

**2010**

**Ausgegeben zu Bonn am 30. Juni 2010**

**Nr. 16**

Tag	Inhalt	Seite
25. 6. 2010	Verordnung zu dem Abkommen vom 7. Juni 2010 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und dem Schweizerischen Bundesrat über den vorübergehenden Aufenthalt von Mitgliedern der Streitkräfte der Bundesrepublik Deutschland und der Streitkräfte der Schweizerischen Eidgenossenschaft im Hoheitsgebiet des jeweils anderen Staats für die Teilnahme an und die Durchführung von Übungs- und Ausbildungsvorhaben (Verordnung zum deutsch-schweizerischen Streitkräfteaufenthaltsabkommen) . . . . .	550
26. 6. 2010	Siebzehnte Verordnung über Änderungen Internationaler Vorschriften über den Umweltschutz im Seeverkehr (Siebzehnte Verordnung Umweltschutz-See) . . . . .	556
19. 4. 2010	Bekanntmachung des deutsch-ivorischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit . . . . .	630
28. 4. 2010	Bekanntmachung des deutsch-peruanischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit . . . . .	631
29. 4. 2010	Bekanntmachung über das Außerkrafttreten des Übereinkommens Nr. 45 der Internationalen Arbeitsorganisation über die Beschäftigung von Frauen bei Untertagearbeiten in Bergwerken jeder Art . . . . .	634
29. 4. 2010	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Protokolls auf Grund von Artikel K.3 des Vertrags über die Europäische Union betreffend den Anwendungsbereich des Waschens von Erträgen in dem Übereinkommen über den Einsatz der Informationstechnologie im Zollbereich sowie die Aufnahme des amtlichen Kennzeichens des Transportmittels in das Übereinkommen . . . . .	634
29. 4. 2010	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Protokolls von 1984 zum Übereinkommen von 1979 über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung betreffend die langfristige Finanzierung des Programms über die Zusammenarbeit bei der Messung und Bewertung der weiträumigen Übertragung von luftverunreinigenden Stoffen in Europa (EMEP) . . . . .	635
29. 4. 2010	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Protokolls von 1985 zu dem Übereinkommen von 1979 über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung betreffend die Verringerung von Schwefelemissionen oder ihres grenzüberschreitenden Flusses um mindestens 30 vom Hundert . . . . .	636
29. 4. 2010	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Protokolls von 1988 zu dem Übereinkommen von 1979 über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung betreffend die Bekämpfung von Emissionen von Stickstoffoxiden oder ihres grenzüberschreitenden Flusses . . . . .	636
29. 4. 2010	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Protokolls von 1991 zu dem Übereinkommen von 1979 über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung betreffend die Bekämpfung von Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen oder ihres grenzüberschreitenden Flusses . . . . .	637
29. 4. 2010	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Protokolls von 1994 zu dem Übereinkommen von 1979 über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung betreffend die weitere Verringerung von Schwefelemissionen . . . . .	637
30. 4. 2010	Bekanntmachung des deutsch-namibischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit . . . . .	638
7. 5. 2010	Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Vereinbarung über die Rechtsstellung von Missionen und Vertretern von Drittstaaten bei der Nordatlantikvertrags-Organisation . . . . .	639
7. 5. 2010	Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Vertrags über das Europäische Korps und die Rechtsstellung seines Hauptquartiers zwischen der Französischen Republik, der Bundesrepublik Deutschland, dem Königreich Belgien, dem Königreich Spanien und dem Großherzogtum Luxemburg (Straßburger Vertrag) . . . . .	640
25. 5. 2010	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Europäischen Übereinkommens von 13. Dezember 1968 über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport . . . . .	641
25. 5. 2010	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über die Ausstellung von Ehefähigkeitszeugnissen . . . . .	642
26. 5. 2010	Bekanntmachung über das Inkrafttreten des deutsch-bahrainischen Vertrags über die Förderung und den gegenseitigen Schutz von Kapitalanlagen . . . . .	643
31. 5. 2010	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Protokolls vom 21. Mai 2003 über Schadstoff-freisetzung- und -verbringungsregister . . . . .	643
1. 6. 2010	Bekanntmachung über das Inkrafttreten des deutsch-vietnamesischen Abkommens über die Seeschifffahrt . . . . .	644

**Verordnung  
zu dem Abkommen vom 7. Juni 2010  
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
und dem Schweizerischen Bundesrat  
über den vorübergehenden Aufenthalt von Mitgliedern  
der Streitkräfte der Bundesrepublik Deutschland  
und der Streitkräfte der Schweizerischen Eidgenossenschaft  
im Hoheitsgebiet des jeweils anderen Staats  
für die Teilnahme an und die Durchführung von Übungs- und Ausbildungsvorhaben  
(Verordnung zum deutsch-schweizerischen Streitkräfteaufenthaltsabkommen)**

**Vom 25. Juni 2010**

Auf Grund des Artikels 1 Absatz 1 des Streitkräfteaufenthaltsgesetzes vom 20. Juli 1995 (BGBl. 1995 II S. 554) und des Artikels 3 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes zum PfP-Truppenstatut vom 9. Juli 1998 (BGBl. 1998 II S. 1338) verordnet die Bundesregierung:

**Artikel 1**

Das in Bern am 7. Juni 2010 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und dem Schweizerischen Bundesrat über den vorübergehenden Aufenthalt von Mitgliedern der Streitkräfte der Bundesrepublik Deutschland und der Streitkräfte der Schweizerischen Eidgenossenschaft im Hoheitsgebiet des jeweils anderen Staats für die Teilnahme an und die Durchführung von Übungs- und Ausbildungsvorhaben (deutsch-schweizerisches Streitkräfteaufenthaltsabkommen) wird hiermit in Kraft gesetzt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

**Artikel 2**

(1) Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 17. Juni 2010 in Kraft. Der Tag, an dem das deutsch-schweizerische Streitkräfteaufenthaltsabkommen nach seinem Artikel 13 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

(2) Diese Verordnung tritt an dem Tag außer Kraft, an dem das deutsch-schweizerische Streitkräfteaufenthaltsabkommen außer Kraft tritt. Der Tag des Außerkrafttretens ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Berlin, den 25. Juni 2010

Die Bundeskanzlerin  
Dr. Angela Merkel

Der Bundesminister der Verteidigung  
Dr. Karl-Theodor zu Guttenberg

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Guido Westerwelle

**Abkommen**  
**zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland**  
**und dem Schweizerischen Bundesrat**  
**über den vorübergehenden Aufenthalt von Mitgliedern**  
**der Streitkräfte der Bundesrepublik Deutschland**  
**und der Streitkräfte der Schweizerischen Eidgenossenschaft**  
**im Hoheitsgebiet des jeweils anderen Staats**  
**für die Teilnahme an und die Durchführung von Übungs- und Ausbildungsvorhaben**  
**(deutsch-schweizerisches Streitkräfteaufenthaltsabkommen)**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
 und  
 der Schweizerische Bundesrat

im Hinblick auf das in Brüssel unterzeichnete Übereinkommen vom 19. Juni 1995 zwischen den Vertragsstaaten des Nordatlantikvertrags und den anderen an der Partnerschaft für den Frieden teilnehmenden Staaten über die Rechtsstellung ihrer Truppen (PfP-Truppenstatut) sowie das Zusatzprotokoll vom 19. Juni 1995 zum PfP-Truppenstatut,

im Hinblick auf die Vereinbarung vom 29. September 2003 zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung der Bundesrepublik Deutschland und dem Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport handelnd für den Schweizerischen Bundesrat über die Zusammenarbeit der Streitkräfte auf dem Gebiet der Ausbildung (Ausbildungsvereinbarung),

in dem Bestreben, die Voraussetzungen und Bedingungen des vorübergehenden Aufenthalts zu Übungs- und Ausbildungszwecken von Mitgliedern der deutschen Streitkräfte in der Schweizerischen Eidgenossenschaft und von Mitgliedern der schweizerischen Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland zu regeln,

davon ausgehend, dass die Bestimmungen dieses Abkommens die Rechte und Verpflichtungen der Vertragsparteien aus völkerrechtlichen Vereinbarungen über internationale Gerichte einschließlich des Römischen Statuts über den Internationalen Strafgerichtshof unberührt lassen

sind wie folgt übereingekommen:

#### **Artikel 1**

##### **Gegenstand des Abkommens**

Dieses Abkommen regelt für die Teilnahme an und die Durchführung von Übungs- und Ausbildungsvorhaben die Ein- und Durchreise von Mitgliedern der Streitkräfte der Bundesrepublik Deutschland und der Streitkräfte der Schweizerischen Eidgenossenschaft in das und deren Ausreise aus dem Hoheitsgebiet des jeweils anderen Staats sowie deren vorübergehenden Aufenthalt darin. Der Begriff „Mitglieder der Streitkräfte“ bezeichnet das militärische Personal der Streitkräfte der Vertragsparteien und das zivile Gefolge, welche sich im Rahmen von Übungs- und Ausbildungsvorhaben nach der Ausbildungsvereinbarung als Auszubildende, Ausbilder oder Angehörige eines militärischen

Verbandes oder einer Ausbildungseinrichtung im jeweiligen Aufnahmestaat aufhalten.

#### **Artikel 2**

##### **Art, Umfang und Dauer des Aufenthalts**

Vorübergehende Aufenthalte im Sinne dieses Abkommens werden von den Streitkräften des Entsendestaats für Übungen, Ausbildung von Einheiten und Durchreise auf dem Landwege zu diesem Zweck mit einem Umfang von bis zu 3 000 Mitgliedern der Streitkräfte des Entsendestaats und einer Aufenthaltsdauer, die in der Regel 30 Tage nicht überschreitet, vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Behörden des Aufnahmestaats im jeweiligen Einzelfall durchgeführt.

#### **Artikel 3**

##### **Bedingungen für Einreise, Ausreise und Aufenthalt**

(1) Soweit in diesem Abkommen nichts anderes geregelt ist, richten sich die Einreise in den und die Ausreise aus dem Aufnahmestaat sowie der dortige vorübergehende Aufenthalt von Mitgliedern der Streitkräfte des Entsendestaats nach dem PfP-Truppenstatut.

(2) Hinsichtlich der von den Streitkräften des Entsendestaats in den Aufnahmestaat ein- oder mitgeführten Waffen gelten folgende Bestimmungen:

- a) Die nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland erforderlichen außenwirtschaftlichen und kriegswaffenkontrollrechtlichen Genehmigungen gelten für ein- oder mitgeführte Kriegswaffen der Mitglieder der Streitkräfte der Schweizerischen Eidgenossenschaft als erteilt. Die Streitkräfte der Schweizerischen Eidgenossenschaft führen bei der Einreise in die und während ihres Aufenthaltes in der Bundesrepublik Deutschland eine Kopie dieses Abkommens als Nachweis der erforderlichen Genehmigung mit sich.
- b) Nach dem Recht der Schweizerischen Eidgenossenschaft benötigen ausländische Truppen und deren Angehörige, die für Übungs- und Ausbildungsvorhaben in die Schweizerische Eidgenossenschaft einreisen, für die dazu mitgeführten Rüstungsgüter weder eine Ein- noch eine Wiederausfuhrbewilligung.

#### **Artikel 4**

##### **Gesundheitswesen**

(1) Die Streitkräfte des Entsendestaats sind zur Beachtung der Gesundheitsvorschriften des Aufnahmestaats verpflichtet.

