peru am 17. Oktober 2002 mit Wirkung vom selben Tage nachstehende Erklärung nach den Artikeln 21 und 22:

(Übersetzung)

(Translation) (Original: Spanish)

„The Republic of Peru recognizes, in accordance with Article 21 of the Convention against Torture and Other Cruel, Inhuman or Degrading Treatment or Punishment, the competence of the Committee against Torture to receive and consider communications to the effect that a State Party claims that another State Party is not fulfilling its obligations under the said Convention.

Likewise, the Republic of Peru recognizes, in accordance with the provisions of Article 22 of the above-mentioned Convention, the competence of the Committee against Torture to receive and consider communications from or on behalf of individuals subject to its jurisdiction who claim to be victims of a violation by a State Party of the provisions of the Convention.”

(Übersetzung) (Original: Spanish)

„Die Republik Peru erkennt im Einklang mit Artikel 21 des Übereinkommens gegen Folter und andere grausame, unmenschliche oder erniedrigende Behandlung oder Strafe die Zuständigkeit des Ausschusses gegen Folter zur Entgegennahme und Prüfung von Mitteilungen an, in denen ein Vertragsstaat geltend macht, ein anderer Vertragsstaat komme seinen Verpflichtungen aus dem genannten Übereinkommen nicht nach.

Gleichermaßen erkennt die Republik Peru im Einklang mit Artikel 22 des genannten Übereinkommens die Zuständigkeit des Ausschusses gegen Folter zur Entgegennahme und Prüfung von Mitteilungen einzelner Personen oder im Namen einzelner Personen an, die ihrer Hoheitsgewalt unterstehen und die geltend machen, Opfer einer Verletzung des Übereinkommens durch einen Vertragsstaat zu sein.“

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 7. November 2002 (BGBl. 2003 II S. 4).

Berlin, den 23. Januar 2003

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Läufer

**Bekanntmachung
über das Inkrafttreten
der deutsch-kroatischen Vereinbarung
über die Beschäftigung von Arbeitnehmern zur
Erweiterung ihrer beruflichen und sprachlichen Kenntnisse
(Gastarbeitervereinbarung)**

Vom 27. Januar 2003

Die in Zagreb am 13. September 2002 unterzeichnete Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Kroatien über die Beschäftigung von Arbeitnehmern zur Erweiterung ihrer beruflichen und sprachlichen Kenntnisse (Gastarbeitervereinbarung) (BGBl. 2003 II S. 10) ist nach ihrem Artikel 9 Abs. 2

am 18. Dezember 2002

in Kraft getreten.

Berlin, den 27. Januar 2003

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Läufer

**Bekanntmachung
über das Inkrafttreten
der deutsch-kroatischen Vereinbarung
über die Beschäftigung von Arbeitnehmern kroatischer Unternehmen
mit Sitz in der Republik Kroatien zur Ausführung von Werkverträgen
und über das Außerkrafttreten der früheren Vereinbarung vom 24. August 1988**

Vom 27. Januar 2003

Die in Zagreb am 13. September 2002 unterzeichnete Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Kroatien über die Beschäftigung von Arbeitnehmern kroatischer Unternehmen mit Sitz in der Republik Kroatien zur Ausführung von Werkverträgen (BGBl. 2003 II S. 8) ist nach ihrem Artikel 12 Abs. 2

am 18. Dezember 2002

in Kraft getreten.

Gleichzeitig ist nach Artikel 13 Abs. 1 dieser Vereinbarung die Vereinbarung vom 24. August 1988 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und dem Bundesexekutivrat der Versammlung der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien über die Entsendung jugoslawischer Arbeitnehmer aus Organisationen der assoziierten Arbeit aus der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien und über ihre Beschäftigung in der Bundesrepublik Deutschland auf der Grundlage von Werkverträgen in der Fassung der Änderungsvereinbarung vom 4./10. September 1990 (BGBl. 1989 II S. 774; 1992 II S. 349) im Verhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Kroatien außer Kraft getreten. Auf die Bestimmungen des Artikels 13 Abs. 2 dieser Vereinbarung wird verwiesen.