(2) Zur Verhütung und Bekämpfung übertragbarer Krankheiten bei Menschen, Tieren und Pflanzen sowie zur Bekämpfung von Schadorganismen der Pflanzen und Pflanzenerzeugnisse im Aufnahmestaat gelten dessen Rechtsvorschriften. Infektionsschutzrechtliche, tierseuchenrechtliche, lebensmittelrechtliche Maßnahmen, pflanzenschutzrechtliche Maßnahmen bezüglich Pflanzen, Pflanzenerzeugnissen und sonstigen Gegenständen sowie arzneimittel-, medizinerzeugnisse- und hygienerechtliche Maßnahmen werden von den zuständigen Behörden des Aufnahmestaats getroffen, soweit zwischenstaatliche Vereinbarungen dem nicht entgegenstehen.

#### Artikel 5

##### Strafgerichtsbarkeit und Zwangsmaßnahmen

(1) Soweit dem Aufnahmestaat gemäß Artikel I des PfP-Truppenstatuts in Verbindung mit Artikel VII des NATO-Truppenstatuts das Recht auf Ausübung der Strafgerichtsbarkeit gegenüber Mitgliedern der Streitkräfte des Entsendestaats zusteht, wird die zuständige Behörde des Aufnahmestaats von der Ausübung dieser Gerichtsbarkeit absehen, es sei denn, dass wesentliche Belange der Rechtspflege des Aufnahmestaats die Ausübung der Strafgerichtsbarkeit erfordern.

(2) Wesentliche Belange der Rechtspflege können die Ausübung der Strafgerichtsbarkeit insbesondere in den folgenden Fällen erfordern:

- a) strafbare Handlungen nach Artikel VII Absatz 2 Buchstabe c des NATO-Truppenstatuts sowie vergleichbare strafbare Handlungen von erheblicher Bedeutung gegen die Sicherheit des Aufnahmestaats,
- b) strafbare Handlungen, durch die der Tod eines Menschen verursacht wird, sowie schwerwiegende Straftaten gegen die körperliche Unversehrtheit und die sexuelle Selbstbestimmung, soweit sich diese nicht gegen ein Mitglied der Streitkräfte des Entsendestaats richten,
- c) der Versuch solcher strafbarer Handlungen und die Teilnahme an diesen.

(3) Wird von der Ausübung der Strafgerichtsbarkeit abgesehen, so entfernt der Entsendestaat den Tatverdächtigen auf Ersuchen des Aufnahmestaats unverzüglich aus dem Hoheitsgebiet des Aufnahmestaats.

(4) Ist der Tatverdächtige in den Entsendestaat zurückgekehrt und liegt ein Fall nach Absatz 3 nicht vor, so unterbreitet der Entsendestaat auf Ersuchen des Aufnahmestaats den Fall seinen zuständigen Behörden zur Entscheidung über die Einleitung eines Strafverfahrens.

(5) Ist im Rahmen eines Strafverfahrens im Aufnahmestaat gegen ein Mitglied der Streitkräfte des Entsendestaats zu entscheiden, ob eine Handlung oder Unterlassung in Ausübung des Dienstes erfolgt ist, ist für diese Entscheidung das Recht des Entsendestaats maßgebend. Auf Ersuchen des Aufnahmestaats kann hierüber durch eine von dem Entsendestaat benannte Behörde eine Bescheinigung erstellt werden, die der Aufnahmestaat seinen zuständigen Behörden unterbreitet und von diesen im Rahmen ihrer nationalen Rechtsordnung angemessen berücksichtigt wird.

(6) Die zuständigen Gerichte und Behörden beider Staaten leisten einander im Rahmen ihres innerstaatlichen Rechts Rechtshilfe zur Unterstützung in Strafverfahren. Sehen die zuständigen Behörden des Aufnahmestaats nicht von der Ausübung der Strafgerichtsbarkeit ab, so wirkt der Entsendestaat im Rahmen seiner Rechtsordnung darauf hin, dass sich Mitglieder seiner Streitkräfte, die verdächtigt werden, während des Aufenthalts im Aufnahmestaat eine Straftat begangen zu haben, den Gerichten und Behörden des Aufnahmestaats stellen.

(7) Die Gerichte und Behörden des Aufnahmestaats sind im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und Befugnisse berechtigt, Zwangsmaßnahmen gegenüber Mitgliedern der Streitkräfte des Entsendestaats während ihres Aufenthalts im Aufnahmestaat anzuordnen und durchzuführen.

(8) Wird ein Mitglied der Streitkräfte des Entsendestaats durch Behörden des Aufnahmestaats vorläufig festgenommen oder werden andere Zwangsmaßnahmen angewendet, die den Entzug der Freiheit zur Folge haben, so unterrichtet die zuständige Behörde des Aufnahmestaats unverzüglich die diplomatische Vertretung des Entsendestaats im Aufnahmestaat. Dabei wird mitgeteilt, welches Gericht oder welche Behörde für das weitere Verfahren zuständig ist.

(9) Die Gerichte und Behörden des Entsendestaats üben ihre Strafgerichtsbarkeit nicht im Aufnahmestaat aus.

#### Artikel 6

##### Telekommunikation

(1) Für die Inanspruchnahme von öffentlich angebotenen Telekommunikationsdienstleistungen im Aufnahmestaat gelten neben den allgemeinen Vorschriften des Aufnahmestaats die jeweiligen Geschäftsbedingungen des Dienstleistungserbringers.

(2) Die Streitkräfte des Entsendestaats können, soweit dies zur Erreichung des Aufenthaltszwecks erforderlich ist, vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Behörden des Aufnahmestaats vorübergehend Telekommunikationsanlagen einschließlich Funkanlagen errichten und betreiben.

(3) Funkanlagen sowie Telekommunikationsendeinrichtungen der Streitkräfte des Entsendestaats, die im Hoheitsgebiet des Aufnahmestaats betrieben oder an Anschlüsse oder Übertragungswege der öffentlichen Telekommunikationsnetze angeschaltet werden sollen, müssen die technischen Anforderungen erfüllen, die nach der Rechtsordnung des Aufnahmestaats für Funkanlagen oder Telekommunikationsendeinrichtungen allgemein gelten. Die Erfüllung dieser Anforderungen muss in einem Konformitätsbewertungsverfahren nachgewiesen und die Einrichtungen müssen entsprechend gekennzeichnet sein.

(4) Die Streitkräfte des Entsendestaats benutzen im Aufnahmestaat nur Funkfrequenzen, die ihnen von den zuständigen Behörden des Aufnahmestaats zugeteilt sind. Am Ende des Aufenthalts gehen die Funkfrequenzen an die zuständigen Behörden des Aufnahmestaats zurück.

(5) Die Streitkräfte des Entsendestaats treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um Störungen der Telekommunikationsnetze im Aufnahmestaat durch ihre Telekommunikations- oder anderen elektrischen Anlagen zu vermeiden. Verursachen Funkstellen der Streitkräfte des Entsendestaats schädliche Funkstörungen bei Funkstellen außerhalb des Aufnahmestaats oder werden sie von solchen Funkstellen in schädlicher Weise gestört, so verfahren die zuständigen Behörden des Aufnahmestaats nach den Bestimmungen der jeweils gültigen Konstitution und Konvention der Internationalen Fernmeldeunion sowie der Vollzugsordnung für den Funkdienst. Die zuständigen Behörden des Aufnahmestaats treffen im Rahmen der geltenden Vorschriften alle erforderlichen Maßnahmen, um Störungen der Telekommunikationseinrichtungen der Streitkräfte des Entsendestaats durch Telekommunikations- oder andere elektrische Anlagen des Aufnahmestaats zu vermeiden. Im Fall von elektromagnetischen Störungen werden die innerstaatlichen Rechtsvorschriften über elektromagnetische Verträglichkeit von Geräten angewendet. Ergibt sich hieraus die Notwendigkeit einer Außerbetriebnahme der Störquelle, muss diese durch die Streitkräfte des Entsendestaats unverzüglich vorgenommen werden.

#### Artikel 7

##### Umweltschutz

(1) Die Streitkräfte des Entsendestaats anerkennen die Bedeutung des Umweltschutzes bei ihren Tätigkeiten im Aufnahmestaat und halten die Rechtsvorschriften des Aufnahmestaats zum Schutz der Umwelt ein.

(2) Die zuständigen Behörden beider Staaten arbeiten im Rahmen dieses Abkommens in allen Fragen des Umweltschutzes, insbesondere bei der Vorbereitung von Übungen, eng zusammen.

(3) Auch über die Einhaltung der Rechtsvorschriften des Aufnahmestaats hinaus sind Umweltbeeinträchtigungen zu vermeiden und bei unvermeidbaren Umweltbeeinträchtigungen angemessene Maßnahmen zum Ausgleich zu treffen.

(4) Für den Transport von Waffen, schwerem Gerät oder Gefahrgut wird dem Schienen- und dem Wasserweg Vorrang eingeräumt. Die Transportwege und -mittel werden zwischen den Verteidigungsministerien in Abstimmung mit den zuständigen Behörden des Aufnahmestaats vereinbart.

(5) Die Mitglieder der Streitkräfte des Entsendestaats werden für den Betrieb ihrer Luft-, Wasser- und Landfahrzeuge im Aufnahmestaat, soweit dies mit den technischen Erfordernissen dieser Fahrzeuge vereinbar ist, nur Treibstoffe, Schmierstoffe und Zusatzstoffe verwenden, die schadstoffarm gemäß den Vorschriften des Aufnahmestaats sind. Bei Personenkraftfahrzeugen und Nutzfahrzeugen werden die Vorschriften des Aufnahmestaats über die Begrenzung von Lärm- und Abgasemissionen eingehalten, soweit dies nicht unverhältnismäßig ist.

(6) Bei der Benutzung von Übungseinrichtungen werden durch die Mitglieder der Streitkräfte des Entsendestaats die jeweiligen Benutzungsordnungen, insbesondere die Sicherheitsbestimmungen, die Brandschutzbestimmungen und die Bestimmungen zum Schutz der Umwelt, eingehalten. Gleiches gilt bezüglich der Verwaltungsvorschriften der Streitkräfte des Aufnahmestaats für Übungen. Ausnahmen bedürfen der Zustimmung des Aufnahmestaats.

(7) Die Mitglieder der Streitkräfte des Entsendestaats werden die Vorschriften des Aufnahmestaats zur umweltverträglichen Verwertung oder sonstigen Entsorgung von Abfällen einhalten.

#### **Artikel 8**

##### **Verkehr mit Fahrzeugen der Streitkräfte des Entsendestaats sowie Benutzung der Flugplätze des Aufnahmestaats**

(1) Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger der Streitkräfte des Entsendestaats werden für den Verkehr von dessen zuständiger Behörde registriert und zugelassen. Diese Fahrzeuge führen ein Nummernschild und ein deutliches Nationalitätskennzeichen.

(2) Transporte und Beförderungen durch Mitglieder der Streitkräfte des Entsendestaats im Rahmen der innerstaatlichen Rechtsvorschriften des Aufnahmestaats und geltender völkerrechtlicher Verträge, die für beide Staaten verbindlich sind, sowie der damit im Zusammenhang stehenden technischen Vereinbarungen und Verfahren gelten als genehmigt beziehungsweise als zugelassen.

(3) Die militärischen Behörden des Aufnahmestaats koordinieren die Wahrnehmung militärischer Interessen des Entsendestaats in Verkehrsangelegenheiten gegenüber den zivilen Behörden und Unternehmen.

(4) Mitglieder der Streitkräfte des Entsendestaats halten die Verkehrsvorschriften des Aufnahmestaats einschließlich der Vorschriften über das Verhalten am Unfallort und der Vorschriften über den Transport von Gefahrgut ein. Die zuständigen Behörden des Aufnahmestaats überwachen die Einhaltung dieser Vorschriften. Diese Überwachung kann gemeinsam mit den zuständigen Behörden des Entsendestaats durchgeführt werden.

(5) Die Streitkräfte des Entsendestaats beachten die Verkehrssicherheitsvorschriften des Aufnahmestaats; innerhalb dieses Rahmens können die Mitglieder der Streitkräfte des Entsendestaats ihre eigenen innerstaatlichen Normen auf den Bau, die Ausführung und die Ausrüstung der Kraftfahrzeuge, Kraftfahrzeuganhänger, Binnenschiffe und Luftfahrzeuge anwenden. Die Behörden beider Staaten arbeiten bei der Umsetzung dieser Bestimmungen eng zusammen.

(6) Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, deren Abmessungen, Achslast, Gesamtgewicht oder Anzahl die nach dem Straßenverkehrsrecht des Aufnahmestaats geltenden Begrenzungen überschreiten, wird, außer in Notfällen

zum Schutz von Leib und Leben, nur mit Erlaubnis der zuständigen Behörden des Aufnahmestaats durchgeführt. Außerhalb von Übungsplätzen werden Kettenfahrzeuge grundsätzlich auf der Schiene oder, soweit erforderlich, auf Tiefladern bewegt. Ein Befahren öffentlicher Straßen und Wege mit Kettenfahrzeugen ohne Kettenpolster ist unzulässig.

(7) Außer in Notfällen dürfen Mitglieder der Streitkräfte des Entsendestaats mit militärischen Luftfahrzeugen zivile Verkehrsflugplätze des Aufnahmestaats nur mit Erlaubnis der zuständigen Behörden benutzen, die nach den Bestimmungen des Aufnahmestaats erteilt wird.

#### **Artikel 9**

##### **Haftung und Schadensabwicklung**

(1) Bei der Haftung und Schadensabwicklung werden beide Staaten in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des PfP-Truppenstatuts verfahren, soweit in diesem Abkommen nichts anderes geregelt ist.

(2) Für die Abwicklung von Schäden Dritter gelten die als Anlage beigefügten Bestimmungen. Diese Anlage ist Bestandteil dieses Abkommens.

#### **Artikel 10**

##### **Übungen und Ausbildung**

(1) Für Übungen gelten die gesetzlichen Bestimmungen und die Verwaltungsvorschriften des Aufnahmestaats.

(2) Übungen zu Lande finden grundsätzlich auf Truppenübungsplätzen, Schießplätzen und in anderen militärischen Ausbildungseinrichtungen statt.

(3) Für Übungen im Luftraum gelten die Vorschriften des Aufnahmestaats über den Einflug in den Luftraum und seine Benutzung sowie die hiervon abweichenden Regelungen militärischer Art. Ferner finden die Vorschriften über die Inanspruchnahme von Anlagen und Einrichtungen der Luftfahrt, die sich im Rahmen der Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation halten, sowie die geltenden Anmelde-, Zustimmungs- und Koordinierungsverfahren, wie sie in den entsprechenden Vorschriften des Aufnahmestaats enthalten sind, Anwendung. Die an einer Übung teilnehmenden Luftfahrzeugbesatzungen sowie das daran beteiligte Flugsicherungs- und Luftverteidigungskontrollpersonal müssen die englische Sprache beherrschen, soweit dies aus Gründen der Flugsicherheit oder Flugsicherung erforderlich ist.

(4) Die Absätze 1 bis 3 finden auf Ausbildungsmaßnahmen entsprechende Anwendung.

#### **Artikel 11**

##### **Streitbeilegung**

Streitigkeiten über die Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens werden durch Verhandlungen gütlich beigelegt und nicht zur Schlichtung an Dritte verwiesen.

#### **Artikel 12**

##### **Durchführung**

Vereinbarungen zur Durchführung dieses Abkommens können zwischen den Verteidigungsministerien der beiden Staaten getroffen werden, die sich gegenseitig über die zuständigen Ansprechpartner zur Durchführung dieses Abkommens unterrichten.

#### **Artikel 13**

##### **Inkrafttreten, Geltungsdauer und Kündigung**

(1) Dieses Abkommen tritt an dem Tag in Kraft, an dem die Regierung der Bundesrepublik Deutschland dem Schweizerischen Bundesrat mitgeteilt hat, dass die innerstaatlichen

Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind. Maßgebend ist der Tag des Eingangs der Mitteilung. Das Abkommen wird ab dem Tag der Unterzeichnung nach Maßgabe des jeweiligen innerstaatlichen Rechts vorläufig angewendet.

(2) Dieses Abkommen bleibt auf unbegrenzte Zeit in Kraft. Das Abkommen kann von jeder Vertragspartei auf diplomatischem Weg schriftlich gekündigt werden. Die Kündigung wird ein Jahr nach Eingang wirksam.

(3) Die Bestimmungen der Vereinbarung vom 29. September 2003 zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung der Bundesrepublik Deutschland und dem Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport handelnd für den Schweizerischen Bundesrat über die Zusammenarbeit der Streitkräfte auf dem Gebiet der Ausbildung gelten weiterhin. Im Falle von Widersprüchen ist das vorliegende Abkommen maßgebend.

Geschehen zu Bern am 7. Juni 2010 in zwei Urschriften, jede in deutscher Sprache.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Axel Berg

Für den Schweizerischen Bundesrat

Maurer

Anlage  
zum Abkommen  
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
und dem Schweizerischen Bundesrat  
über den vorübergehenden Aufenthalt von Mitgliedern  
der Streitkräfte der Bundesrepublik Deutschland  
und der Streitkräfte der Schweizerischen Eidgenossenschaft  
im Hoheitsgebiet des jeweils anderen Staats  
für die Teilnahme an und die Durchführung von Übungs- und Ausbildungsvorhaben  
(deutsch-schweizerisches Streitkräfteaufenthaltsabkommen)  
Bestimmungen für die Schadensabwicklung

1. Zuständige Behörden

a) Schadensfälle in Deutschland

- Zuständige schweizerische Behörde ist das Schadenzentrum des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS).
- Zuständige deutsche Behörde ist die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben.

b) Schadensfälle in der Schweiz

- Zuständige schweizerische Behörde ist das Schadenzentrum des VBS.
- Zuständige deutsche Behörde ist das Bundesamt für Wehrverwaltung.

2. Zusammenarbeit

Die zuständigen deutschen und schweizerischen Behörden arbeiten bei allen Fragen, die sich im Zusammenhang mit der Abwicklung von Schadensfällen gemäß Artikel I des PfP-Truppenstatuts in Verbindung mit Artikel VIII Absätze (5) bis (7) des NATO-Truppenstatuts ergeben, vertrauensvoll zusammen.

3. Schadensabwicklung

a) Regelung durch den Aufnahmestaat

Die Behörde des Aufnahmestaats ist zuständig für die Entgegennahme und Prüfung des Entschädigungsantrags. Sie führt nach Eingang des Antrags unverzüglich ihre eigenen Ermittlungen hierzu durch.

b) Zusammenarbeit der Behörden des Aufnahme- und des Entsendestaats

Die Behörde des Aufnahmestaats teilt der Behörde des Entsendestaats so bald wie möglich, spätestens jedoch innerhalb von vier Wochen, den Eingang des Entschädigungsantrags mit. In der Mitteilung werden gegebenenfalls das Aktenzeichen der Behörde des Aufnahmestaats, Name und Anschrift des Antragstellers, eine kurze Schilderung des Vorfalls unter Angabe von Zeit und Ort, der geforderte Entschädigungsbetrag, die Art des Schadens, die Namen der beteiligten Mitglieder der Streitkräfte sowie die Bezeichnung der am Vorfall beteiligten Einheit angegeben. Die Mitteilung wird in zweifacher Ausfertigung übersandt.

Die Behörde des Entsendestaats bestätigt der Behörde des Aufnahmestaats den Eingang der Mitteilung und übersendet ihr innerhalb von sechs Wochen nach Eingang der Mitteilung alle verfügbaren Informationen und Beweismittel. Liegen der Behörde des Entsendestaats keine derartigen Informationen und Beweismittel vor, so teilt sie dies der Behörde des Aufnahmestaats mit. Die

Behörde des Entsendestaats teilt der Behörde des Aufnahmestaats ferner mit, ob der Schaden nach ihrer Auffassung durch eine Handlung oder Unterlassung, für die die Streitkräfte des Entsendestaats rechtlich verantwortlich sind und/oder im Zusammenhang mit der Benutzung eines Fahrzeugs der Truppe verursacht worden ist und ob die Fahrzeugbenutzung befugt oder unbefugt war.

c) Zahlung und Erstattung des Entschädigungsbetrages

Die Behörde des Aufnahmestaats entscheidet nach Auswertung aller verfügbaren Informationen und Beweismittel, ob und in welcher Höhe der Anspruch nach dem Recht des Aufnahmestaats begründet ist.

Die Behörde des Aufnahmestaats zahlt den Entschädigungsbetrag in ihrer Währung. Sie fordert diesen von der Behörde des Entsendestaats zur Erstattung an. Die Behörde des Entsendestaats erstattet diesen Betrag innerhalb von drei Monaten.

Ist nach dem Recht des Aufnahmestaats eine Entschädigung in Form einer Rente zu gewähren, so ist sie im Verhältnis zwischen den Vertragsparteien nach den im Aufnahmestaat geltenden Grundsätzen als kapitalisierter Betrag zu erstatten.

d) Besondere Bestimmungen zur Abwicklung außerdienstlicher Schäden

Bei der Abwicklung von Schäden, die nicht in Ausübung des Dienstes verursacht worden sind, prüft die Behörde des Aufnahmestaats den Anspruch, ermittelt in billiger und gerechter Weise unter Berücksichtigung aller Umstände des Falles einschließlich des Verhaltens der verletzten Person den dem Antragsteller zukommenden Betrag und fertigt einen Bericht für die Behörde des Entsendestaats, die diesen unverzüglich prüft und entscheidet, ob und in welcher Höhe sie eine Entschädigung für gerechtfertigt hält.

Die Behörde des Aufnahmestaats wird – unabhängig von der Entscheidung des Entsendestaats – dem Antragsteller den ihm zukommenden Betrag ohne Anerkennung einer Rechtspflicht (ex gratia) als Abfindung anbieten. Wird dieses Angebot von dem Antragsteller als volle Befriedigung seines Anspruchs angenommen, so nimmt die Behörde des Aufnahmestaats die Zahlung vor.

Der Entsendestaat erstattet dem Aufnahmestaat die erbrachten Zahlungen.

Im Übrigen gelten die Bestimmungen der Ziffer 3 Buchstaben a bis c entsprechend.