Berlin, den 27. Januar 2003

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Läufer

**Bekanntmachung
des deutsch-tadschikischen Abkommens
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Vom 27. Januar 2003

Das in Duschanbe am 31. Dezember 2002 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Tadschikistan über Finanzielle Zusammenarbeit (Einrichtung eines Studien- und Fachkräftefonds) ist nach seinem Artikel 5

am 31. Dezember 2002

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 27. Januar 2003

Bundesministerium
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung
Im Auftrag
Dr. Goerdeler

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Tadschikistan
über Finanzielle Zusammenarbeit
(Einrichtung eines Studien- und Fachkräftefonds)**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung der Republik Tadschikistan –

(6243) des Außenministeriums der Republik Tadschikistan vom
22. August 2002 –

sind wie folgt übereingekommen:

im Geiste der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik
Tadschikistan,

in dem Wunsch, diese freundschaftlichen Beziehungen durch
partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festigen und
zu vertiefen,

in dem Bewusstsein, dass die Aufrechterhaltung dieser Bezie-
hungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in
der Republik Tadschikistan beizutragen,

unter Bezugnahme auf die Verbalnoten Nr. 183/2002 der
Deutschen Botschaft Duschanbe vom 26. Juni 2002 und Nr. 16-1

Artikel 1

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es
der Regierung der Republik Tadschikistan und anderen, von
beiden Regierungen gemeinsam auszuwählenden Empfängern,
von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, einen
Finanzierungsbeitrag für die Einrichtung eines Studien- und
Fachkräftefonds bis zu 1 000 000 EUR (in Worten: eine Million
Euro) zu erhalten.

Artikel 2

(1) Die Verwendung des in Artikel 1 genannten Betrages, die
Bedingungen, zu denen er zur Verfügung gestellt wird, sowie das
Verfahren der Auftragsvergabe bestimmen die zwischen der
Kreditanstalt für Wiederaufbau und den Empfängern des Finan-

zierungsbeitrages zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen. Die Zusage des in Artikel 1 genannten Betrages entfällt, soweit nicht innerhalb einer Frist von acht Jahren nach dem Zusagejahr der entsprechende Finanzierungsvertrag geschlossen wurde. Für diesen Betrag endet die Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2010.

(2) Die Regierung der Republik Tadschikistan, soweit sie nicht Empfänger des Finanzierungsbeitrages ist, wird etwaige Rückzahlungsansprüche, die aufgrund des nach Absatz 1 zu schließenden Finanzierungsvertrages entstehen können, gegenüber der Kreditanstalt für Wiederaufbau garantieren.

Artikel 3

Die Regierung der Republik Tadschikistan stellt die Kreditanstalt für Wiederaufbau von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die im Zusammenhang mit Abschluss

und Durchführung des in Artikel 2 erwähnten Vertrags in der Republik Tadschikistan erhoben werden.

Artikel 4

Die Regierung der Republik Tadschikistan überlässt bei den sich aus der Gewährung des Finanzierungsbeitrages ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die gleichberechtigte Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

Dieses Abkommen tritt am Tag seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Duschanbe am 31. Dezember 2002 in zwei Urschriften, jede in deutscher und russischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Wolfgang Neuen

Für die Regierung der Republik Tadschikistan
Talbak Nasarow

Bekanntmachung des deutsch-usbekischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit

Vom 27. Januar 2003

Das in Taschkent am 12. September 2002 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Usbekistan über Finanzielle Zusammenarbeit (Begleitmaßnahmen Kooperationsvorhaben – Berufsausbildung 2001) ist nach seinem Artikel 5

am 12. September 2002

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 27. Januar 2003

Bundesministerium
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung
Im Auftrag
Dr. Goerdeler

Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Usbekistan
über Finanzielle Zusammenarbeit
 (Begleitmaßnahmen Kooperationsvorhaben – Berufsausbildung 2001)

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
 und

die Regierung der Republik Usbekistan –

im Geiste der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Usbekistan,

in dem Wunsch, diese freundschaftlichen Beziehungen durch partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festigen und zu vertiefen,

in dem Bewusstsein, dass die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in der Republik Usbekistan beizutragen,

unter Bezugnahme auf die Verbalnote vom 17. Juli/2. August 2001 –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Republik Usbekistan und beziehungsweise oder anderen von beiden Regierungen gemeinsam auszuwählenden Empfängern, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, einen Finanzierungsbeitrag für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung des im Regierungsabkommen vom 3. April 2001 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Usbekistan über Finanzielle Zusammenarbeit 2001 unter Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a genannten Vorhabens für die „Förderung der beruflichen Ausbildung“ bis zu 1 022 583,76 Euro (in Worten: eine Million zweiundzwanzigtausendfünfhundertdreiundachtzig Euro Sechundsiebzig Cent) zu erhalten, wenn nach Prüfung die Förderungswürdigkeit dieses Vorhabens festgestellt worden ist.