**Siebzehnte Verordnung  
über Änderungen Internationaler Vorschriften  
über den Umweltschutz im Seeverkehr  
(Siebzehnte Verordnung Umweltschutz-See)\*)**

**Vom 26. Juni 2010**

Es verordnen auf Grund des

- § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und 4, auch in Verbindung mit Absatz 2 Satz 1 Nummer 1, jeweils in Verbindung mit § 9c des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876), von denen § 9 Absatz 1 Satz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe a und § 9c durch Artikel 1 Nummer 9 des Gesetzes vom 8. April 2008 (BGBl. I S. 706) geändert worden sind, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
- § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und 4, auch in Verbindung mit Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 und Satz 2, jeweils in Verbindung mit § 9c des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876), von denen § 9 Absatz 1 Satz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe a und § 9c durch Artikel 1 Nummer 9 des Gesetzes vom 8. April 2008 (BGBl. I S. 706) geändert worden ist, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit,
- § 9 Absatz 3 in Verbindung mit § 9c des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876), von denen § 9c durch Artikel 1 Nummer 9 des Gesetzes vom 8. April 2008 (BGBl. I S. 706) geändert worden ist, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz,
- Artikels 2 Absatz 1 des MARPOL-Gesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. September 1998 (BGBl. 1998 II S. 2546), der zuletzt durch Artikel 5 Nummer 1 des Gesetzes vom 2. Juni 2008 (BGBl. 2008 II S. 520) geändert worden ist, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

**Artikel 1**

Die vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation in London am 10. Oktober 2008 mit Entschließung MEPC.176(58) angenommenen Änderungen der Anlage VI des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (BGBl. 1982 II S. 2, 4, 24; 1996 II S. 399), zuletzt geändert durch Entschließung MEPC.141(54)

\*) 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 und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37), die zuletzt durch die Richtlinie 2006/96/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 81) geändert worden ist, sind beachtet worden.



vom 24. März 2006 (BGBl. 2010 II S. 266, 267), werden hiermit in Kraft gesetzt. Die EntschlieÙung wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

**Artikel 2**

Diese Verordnung und die in Artikel 1 genannte EntschlieÙung treten am 1. Juli 2010 in Kraft.

\_\_\_\_\_

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 26. Juni 2010

Der Bundesminister  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Peter Ramsauer

Der Bundesminister  
für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit  
Norbert Röttgen

## Entschließung MEPC.176(58)

angenommen am 10. Oktober 2008

### **Änderungen der Anlage des 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**

(Revidierte Anlage VI von MARPOL)

## Resolution MEPC.176(58)

Adopted on 10 October 2008

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

(Revised MARPOL Annex VI)

## Résolution MEPC.176(58)

adoptée le 10 octobre 2008

### **Amendements à l'Annexe au 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**

(Annexe VI révisée de MARPOL)

(Übersetzung)

The Marine Environment Protection Committee,

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

noting article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") and article 4 of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as the "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body

Le Comité de la protection du milieu marin,

rappelant l'article 38 a) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions conférées au Comité de la protection du milieu marin (le Comité) aux termes des conventions internationales visant à prévenir et combattre la pollution des mers,

notant l'article 16 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée la «Convention de 1973»), l'article VI du 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») et l'article 4 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 dénommé le «Protocole de 1997»), lesquels énoncent ensemble la procédure d'amendement du Protocole de 1997 et confèrent à l'organe compétent de

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt –

gestützt auf Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben, die dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (Ausschuss) durch internationale Übereinkünfte zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung übertragen werden;

im Hinblick auf Artikel 16 des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden als „Übereinkommen von 1973“ bezeichnet), auf Artikel VI des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden als „Protokoll von 1978“ bezeichnet) sowie auf Artikel 4 des 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 (im Folgenden als „Protokoll von 1997“ bezeichnet), in denen

of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

l'Organisation la fonction d'examiner et d'adopter des amendements à la Convention de 1973, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997,

das Änderungsverfahren für das Protokoll von 1997 festgelegt und dem zuständigen Gremium der Organisation die Aufgabe der Prüfung von Änderungen des Übereinkommens von 1973 in der durch das Protokoll von 1978 und das Protokoll von 1997 geänderten Fassung sowie die Beschlussfassung darüber übertragen wird;

noting also that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships (hereinafter referred to as "Annex VI"), is added to the 1973 Convention,

notant aussi que par le biais du Protocole de 1997, il est ajouté à la Convention de 1973 une nouvelle Annexe VI, intitulée «Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires» (ci-après dénommée «Annexe VI»),

sowie im Hinblick darauf, dass dem Übereinkommen von 1973 durch das Protokoll von 1997 die Anlage VI mit dem Titel „Regeln zur Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe“ (im Folgenden als „Anlage VI“ bezeichnet) hinzugefügt wird;

having considered the draft amendments to MARPOL Annex VI,

ayant examiné le projet d'amendements à l'Annexe VI de MARPOL,

nach Prüfung des Änderungsentwurfs zu Anlage VI von MARPOL –

1. adopts, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI, the text of which is set out at Annex to the present resolution;
2. determines, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2010, unless prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. invites the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 July 2010 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. requests the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;
5. requests further the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its Annex; and
6. invites the Parties to MARPOL Annex VI and other Member Governments to bring the amendments to MARPOL Annex VI to the attention of shipowners, ship operators, shipbuilders, marine diesel engine manufacturers, marine fuel suppliers and any other interested groups.

1. adopte, conformément à l'article 16 2) d) de la Convention de 1973, les amendements à l'Annexe VI dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. décide, conformément à l'article 16 2) f) iii) de la Convention de 1973, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1<sup>er</sup> janvier 2010 – à moins que, avant cette date, un tiers au moins des Parties ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce n'aient notifié à l'Organisation qu'elles élèvent une objection à ces amendements;
3. invite les Parties à noter que, conformément à l'article 16 2) g) ii) de la Convention de 1973, lesdits amendements entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2010, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
4. prie le Secrétaire général, en application de l'article 16 2) e) de la Convention de 1973, de transmettre à toutes les Parties à la Convention de 1973, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé;
5. prie également le Secrétaire général de transmettre des exemplaires de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à la Convention de 1973, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997; et
6. invite les Parties à l'Annexe VI de MARPOL et les autres Gouvernements Membres à porter les amendements à l'Annexe VI de MARPOL à l'attention des propriétaires de navires, exploitants de navires, constructeurs de navires, constructeurs de moteurs diesel marins, fournisseurs de combustible pour moteurs marins et tous autres groupes intéressés.

1. beschließt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe d des Übereinkommens von 1973 die Änderungen der Anlage VI, deren Wortlaut in der Anlage dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iii des Übereinkommens von 1973, dass die Änderungen als am 1. Januar 2010 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttonraumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, der Organisation ihren Einspruch gegen die Änderungen übermittelt haben;
3. fordert die Vertragsparteien auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass die Änderungen nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii des Übereinkommens von 1973 nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser EntschlieÙung am 1. Juli 2010 in Kraft treten;
4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe e des Übereinkommens von 1973 allen Vertragsparteien des Übereinkommens von 1973 in der durch das Protokoll von 1978 und das Protokoll von 1997 geänderten Fassung beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zuzuleiten;
5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien des Übereinkommens von 1973 in der durch das Protokoll von 1978 und das Protokoll von 1997 geänderten Fassung sind, Abschriften dieser EntschlieÙung und ihrer Anlage zuzuleiten;
6. fordert die Vertragsparteien der Anlage VI von MARPOL und die anderen Mitgliedregierungen auf, die Änderungen der Anlage VI von MARPOL den Schiffseignern, Schiffsbetreibern, Schiffbauern, Herstellern von Schiffsdieselmotoren, Lieferanten von Schiffskraftstoffen und sämtlichen anderen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

Anlage  
Revidierte Anlage VI von MARPOL  
Regeln zur Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe

Annex  
Revised MARPOL Annex VI  
Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships

Annexe  
Annexe VI révisée de MARPOL  
Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires

Chapter 1 General	Chapitre 1 Généralités	Kapitel 1 Allgemeines
<b>Regulation 1</b> <b>Application</b>	<b>Règle 1</b> <b>Application</b>	<b>Regel 1</b> <b>Anwendung</b>
The provisions of this Annex shall apply to all ships, except where expressly provided otherwise in regulations 3, 5, 6, 13, 15, 16 and 18 of this Annex.	Les dispositions de la présente Annexe s'appliquent à tous les navires, sauf disposition expresse contraire des règles 3, 5, 6, 13, 15, 16 et 18 de la présente Annexe.	Soweit nicht in den Regeln 3, 5, 6, 13, 15, 16 und 18 ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, gilt diese Anlage für alle Schiffe.
<b>Regulation 2</b> <b>Definitions</b>	<b>Règle 2</b> <b>Définitions</b>	<b>Regel 2</b> <b>Begriffsbestimmungen</b>
For the purpose of this Annex:	Aux fins de la présente Annexe:	Im Sinne dieser Anlage haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:
1 <i>Annex</i> means Annex VI to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL), as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78), and as modified by the Protocol of 1997, as amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention.	1 <i>Annexe</i> désigne l'Annexe VI de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78), et telle que modifiée par le Protocole de 1997, tel que modifié par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés et soient mis en vigueur conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention.	1 Der Ausdruck „Anlage“ bezeichnet Anlage VI des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL 73/78) und des von der Organisation geänderten Protokolls von 1997, sofern diese Änderungen nach Artikel 16 dieses Übereinkommens beschlossen und in Kraft gesetzt worden sind.
2 <i>A similar stage of construction</i> means the stage at which:	2 L'expression <i>dont la construction se trouve à un stade équivalent</i> désigne le stade auquel:	2 Der Ausdruck „entsprechender Bauzustand“ bezeichnet einen Zustand,
.1 construction identifiable with a specific ship begins; and	.1 une construction identifiable à un navire particulier commence; et	.1 der den Baubeginn eines bestimmten Schiffes erkennen lässt und
.2 assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.	.2 le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 t ou 1 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.	.2 in dem die Montage von mindestens 50 Tonnen oder einem Prozent des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert kleiner ist.
3 <i>Anniversary date</i> means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the	3 <i>Date d'anniversaire</i> désigne le jour et le mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration	3 Der Ausdruck „Jahresdatum“ bezeichnet den Tag und den Monat eines jeden Jahres, die dem Datum des Ab-

- International Air Pollution Prevention Certificate.
- 4 *Auxiliary control device* means a system, function, or control strategy installed on a marine diesel engine that is used to protect the engine and/or its ancillary equipment against operating conditions that could result in damage or failure, or that is used to facilitate the starting of the engine. An auxiliary control device may also be a strategy or measure that has been satisfactorily demonstrated not to be a defeat device.
- 5 *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.
- 6 *Defeat device* means a device that measures, senses, or responds to operating variables (e. g., engine speed, temperature, intake pressure or any other parameter) for the purpose of activating, modulating, delaying or deactivating the operation of any component or the function of the emission control system, such that the effectiveness of the emission control system is reduced under conditions encountered during normal operation, unless the use of such a device is substantially included in the applied emission certification test procedures.
- 7 *Emission* means any release of substances, subject to control by this Annex, from ships into the atmosphere or sea.
- 8 *Emission control area* means an area where the adoption of special mandatory measures for emissions from ships is required to prevent, reduce and control air pollution from NO<sub>x</sub> or SO<sub>x</sub> and particulate matter or all three types of emissions and their attendant adverse impacts on human health and the environment. Emission control areas shall include those listed in, or designated under, regulations 13 and 14 of this Annex.
- du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère.
- 4 *Dispositif de contrôle auxiliaire* désigne un système, une fonction ou une stratégie de contrôle qui est incorporé dans un moteur diesel marin pour protéger ce moteur et/ou son équipement auxiliaire contre des conditions d'exploitation qui risqueraient d'entraîner des dommages ou défaillances, ou qui est utilisé pour faciliter le démarrage du moteur. Un dispositif de contrôle auxiliaire peut également être une stratégie ou une mesure dont il a été démontré de façon satisfaisante qu'il ne s'agissait pas d'un dispositif d'invalidation.
- 5 *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 comprise entre 850°C et 1 200°C.
- 6 *Dispositif d'invalidation* désigne un dispositif qui mesure, détecte ou réagit à des variables de fonctionnement (par exemple, vitesse du moteur, température, pression d'admission ou tout autre paramètre) en vue d'activer, de moduler, de retarder ou de désactiver le fonctionnement d'un composant ou la fonction du système de contrôle des émissions de manière telle que l'efficacité de ce système est réduite dans des conditions rencontrées au cours de l'exploitation normale, à moins que l'utilisation d'un tel dispositif ne soit largement prise en considération dans les méthodes d'essai appliquées pour l'homologation concernant les émissions.
- 7 *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.
- 8 *Zone de contrôle des émissions* désigne une zone dans laquelle il est nécessaire d'adopter des mesures obligatoires particulières concernant les émissions par les navires pour prévenir, réduire et contrôler la pollution de l'atmosphère par les NO<sub>x</sub> ou les SO<sub>x</sub> et les particules ou ces trois types d'émission et leurs effets préjudiciables sur la santé de l'homme et l'environnement. Les zones de contrôle des émissions sont mention-
- laufs des Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe entsprechen.
- 4 Der Ausdruck „Hilfssteuerungsvorrichtung“ bezeichnet ein System, eine Funktion oder eine Betriebsweise, das beziehungsweise die in oder an einem Schiffsdieselmotor installiert ist und dazu benutzt wird, den Motor und/oder seine Peripheriegeräte vor Betriebsbedingungen zu schützen, die zu Beschädigungen oder Ausfällen führen könnten, oder das beziehungsweise die zur Unterstützung des Startvorgangs benutzt wird. Eine Hilfssteuerungsvorrichtung kann auch eine Betriebsweise oder Maßnahme sein, von der in überzeugender Weise nachgewiesen worden ist, dass sie keine Manipulationsvorrichtung darstellt.
- 5 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.
- 6 Der Ausdruck „Manipulationsvorrichtung“ bezeichnet eine Vorrichtung, mit der die veränderlichen Betriebsparameter (zum Beispiel Motordrehzahl, Temperatur, Ansaugunterdruck oder ein anderer Parameter) zum Zweck der Aktivierung, Modulierung, Verzögerung oder Deaktivierung des Betriebs einer Komponente oder der Wirkungsweise des Emissions-Überwachungssystems gemessen oder anderweitig erfasst werden oder mit der auf diese Parameter reagiert wird, und zwar in einer Art und Weise, dass der Wirkungsgrad des Emissions-Überwachungssystems unter Bedingungen, die beim Normalbetrieb typischerweise auftreten, verringert wird, sofern nicht der Einsatz einer solchen Vorrichtung in den angewandten Emissionsprüfverfahren im Zusammenhang mit der Ausstellung von Zeugnissen weitgehend einbezogen wird.
- 7 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.
- 8 Der Ausdruck „Emissions-Überwachungsgebiet“ bezeichnet ein Gebiet, für das die Annahme besonderer verbindlicher Maßnahmen betreffend die von Schiffen ausgehenden Emissionen erforderlich ist, um die Luftverunreinigung durch NO<sub>x</sub> oder SO<sub>x</sub> und Partikelmasse oder durch alle drei Emissionsarten sowie die damit zusammenhängenden schädlichen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu verhüten,

nées à la règle 13 et à la règle 14 de la présente Annexe.

zu verringern und zu überwachen. Zu den Emissions-Überwachungsgebieten zählen die in den Regeln 13 und 14 genannten oder nach Maßgabe dieser Regeln festgelegten Gebiete.

- |  |   |   |
|--|---|---|
| <p>9 <i>Fuel oil</i> means any fuel delivered to and intended for combustion purposes for propulsion or operation on board a ship, including distillate and residual fuels.</p>  | <p>9 <i>Fuel-oil</i> désigne tout combustible livré à un navire et destiné à être utilisé pour la propulsion ou l'exploitation de ce navire, y compris les distillats marine et les combustibles résiduels.</p>   | <p>9 Der Ausdruck „öhhaltiger Brennstoff“ bezeichnet jede Art von Brennstoff, der einem Schiff geliefert wird und zur Verbrennung für den Antrieb oder für sonstige betriebliche Zwecke an Bord eines Schiffes vorgesehen ist, einschließlich Destillate und Rückstandsöle.</p>   |
| <p>10 <i>Gross tonnage</i> means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurements of Ships, 1969 or any successor Convention.</p>  | <p>10 <i>Jauge brute</i> désigne la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage énoncées à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, ou dans toute convention qui lui succéderait.</p>   | <p>10 Der Ausdruck „Bruttoraumzahl“ bezeichnet die entsprechend den Vermessungsregeln in Anlage I des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 oder in einem etwaigen Folgeübereinkommen berechnete Bruttoraumzahl.</p>   |
| <p>11 <i>Installations</i> in relation to regulation 12 of this Annex means the installation of systems, equipment including portable fire-extinguishing units, insulation, or other material on a ship, but excludes the repair or recharge of previously installed systems, equipment, insulation, or other material, or the recharge of portable fire-extinguishing units.</p>  | <p>11 <i>Installations</i>, dans le contexte de la règle 12 de la présente Annexe, désigne l'installation de systèmes, d'équipement, y compris d'extincteurs d'incendie portatifs, d'isolants ou d'autres matériaux à bord d'un navire, mais ne vise pas la réparation ni la recharge de systèmes, d'équipement, d'isolants ou d'autres matériaux précédemment installés, ni la recharge d'extincteurs d'incendie portatifs.</p>  | <p>11 Der Ausdruck „Installation“ bezeichnet im Zusammenhang mit Regel 12 die Installation von Systemen und Ausrüstungsgegenständen einschließlich tragbarer Feuerlöschgeräte, Isoliermaterial oder sonstiger Werkstoffe auf einem Schiff, schließt jedoch nicht die Reparatur oder die Wiederbefüllung von bereits installierten Systemen und Ausrüstungsgegenständen, Isoliermaterial oder sonstigen Werkstoffen oder die Wiederbefüllung von tragbaren Feuerlöschgeräten ein.</p>  |
| <p>12 <i>Installed</i> means a marine diesel engine that is or is intended to be fitted on a ship, including a portable auxiliary marine diesel engine, only if its fuelling, cooling, or exhaust system is an integral part of the ship. A fuelling system is considered integral to the ship only if it is permanently affixed to the ship. This definition includes a marine diesel engine that is used to supplement or augment the installed power capacity of the ship and is intended to be an integral part of the ship.</p> | <p>12 <i>Installé</i> qualifie un moteur diesel marin qui est installé ou est censé être installé à bord d'un navire, y compris un moteur diesel marin auxiliaire portable, uniquement si son système de ravitaillement en carburant, de refroidissement ou d'échappement fait partie intégrante du navire. Un système de ravitaillement en carburant est considéré comme intégré uniquement s'il est fixé à demeure au navire. Cette définition vise aussi un moteur diesel marin qui sert à compléter ou augmenter la puissance installée du navire et qui est censé faire partie intégrante du navire.</p> | <p>12 Der Ausdruck „installiert“ bezieht sich auf einen Schiffsdieselmotor, der auf einem Schiff eingebaut ist oder der eingebaut werden soll; dazu zählt auch ein ortsbeweglicher Hilfs-Schiffsdieselmotor, jedoch nur, wenn seine Kraftstoffzufuhranlage, seine Kühlanlage oder sein Abgassystem ein Bestandteil des Schiffes ist. Eine Kraftstoffzufuhranlage gilt nur dann als Bestandteil des Schiffes, wenn sie mit dem Schiff dauerhaft verbunden ist. Unter diesen Begriff fällt auch ein Schiffsdieselmotor, der zur Ergänzung oder Erhöhung der installierten Motorleistung des Schiffes benutzt wird und ein Bestandteil des Schiffes werden soll.</p> |
| <p>13 <i>Irrational emission control strategy</i> means any strategy or measure that, when the ship is operated under normal conditions of use, reduces the effectiveness of an emission control system to a level below that expected on the applicable emission test procedures.</p>   | <p>13 <i>Stratégie irrationnelle de contrôle des émissions</i> désigne toute stratégie ou toute mesure qui, lorsque le navire est exploité dans des conditions normales d'utilisation, réduit l'efficacité du système de contrôle des émissions pour l'abaisser à un niveau inférieur à celui qui était escompté par les méthodes d'essai applicables en matière d'émissions.</p>   | <p>13 Der Ausdruck „nicht nachvollziehbare Emissions-Überwachungsstrategie“ bezeichnet eine Strategie oder Maßnahme, die beim Schiffsbetrieb unter normalen Nutzungsbedingungen die Wirksamkeit eines Emissions-Überwachungssystems auf ein Niveau absenkt, das unter demjenigen liegt, das nach den anwendbaren Emissionsprüfverfahren zu erwarten wäre.</p>   |
| <p>14 <i>Marine diesel engine</i> means any reciprocating internal combustion engine operating on liquid or dual fuel, to which regulation 13 of this Annex applies, including booster/compound systems if applied.</p>  | <p>14 <i>Moteur diesel marin</i> désigne tout moteur alternatif à combustion interne fonctionnant au moyen de combustible liquide ou mixte, auquel la règle 13 de la présente Annexe s'applique, y compris les systèmes compound et de suralimentation éventuellement utilisés.</p>   | <p>14 Der Ausdruck „Schiffsdieselmotor“ bezeichnet einen Hubkolben-Verbrennungsmotor, der mit flüssigem Dieselkraftstoff betrieben wird oder ein Vielstoffmotor ist und für den Regel 13 gilt; dazu gehören gegebenenfalls Booster- und Verbundsysteme.</p>   |
| <p>15 <i>NO<sub>x</sub> Technical Code</i> means the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel</p>   | <p>15 <i>Code technique sur les NO<sub>x</sub></i> désigne le Code technique sur le contrôle des émissions d'oxydes d'azote provenant</p>   | <p>15 Der Ausdruck „Technische NO<sub>x</sub>-Vorschrift“ bezeichnet die mit Entschliebung 2 der MARPOL-Konferenz von</p>   |

Engines adopted by resolution 2 of the 1997 MARPOL Conference, as amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention.

des moteurs diesel marins, adopté par la résolution 2 de la Conférence MARPOL de 1997, tel que modifié par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés et soient mis en vigueur conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention.

1997 angenommene „Technische Vorschrift über die Kontrolle der Stickoxid-Emissionen aus Schiffsdieselmotoren“ in der von der Organisation geänderten Fassung, sofern diese Änderungen nach Artikel 16 dieses Übereinkommens beschlossen und in Kraft gesetzt worden sind.