(2) Kann bei dem in Absatz 1 bezeichneten Vorhaben die dort genannte Bestätigung nicht erfolgen, so ermöglicht es die Regierung der Bundesrepublik Deutschland der Regierung der Republik Usbekistan, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, für dieses Vorhaben bis zur Höhe des vorgesehenen Finanzierungsbeitrags ein Darlehen zu erhalten.

(3) Das in Absatz 1 bezeichnete Vorhaben kann im Einvernehmen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Usbekistan durch andere Vorhaben ersetzt werden. Wird das in Absatz 1 bezeichnete Vorhaben durch ein Vorhaben ersetzt, das als Vorhaben des Umweltschutzes oder der sozialen Infrastruktur oder als Kreditgarantiefonds für mittelständische Betriebe oder als Maßnahme, die der

Verbesserung der gesellschaftlichen Stellung von Frauen dient, oder als eine selbsthilfeorientierte Maßnahme zur Armutsbekämpfung die besonderen Voraussetzungen für die Förderung im Wege eines Finanzierungsbeitrags erfüllt, so kann ein Finanzierungsbeitrag, anderenfalls ein Darlehen, gewährt werden.

(4) Finanzierungsbeiträge für Vorbereitungs- und Begleitmaßnahmen nach Absatz 1 werden in Darlehen umgewandelt, wenn sie nicht für solche Maßnahmen verwendet werden.

Artikel 2

(1) Die Verwendung des in Artikel 1 genannten Betrags sowie die Bedingungen, zu denen er zur Verfügung gestellt wird, sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmen die zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, und den Empfängern der Darlehens- und beziehungsweise oder der Finanzierungsbeiträge zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen. Die Zusage des in Artikel 1 Absatz 1 genannten Betrags entfällt, soweit nicht innerhalb einer Frist von acht Jahren nach dem Zusagejahr die entsprechenden Darlehens- und beziehungsweise oder Finanzierungsverträge geschlossen wurden. Für diesen Betrag endet diese Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2009.

(2) Die Regierung der Republik Usbekistan, soweit sie nicht Empfänger des Finanzierungsbeitrags ist, wird etwaige Rückzahlungsansprüche, die aufgrund der nach Absatz 1 zu schließenden Finanzierungsverträge entstehen können, gegenüber der Kreditanstalt für Wiederaufbau garantieren.

Artikel 3

Die Regierung der Republik Usbekistan stellt die Kreditanstalt für Wiederaufbau von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die im Zusammenhang mit Abschluss und Durchführung der in Artikel 2 erwähnten Verträge in der Republik Usbekistan erhoben werden.

Artikel 4

Die Regierung der Republik Usbekistan überlässt bei den sich aus der Darlehensgewährung und der Gewährung des Finanzierungsbeitrags ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See-, Land- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die gleichberechtigte Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

Dieses Abkommen tritt am Tag seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Taschkent am 12. September 2002 in zwei
 Urschriften, jede in deutscher und russischer Sprache, wobei
 jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
 Martin Hecker

Für die Regierung der Republik Usbekistan
 Ganijew

**Bekanntmachung
des deutsch-tadschikischen Abkommens
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Vom 30. Januar 2003

Das in Duschanbe am 23. Dezember 2002 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Tadschikistan über Finanzielle Zusammenarbeit (Lieferung von medizinischem Gerät zur Tuberkulosebekämpfung) ist nach seinem Artikel 5

am 23. Dezember 2002

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 30. Januar 2003

Bundesministerium
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung
Im Auftrag
Dr. Goerdeler

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Tadschikistan
über Finanzielle Zusammenarbeit
(Lieferung von medizinischem Gerät zur Tuberkulosebekämpfung)**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Regierung der Republik Tadschikistan –

im Geiste der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Tadschikistan,

in dem Wunsch, diese freundschaftlichen Beziehungen durch partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festigen und zu vertiefen,

in dem Bewusstsein, dass die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in der Republik Tadschikistan beizutragen,

unter Bezugnahme auf den Verbalnotenwechsel vom 1. August/22. August 2002 –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Republik Tadschikistan und anderen, von beiden Regierungen gemeinsam auszuwählenden Empfängern, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, einen Finanzierungsbeitrag in Höhe von insgesamt 1 500 000,- EUR (in Worten: eine Million fünfhunderttausend Euro) für das Vorhaben „Lieferung von medizinischem Gerät zur Tuberkulosebekämpfung“ zu erhalten.