- 16 *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 Annex A, B, C or E to the said Protocol in force at the time of application or interpretation of this Annex.

- 16 *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 de l'application ou de l'interprétation de la présente Annexe.

- 16 Der Ausdruck „Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen“ bezeichnet geregelte Stoffe im Sinne des Artikels 1 Nummer 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.

Ozone-depleting substances that may be found on board ship include, but are not limited to:

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:

Zu den Stoffen, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, welche an Bord von Schiffen vorkommen können, gehören unter anderem die folgenden:

Halon 1211  
Bromochlorodifluoromethane

Halon 1211  
Bromochlorodifluorométhane

Halon 1211  
Bromchlor-difluor-methan

Halon 1301  
Bromotrifluoromethane

Halon 1301  
Bromotrifluorométhane

Halon 1301  
Brom-trifluor-methan

Halon 2402  
1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroethane  
(also known as Halon 114B2)

Halon 2402  
1,2-Dibromo-1,1,2,2-tétrafluoréthane  
(également appelé Halon 114B2)

Halon 2402  
1,2-Dibrom-1,1,2,2-tetrafluor-äthan  
(auch unter der Bezeichnung „Halon 114B2“ bekannt)

CFC-11  
Trichlorofluoromethane

CFC-11  
Trichlorofluorométhane

R 11 (CFC-11)  
Trichlor-fluor-methan

CFC-12  
Dichlorodifluoromethane

CFC-12  
Dichlorodifluorométhane

R 12 (CFC-12)  
Dichlor-difluor-methan

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

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

R 113 (CFC-113)  
1,1,2-Trichlor-1,2,2-trifluor-äthan

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

CFC-114  
1,2-Dichloro-1,1,2,2-tétrafluoroéthane

R 114 (CFC-114)  
1,2-Dichlor-1,1,2,2-tetrafluor-äthan

CFC-115  
Chloropentafluoroethane

CFC-115  
Chloropentafluoréthane

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

- 17 *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.

- 17 *Incinération 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.

- 17 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.

- 18 *Shipboard incinerator* means a shipboard facility designed for the primary purpose of incineration.

- 18 *Incinérateur de bord* désigne une installation de bord conçue essentiellement pour l'incinération.

- 18 Der Ausdruck „bordseitige Verbrennungsanlage“ bezeichnet eine Einrichtung an Bord, die hauptsächlich der Verbrennung dient.

- 19 *Ships constructed* means ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction.

- 19 *Navire construit* désigne un navire dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent.

- 19 Der Ausdruck „gebaute Schiffe“ bezeichnet Schiffe, deren Kiel gelegt ist oder die sich in einem entsprechenden Bauzustand befinden.

- 20 *Sludge oil* means sludge from the fuel oil or lubricating oil separators, waste lubricating oil from main or auxiliary machinery, or waste oil from bilge water separators, oil filtering equipment or drip trays.

- 20 *Boues d'hydrocarbures* désigne les boues provenant des séparateurs de fuel-oil 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.

- 20 Der Ausdruck „Ölschlamm“ bezeichnet Ölschlamm aus den Separatoranlagen für ölhaltigen Brennstoff und Schmieröl, Schmierölreste aus der Haupt- und der Hilfsantriebsanlage sowie Restöl aus den Bilgenentölnern, aus den Ölfilteranlagen und aus Auffangwannen.

- 21 *Tanker* means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I or a chemical

- 21 *Navire-citerne* désigne un pétrolier tel que défini à la règle 1 de l'Annexe I ou

- 21 Der Ausdruck „Tankerschiff“ bezeichnet ein Öltankerschiff im Sinne der Regel 1

tanker as defined in regulation 1 of Annex II of the present Convention.

un navire-citerne pour produits chimiques tel que défini à la règle de l'Annexe II de la présente Convention.

der Anlage I dieses Übereinkommens oder ein Chemikaliertankerschiff im Sinne der Regel 1 der Anlage II dieses Übereinkommens.

### Regulation 3

#### Exceptions and exemptions

##### General

- 1 Regulations of this Annex shall not apply to:
- .1 any emission necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
  - .2 any emission resulting from damage to a ship or its equipment:
    - .2.1 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
    - .2.2 except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

##### Trials for ship emission reduction and control technology research

- 2 The Administration of a Party may, in cooperation with other Administrations as appropriate, issue an exemption from specific provisions of this Annex for a ship to conduct trials for the development of ship emission reduction and control technologies and engine design programmes. Such an exemption shall only be provided if the applications of specific provisions of the Annex or the revised NO<sub>x</sub> Technical Code 2008 could impede research into the development of such technologies or programmes. A permit for such an exemption shall only be provided to the minimum number of ships necessary and be subject to the following provisions:
- .1 for marine diesel engines with a per cylinder displacement up to 30 litres, the duration of the sea trial shall not exceed 18 months. If additional time is required, a permitting Administration or Administrations may permit a renewal for one additional 18-month period; or

### Règle 3

#### Exceptions et exemptions

##### Généralités

- 1 Les règles de la présente Annexe ne s'appliquent pas:
- .1 à toute émission nécessaire pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer; ou
  - .2 à toute émission résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement:
    - .2.1 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
    - .2.2 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.

##### Essais aux fins de la recherche sur les techniques de réduction et de contrôle des émissions des navires

- 2 L'Administration d'une Partie peut, en coopération avec d'autres Administrations, s'il y a lieu, exempter un navire de l'application de dispositions particulières de la présente Annexe pour lui permettre d'effectuer des essais pour le développement de techniques de réduction et de contrôle des émissions des navires et de programmes de conception de moteurs. Une telle exemption ne peut être accordée que si l'application de dispositions spécifiques de l'Annexe ou du texte révisé du Code technique sur les NO<sub>x</sub>, 2008 risquerait de freiner la recherche nécessaire au développement de ces techniques ou de ces programmes. Une telle exemption ne peut être accordée qu'au nombre minimum de navires nécessaire et est soumise aux conditions suivantes:
- .1 dans le cas des moteurs diesel marins d'une cylindrée unitaire allant jusqu'à 30 l, la durée de l'essai en mer ne doit pas être supérieure à 18 mois. Si un délai supplémentaire est nécessaire, l'Administration ou les Administrations qui ont octroyé l'exemption peuvent la renouveler pour une période supplémentaire de 18 mois; ou

### Regel 3

#### Ausnahmen und Befreiungen

##### Allgemeines

- 1 Die Regeln dieser Anlage gelten nicht
- .1 für Emissionen, die aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich sind, oder
  - .2 für Emissionen infolge einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung,
    - .2.1 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
    - .2.2 sofern nicht der Eigner oder der Kapitän entweder in Schädigungsabsicht oder fahrlässig und in Kenntnis der Tatsache gehandelt hat, dass wahrscheinlich ein Schaden entsteht.

##### Versuche im Rahmen der Forschung über Verringerungs- und Überwachungstechnologien für Schiffsemissionen

- 2 Die Verwaltung einer Vertragspartei kann, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit anderen Verwaltungen, einem Schiff eine Befreiung von bestimmten Bestimmungen dieser Anlage gewähren, damit dieses Schiff Versuche zur Entwicklung von Verringerungs- und Überwachungstechnologien für Schiffsemissionen sowie zur Entwicklung von Motorenbauprogrammen durchführen kann. Eine solche Befreiung darf nur gewährt werden, wenn die Anwendung der betreffenden Bestimmungen dieser Anlage oder der revidierten Technischen NO<sub>x</sub>-Vorschrift 2008 die Forschung zur Entwicklung solcher Technologien und Programme behindern könnte. Eine solche Ausnahmegenehmigung darf nur der geringstmöglichen Anzahl an Schiffen gewährt werden und unterliegt den nachstehenden Vorschriften:
- .1 Bei Schiffsdieselmotoren mit einem Hubraum von bis zu 30 Litern je Zylinder darf die Dauer des Versuchs auf See 18 Monate nicht überschreiten. Wird zusätzliche Zeit benötigt, so kann die Verwaltung, die eine Befreiung genehmigt hat, beziehungsweise können Verwaltungen, die eine Befreiung genehmigt haben, eine einmalige Verlängerung um einen Zeitraum von



.2 for marine diesel engines with a per cylinder displacement at or above 30 litres, the duration of the ship trial shall not exceed 5 years and shall require a progress review by the permitting Administration or Administrations at each intermediate survey. A permit may be withdrawn based on this review if the testing has not adhered to the conditions of the permit or if it is determined that the technology or programme is not likely to produce effective results in the reduction and control of ship emissions. If the reviewing Administration or Administrations determine that additional time is required to conduct a test of a particular technology or programme, a permit may be renewed for an additional time period not to exceed five years.

.2 dans le cas des moteurs diesel marins ayant une cylindrée unitaire égale ou supérieure à 30 l, la durée de l'essai en mer ne doit pas être supérieure à cinq ans et doit être revue périodiquement par l'Administration ou les Administrations qui ont octroyé l'exemption lors de chaque visite intermédiaire. Une exemption peut être retirée à la lumière de cet examen, si la mise à l'essai n'a pas respecté les conditions d'octroi de l'exemption ou s'il est établi que la technologie ou le programme risque de ne pas contribuer efficacement à réduire et maîtriser les émissions provenant du navire. Si l'Administration ou les Administrations qui procèdent à cet examen décident que davantage de temps est nécessaire pour mettre à l'essai une technique ou un programme particulier, l'exemption peut être renouvelée pour une période de temps supplémentaire ne dépassant pas cinq ans.

zusätzlichen 18 Monaten genehmigen;

.2 bei Schiffsdieselmotoren mit einem Hubraum von 30 Litern oder mehr je Zylinder darf die Dauer des Versuchs auf See fünf Jahre nicht überschreiten und die Verwaltung, die eine Befreiung genehmigt hat, oder die Verwaltungen, die eine Befreiung genehmigt haben, muss beziehungsweise müssen bei jeder Zwischenbesichtigung eine Begutachtung des Versuchsverlaufs vornehmen. Angesichts der Ergebnisse dieser Begutachtung kann eine Genehmigung entzogen werden, wenn bei der Erprobung die Genehmigung zugrunde gelegten Bedingungen nicht eingehalten worden sind oder wenn festgestellt wird, dass die Technologie oder das Programm wahrscheinlich zu keinen wirksamen Ergebnissen hinsichtlich der Verringerung und Überwachung der Schiffsemissionen führen wird. Stellt die die Begutachtung vornehmende Verwaltung beziehungsweise stellen die die Begutachtungen vornehmenden Verwaltungen fest, dass zur Durchführung der Erprobung einer bestimmten Technologie oder eines bestimmten Programms zusätzliche Zeit benötigt wird, so kann eine Genehmigung um einen zusätzlichen Zeitabschnitt von höchstens fünf Jahren verlängert werden.