Artikel 2

(1) Die Verwendung des in Artikel 1 genannten Betrages, die Bedingungen, zu denen er zur Verfügung gestellt wird, sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmen der zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und dem Empfänger des Finanzierungsbeitrages zu schließende Vertrag, der den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegt.

(2) Der in Artikel 1 genannte Betrag wird aus Sondermitteln bereitgestellt, die bis zum 31. Dezember 2002 ausgezahlt sein müssen. Anfang Oktober 2002 hat daher die Regierung der

Bundesrepublik Deutschland durch die Kreditanstalt für Wiederaufbau gemeinsam mit dem ausgewählten Empfänger überprüft, inwieweit dies sichergestellt werden kann. In Höhe der gegebenenfalls nicht mehr sicher abfließenden Mittel wird die Zusage vom 1. August/22. August 2002 dann gegenstandslos.

(3) Die Regierung der Republik Tadschikistan, soweit sie nicht selbst Empfänger des Finanzierungsbeitrages ist, wird etwaige Rückzahlungsansprüche, die aufgrund des nach Absatz 1 zu schließenden Finanzierungsvertrags entstehen können, gegenüber der Kreditanstalt für Wiederaufbau garantieren.

Artikel 3

Die Regierung der Republik Tadschikistan stellt die Kreditanstalt für Wiederaufbau von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die im Zusammenhang mit Abschluss

und Durchführung des in Artikel 2 erwähnten Vertrags in der Republik Tadschikistan erhoben werden.

Artikel 4

Die Regierung der Republik Tadschikistan überlässt bei den sich aus der Gewährung des Finanzierungsbeitrages ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See-, Land- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die gleichberechtigte Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

Dieses Abkommen tritt am Tag seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Duschanbe am 23. Dezember 2002 in zwei Urschriften, jede in deutscher und russischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Wolfgang Neuen

Für die Regierung der Republik Tadschikistan
Talbak Nasarow

Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Zollabkommens über die vorübergehende Einfuhr privater Straßenfahrzeuge

Vom 31. Januar 2003

Das Zollabkommen vom 4. Juni 1954 über die vorübergehende Einfuhr privater Straßenfahrzeuge (BGBl. 1956 II S. 1886, 1948) wird nach seinem Artikel 35 Abs. 2 für

Litauen
in Kraft treten.

am 3. April 2003

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 15. August 2001 (BGBl. II S. 933).

Berlin, den 31. Januar 2003

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Läufer

Herausgeber: Bundesministerium der Justiz – Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH. – Druck: DMB Bundesdruckerei GmbH & Co. KG

Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze sowie Verordnungen und sonstige Bekanntmachungen von wesentlicher Bedeutung, soweit sie nicht im Bundesgesetzblatt Teil II zu veröffentlichen sind.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

- a) völkerrechtliche Übereinkünfte und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durchsetzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende Bekanntmachungen,
- b) Zolltarifvorschriften.

Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Postanschrift für Abonnementbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben:

Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH., Postfach 13 20, 53003 Bonn

Telefon: (02 28) 3 82 08-0, Telefax: (02 28) 3 82 08-36

Internet: www.bundesgesetzblatt.de bzw. www.bgbl.de

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich je 45,00 €. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 1,40 € zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Januar 2003 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Konto der Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH. (Kto.Nr. 399-509) bei der Postbank Köln (BLZ 370 100 50) oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe: 6,65 € (5,60 € zuzüglich 1,05 € Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 7,25 €.

Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7%.

ISSN 0341-1109

Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH. · Postfach 13 20 · 53003 Bonn

Postvertriebsstück · Deutsche Post AG · G 1998 · Entgelt bezahlt

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich der Satzung
der Organisation der Vereinten Nationen für industrielle Entwicklung**

Vom 31. Januar 2003

Die Satzung der Organisation der Vereinten Nationen für industrielle Entwicklung (UNIDO) vom 8. April 1979 (BGBl. 1985 II S. 1215) ist nach ihrem Artikel 25 Abs. 2 Buchstabe c für

Monaco am 23. Januar 2003
in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 15. November 2000 (BGBl. II S. 1562).

Berlin, den 31. Januar 2003

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Läufer