#### Emissions from sea-bed mineral activities

#### Émissions provenant des activités relatives aux ressources minérales du fond des mers

#### Emissionen aus dem Meeresbodenbergbau

3.1 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:

3.1 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:

3.1 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 Nummer 3 Buchstabe b Ziffer ii des Übereinkommens von der Anwendung dieser Anlage befreit. Zu diesen Emissionen gehören die folgenden:

.1 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;

.1 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 toutefois s'y limiter, 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;

.1 Emissionen aufgrund der Verbrennung von Stoffen, die sich ausschließlich und unmittelbar aus der Erforschung, Ausbeutung und damit zusammenhängenden auf See stattfindenden Verarbeitung von mineralischen Schätzen des Meeresbodens ergeben, insbesondere aus dem Abfackeln von Kohlenwasserstoffen, dem Abbrennen von Häcksel, Schlamm und/oder Stimulationsflüssigkeiten beim Niederbringen einer Bohrung und während des Probebetriebs, sowie aus dem Abfackeln aufgrund von Störungen im Betriebsablauf;

.2 the release of gases and volatile compounds entrained in drilling fluids and cuttings;

.2 les dégagements de gaz et de composés volatils entraînés dans les fluides de forage et les débris de forage;

.2 freigesetzte Gase und flüchtige Verbindungen, die in Bohrflüssigkeiten und Häcksel enthalten sind;

.3 emissions associated solely and directly with the treatment, handling, or storage of sea-bed minerals; and

.4 emissions from marine diesel engines that are solely dedicated to the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources.

.3 les émissions liées uniquement et directement au traitement, à la maintenance ou au stockage de minéraux du fond des mers; et

.4 les émissions provenant de moteurs diesel marins qui servent uniquement à l'exploration, à l'exploitation et au traitement connexe au large des ressources minérales du fond des mers.

.3 Emissionen, die ausschließlich und unmittelbar mit der Behandlung, dem Umschlag oder der Lagerung von Mineralien des Meeresbodens im Zusammenhang stehen;

.4 Emissionen aus Schiffsdieselmotoren, die ausschließlich bei der Erforschung, Ausbeutung und damit zusammenhängenden auf See stattfindenden Verarbeitung mineralischer Schätze des Meeresbodens eingesetzt werden.

3.2 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.

3.2 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, sous réserve de l'approbation de l'Administration.

3.2 Regel 18 findet keine Anwendung auf die Verwendung von Kohlenwasserstoffen, die vor Ort erzeugt und anschließend als Brennstoff verwendet werden, wenn dies von der Verwaltung genehmigt worden ist.

#### Regulation 4

##### Equivalents

- 1 The Administration of a Party may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods are at least as effective in terms of emissions reductions as that required by this Annex, including any of the standards set forth in regulations 13 and 14.
- 2 The Administration of a Party that allows a fitting, material, appliance or apparatus or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.
- 3 The Administration of a Party should take into account any relevant guidelines developed by the Organization pertaining to the equivalents provided for in this regulation.
- 4 The Administration of a Party that allows the use of an equivalent as set forth in paragraph 1 of this regulation shall endeavour not to impair or damage its environment, human health, property, or resources, or those of other States.

#### Règle 4

##### Équivalences

- 1 L'Administration d'une Partie peut autoriser la mise en place à bord d'un navire d'installations, de matériaux, de dispositifs ou d'appareils ou d'autres procédures, fuel-oils de substitution ou autres méthodes visant au respect des dispositions, en remplacement de ceux qui sont prescrits par la présente Annexe, à condition que ces installations, matériaux, dispositifs ou appareils ou autres procédures, fuel-oils de substitution ou méthodes visant au respect des dispositions soient au moins aussi efficaces, du point de vue de la réduction des émissions, que ceux qui sont prescrits par la présente Annexe, y compris les normes énoncées dans les règles 13 et 14.
- 2 L'Administration d'une Partie qui autorise l'utilisation d'une installation, d'un matériau, d'un dispositif ou d'un appareil ou d'autres procédures, combustibles de substitution ou méthodes visant au respect des dispositions, en remplacement de ceux qui sont prescrits par la présente Annexe doit en communiquer les détails à l'Organisation, qui les diffuse aux Parties pour information et pour qu'il y soit donné suite, le cas échéant.
- 3 L'Administration d'une Partie devrait tenir compte de toutes les directives pertinentes que l'Organisation aura pu élaborer à propos des équivalences prévues aux termes de la présente règle.
- 4 L'Administration d'une Partie qui autorise l'utilisation des alternatives équivalentes indiquées au paragraphe 1 de la présente règle doit veiller à ne pas nuire ni porter atteinte à son environnement, à la santé de l'homme, aux biens ou à ses ressources ou ceux d'autres États.

#### Regel 4

##### Gleichwertiger Ersatz

- 1 Die Verwaltung einer Vertragspartei kann gestatten, dass auf einem Schiff als Ersatz für die in dieser Anlage vorgeschriebenen Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte andere eingebaut werden oder dass als Ersatz für die in dieser Anlage vorgeschriebenen Verfahren, ölhaltigen Brennstoffe oder Methoden zur Überprüfung der Einhaltung von Vorschriften andere angewandt werden, wenn diese im Hinblick auf die Verringerung von Emissionen mindestens ebenso wirksam wie die in dieser Anlage vorgeschriebenen sind, einschließlich jeder der in den Regeln 13 und 14 niedergelegten Normen.
- 2 Die Verwaltung einer Vertragspartei, die eine Einrichtung, einen Werkstoff, eine Vorrichtung oder ein Gerät oder andere Verfahren, ölhaltige Brennstoffe oder Methoden zur Überprüfung der Einhaltung von Vorschriften als Ersatz für die in dieser Anlage vorgeschriebenen gestattet, übermittelt der Organisation Einzelheiten darüber zwecks Weiterleitung an die Vertragsparteien zur Unterrichtung und gegebenenfalls entsprechenden Veranlassung.
- 3 Die Verwaltung einer Vertragspartei soll sämtliche von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien berücksichtigen, die sich auf den in dieser Regel vorgesehenen gleichwertigen Ersatz beziehen.
- 4 Die Verwaltung einer Vertragspartei, die die Verwendung eines gleichwertigen Ersatzes im Sinne des Absatzes 1 gestattet, bemüht sich darum, die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte und Naturschätze in ihrem Bereich oder im Bereich anderer Staaten nicht zu beeinträchtigen oder zu schädigen.

## Chapter 2

Survey, certification  
and means of control

## Regulation 5

## Surveys

- 1 Every ship of 400 gross tonnage and above and every fixed and floating drilling rig and other platforms shall be subject to the surveys specified below:
- .1 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;
- .2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation 9.2, 9.5, 9.6 or 9.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex;
- .3 An intermediate survey within three months before or after the second anniversary date or within three months before or after the third anniversary date of the certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4 of this regulation. The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and arrangements fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex;
- .4 An annual survey within three months before or after each anniversary date of the certificate, including a general inspection of the equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1.1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 4 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex;

## Chapitre 2

Visites,  
délivrance des certificats  
et mesures de contrôle

## Règle 5

## Visites

- 1 Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et toute installation de forage ou autre plate-forme fixe ou flottante doit être soumis aux visites spécifiées ci-après:
- .1 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 vérifier que le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la présente Annexe;
- .2 une visite de renouvellement effectuée aux intervalles spécifiés par l'Administration, mais n'excédant pas cinq ans, sauf lorsque la règle 9.2, 9.5, 9.6 ou 9.7 de la présente Annexe s'applique. Cette visite doit permettre de vérifier que le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la présente Annexe;
- .3 une visite intermédiaire effectuée dans un délai de trois mois avant ou après la deuxième date anniversaire ou dans un délai de trois mois avant ou après la troisième date anniversaire du certificat, qui doit remplacer l'une des visites annuelles spécifiées au paragraphe 1.4 de la présente règle. Cette visite doit permettre de vérifier que le matériel et les installations satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la présente Annexe et sont en bon état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de la règle 6 ou de la règle 7 de la présente Annexe;
- .4 une visite annuelle effectuée dans un délai de trois mois avant ou après chaque date anniversaire du certificat, qui comprend une inspection générale du matériel, des systèmes, des équipements, des aménagements et des matériaux visés au paragraphe 1.1 de la présente règle, afin de vérifier qu'ils ont été maintenus dans les conditions prévues au paragraphe 4 de la présente règle et qu'ils restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces visites annuelles doivent être portées sur le certificat délivré en

## Kapitel 2

Besichtigung,  
Ausstellung von Zeugnissen  
und Überwachungsmaßnahmen

## Regel 5

## Besichtigungen

- 1 Jedes Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von 400 oder mehr sowie jede feste oder schwimmende Bohrplattform und sonstige Plattformen unterliegen den nachstehend bezeichneten Besichtigungen:
- .1 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;
- .2 einer Erneuerungsbesichtigung in von der Verwaltung festgesetzten Zeitabständen, mindestens jedoch alle fünf Jahre, sofern nicht Regel 9 Absatz 2, 5, 6 oder 7 Anwendung findet. Die Erneuerungsbesichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeine Anordnung und Werkstoffe in jeder Hinsicht den anwendbaren Vorschriften dieser Anlage entsprechen;
- .3 einer Zwischenbesichtigung innerhalb von drei Monaten vor oder nach dem zweiten Jahresdatum oder innerhalb von drei Monaten vor oder nach dem dritten Jahresdatum des Zeugnisses; sie tritt an die Stelle einer der in Absatz 1.4 bezeichneten jährlichen Besichtigungen. Die Zwischenbesichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass die Ausrüstung und die allgemeine Anordnung in jeder Hinsicht den anwendbaren Vorschriften dieser Anlage entsprechen und einwandfrei arbeiten. Diese Zwischenbesichtigungen sind in dem nach Regel 6 oder 7 ausgestellten Zeugnis zu bestätigen;
- .4 einer jährlichen Besichtigung innerhalb von drei Monaten vor oder nach jedem Jahresdatum des Zeugnisses, einschließlich einer allgemeinen Überprüfung der in Absatz 1.1 genannten Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeinen Anordnung und Werkstoffe; sie hat die Gewähr dafür zu bieten, dass diese nach Absatz 4 instand gehalten worden sind und unter Berücksichtigung des Einsatzzwecks des Schiffes in zufriedenstellendem Zustand verbleiben. Diese jährlichen Besichtigungen sind in dem nach Regel 6

and

vertu de la règle 6 ou de la règle 7 de la présente Annexe; et

oder 7 ausgestellten Zeugnis zu bestätigen;

- .5 An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made whenever any important repairs or renewals are made as prescribed in paragraph 4 of this regulation or after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 5 of this regulation. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of this Annex.
- .5 une visite supplémentaire, générale ou partielle selon le cas, qui doit être effectuée chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes prescrites au paragraphe 4 de la présente règle ou à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite au paragraphe 5 de la présente règle. Cette visite doit permettre de vérifier que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et l'exécution des travaux sont à tous égards satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux prescriptions de la présente Annexe.
- .5 einer je nach Sachlage allgemeinen oder teilweisen zusätzlichen Besichtigung, die nach in Absatz 4 vorgeschriebenen wesentlichen Instandsetzungen oder Erneuerungen oder nach Instandsetzungen infolge der in Absatz 5 vorgeschriebenen Untersuchungen durchgeführt wird. Die Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass die erforderlichen Instandsetzungen oder Erneuerungen wirksam durchgeführt worden sind, dass die Werkstoffe und die Ausführung der Arbeiten im Zusammenhang mit diesen Instandsetzungen oder Erneuerungen in jeder Hinsicht einwandfrei sind und dass das Schiff in jeder Hinsicht den Vorschriften dieser Anlage entspricht.
- 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.
- 2 Dans le cas des navires d'une jauge brute inférieure à 400, l'Administration peut déterminer les mesures appropriées à prendre pour que soient respectées les dispositions applicables de la présente Annexe.
- 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 Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration.
- 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.
- 3 Die Besichtigungen von Schiffen hinsichtlich der Anwendung dieser Anlage werden von Bediensteten der Verwaltung durchgeführt.
- .1 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;
- .1 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 se conformer aux directives adoptées par l'Organisation;
- .1 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.
- .2 The survey of marine diesel engines and equipment for compliance with regulation 13 of this Annex shall be conducted in accordance with the revised NO<sub>x</sub> Technical Code 2008;
- .2 la visite des moteurs diesel marins et du matériel destinée à vérifier que ceux-ci satisfont aux dispositions de la règle 13 de la présente Annexe doit être effectuée conformément au texte révisé du Code technique sur les NO<sub>x</sub>, 2008;
- .2 Die Besichtigung der Schiffsdieselmotoren und der Ausrüstung hinsichtlich der Einhaltung der Regel 13 wird nach Maßgabe der revidierten Technischen NO<sub>x</sub>-Vorschrift 2008 durchgeführt.
- .3 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, it shall ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken, the certificate shall 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 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; and
- .3 lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état du matériel ne correspond pas en substance aux indications du certificat, il 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. Lorsqu'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
- .3 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 benachrichtigen umgehend die Verwaltung. Werden keine Abhilfemaßnahmen getroffen, so ist das Zeugnis von der Verwaltung einzuziehen. Befindet sich das Schiff im Hafen einer anderen Vertragspartei, so sind die zuständigen Behörden des Hafenstaats ebenfalls sofort zu benachrichtigen. Hat ein Bediensteter der Verwaltung, ein ernannter Besichtiger oder eine anerkannte Stelle die zuständigen Behörden des Hafenstaats benachrichtigt, so leistet die Regierung des betreffenden Hafenstaats dem Bediensteten, dem Besichtiger oder der Stelle jede Unterstützung, derer sie bedürfen, um ihre

	en vertu de la présente règle; et	Pflichten aufgrund dieser Regel zu erfüllen.
<p>.4 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.</p> <p>4 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.</p> <p>5 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.</p>	<p>.4 dans tous les cas, l'Administration intéressée doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite et doit s'engager à prendre les dispositions nécessaires pour satisfaire à cette obligation.</p> <p>4 Le matériel doit être maintenu dans un état conforme aux dispositions de la présente Annexe et aucun changement ne doit être apporté au matériel, aux systèmes, aux équipements, aux aménagements ou aux matériaux ayant fait l'objet de la visite, sans l'approbation expresse de l'Administration. Le simple remplacement de ce matériel et de ces équipements par un matériel et des équipements conformes aux dispositions de la présente Annexe est autorisé.</p> <p>5 Lorsqu'un accident survient à un navire ou un défaut constaté à bord compromet fondamentalement l'efficacité ou l'intégralité du matériel visé par la présente Annexe, le capitaine ou le propriétaire du navire doit envoyer dès que possible un rapport à l'Administration, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent.</p>	<p>.4 Die betreffende Verwaltung übernimmt in jedem Fall die volle Gewähr für die Vollständigkeit und Gründlichkeit der Besichtigung und verpflichtet sich, die erforderlichen Vorkehrungen zur Erfüllung dieser Pflicht zu treffen.</p> <p>4 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.</p> <p>5 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 Besichtigter oder eine anerkannte Stelle zu unterrichten, die für die Ausstellung des entsprechenden Zeugnisses zuständig sind.</p>

**Regulation 6**

**Règle 6**

**Regel 6**

**Issue or endorsement of a Certificate**

**Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa**

**Ausstellung oder Bestätigung eines Zeugnisses**

<p>1 An International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 5 of this Annex, to:</p> <p>.1 any ship of 400 gross tonnage and above engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties; and</p> <p>.2 platforms and drilling rigs engaged in voyages to waters under the sovereignty or jurisdiction of other Parties.</p> <p>2 A ship constructed before the date of entry into force of Annex VI shall be issued with an International Air Pollution Prevention Certificate in accordance with paragraph 1 of this regulation no later than the first scheduled dry-docking after the date of such entry into force, but in no case later than three</p>	<p>1 Un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré, après une visite initiale ou une visite de renouvellement effectuée conformément aux dispositions de la règle 5 de la présente Annexe,</p> <p>.1 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</p> <p>.2 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.</p> <p>2 Un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré à un navire construit avant la date d'entrée en vigueur de l'Annexe VI, telle que modifiée, conformément au paragraphe 1) de la présente règle, au plus tard lors de la première mise en cale sèche prévue après la date de</p>	<p>1 Nach einer erstmaligen Besichtigung oder einer Erneuerungsbesichtigung gemäß Regel 5 wird</p> <p>.1 jedem Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von 400 oder mehr, das Reisen nach im Hoheitsbereich anderer Vertragsparteien gelegenen Häfen oder Offshore-Umschlagplätzen durchführt, sowie</p> <p>.2 Bohrplattformen und sonstigen Plattformen, die Reisen in Gewässer unter der Souveränität oder Hoheitsgewalt anderer Vertragsparteien durchführen,</p> <p>ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe ausgestellt.</p> <p>2 Einem Schiff, das vor dem Tag des Inkrafttretens der Anlage VI gebaut worden ist, wird ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung nach Absatz 1 spätestens bei seinem ersten planmäßigen Werftaufenthalt nach dem genannten Inkrafttreten ausgestellt, keinesfalls jedoch</p>
---	--	---

years after this date.

cette entrée en vigueur, mais en tout cas dans un délai maximal de trois ans après cette date.

später als drei Jahre nach diesem Tag.

- 3 Such certificate shall be issued or endorsed 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, ou un visa doit y être apposé, soit par l'Administration, soit par une personne ou un organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat.

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

#### Regulation 7

##### Issue of a Certificate by another Party

- 1 A Party 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, shall issue or authorize the issuance of an International Air Pollution Prevention Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on 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.

#### Règle 7

##### Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa par une autre Partie

- 1 Une Partie peut, à la requête de l'Administration, faire visiter un navire et, si elle est convaincue que les dispositions de la présente Annexe sont observées, elle délivre au navire un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère ou en autorise la délivrance et, le cas échéant, appose un visa ou autorise son apposition sur le certificat dont est muni le navire, conformément à la présente Annexe.
- 2 Une copie du certificat et une copie du rapport de visite doivent être remises dès que possible à l'Administration qui a fait la demande.
- 3 Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration indiquant qu'il a été délivré à la requête de l'Administration; il a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré en application de 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 une Partie.

#### Regel 7

##### Ausstellung eines Zeugnisses durch eine andere Vertragspartei

- 1 Eine Vertragspartei 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 und, sofern angebracht, bestätigen oder bestätigen lassen, wenn sie sich davon überzeugt hat, dass dieser Anlage entsprochen ist.
- 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 dieselbe 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 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 a form corresponding to the model given in appendix I to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

#### Règle 8

##### Présentation du certificat

Le Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être établi conformément au modèle qui figure à l'appendice I à la présente Annexe et doit être rédigé en anglais, en espagnol ou en français, au moins. S'il est établi aussi dans une langue officielle du pays qui le délivre, c'est cette version qui fait foi en cas de différend ou de divergence.

#### Regel 8

##### Form des Zeugnisses

Das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe wird in der Form abgefasst, die dem in Anhang I wiedergegebenen Muster entspricht, und muss mindestens in englischer, französischer oder spanischer Sprache abgefasst sein. Wird auch eine Amtssprache des ausstellenden Staates verwendet, so ist diese im Fall einer Streitigkeit oder Unstimmigkeit maßgebend.

#### 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.
- 2 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation:

#### 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 dépasser cinq ans.

#### Regel 9

##### Geltungsdauer und Gültigkeit des Zeugnisses

- 1 Ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe darf nur für einen von der Verwaltung bestimmten Zeitabschnitt von höchstens fünf Jahren ausgestellt werden.
- 2 Ungeachtet des Absatzes 1 gilt Folgendes:

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <p>.1 when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate;</p> <p>.2 when the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate; and</p> <p>.3 when the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.</p> <p>3 If a certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1 of this regulation, provided that the surveys referred to in regulations 5.1.3 and 5.1.4 of this Annex applicable when a certificate is issued for a period of five years are carried out as appropriate.</p> <p>4 If a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.</p> <p>5 If a ship, at the time when a certificate expires, is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate</p> | <p>.1 lorsque la visite de renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant;</p> <p>.2 lorsque la visite de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant; et</p> <p>.3 lorsque la visite de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la visite de renouvellement.</p> <p>3 Si un certificat est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'Administration peut proroger la validité de ce certificat au-delà de la date d'expiration jusqu'au délai maximal prévu au paragraphe 1 de la présente règle, à condition que les visites spécifiées à la règle 5.1.3 et 5.1.4 de la présente Annexe, qui doivent avoir lieu lorsque le certificat est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon qu'il convient.</p> <p>4 Si une visite de renouvellement a été achevée et qu'un nouveau certificat ne peut être délivré ou remis au navire avant la date d'expiration du certificat existant, la personne ou l'organisme autorisé par l'Administration peut apposer un visa sur le certificat existant et ce certificat doit être accepté comme valable pour une nouvelle période qui ne doit pas dépasser cinq mois à compter de la date d'expiration.</p> <p>5 Si, à la date d'expiration d'un certificat, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il doit subir une visite, l'Administration peut proroger la validité de ce certificat mais une telle prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable. Aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de trois mois et un navire auquel une prorogation est accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, à son arrivée dans le port dans lequel il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat. Lorsque la</p> | <p>.1 Wird die Erneuerungsbesichtigung innerhalb von drei Monaten vor dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses abgeschlossen, so ist das neue Zeugnis vom Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung bis zu einem Tag gültig, der höchstens fünf Jahre nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses liegt.</p> <p>.2 Wird die Erneuerungsbesichtigung nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses abgeschlossen, so ist das neue Zeugnis vom Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung bis zu einem Tag gültig, der höchstens fünf Jahre nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses liegt.</p> <p>.3 Wird die Erneuerungsbesichtigung früher als drei Monate vor dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses abgeschlossen, so ist das neue Zeugnis vom Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung bis zu einem Tag gültig, der höchstens fünf Jahre nach dem Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung liegt.</p> <p>3 Wird ein Zeugnis für einen Zeitabschnitt von weniger als fünf Jahren ausgestellt, so kann die Verwaltung die Gültigkeit des Zeugnisses über das Datum des Ablaufs hinaus bis zu der in Absatz 1 bestimmten Höchstdauer verlängern, vorausgesetzt, dass die in Regel 5 Absätze 1.3 und 1.4 genannten Besichtigungen, die vorzunehmen sind, wenn ein Zeugnis für einen Zeitabschnitt von fünf Jahren ausgestellt wird, ordnungsgemäß durchgeführt werden.</p> <p>4 Ist eine Erneuerungsbesichtigung abgeschlossen und kann ein neues Zeugnis nicht vor dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses ausgestellt oder an Bord des Schiffes gebracht werden, so kann die von der Verwaltung ermächtigte Person oder Stelle das vorhandene Zeugnis bestätigen, und dieses Zeugnis wird für einen weiteren Zeitabschnitt von höchstens fünf Monaten nach dem Datum des Ablaufs als gültig anerkannt.</p> <p>5 Befindet sich ein Schiff zu dem Zeitpunkt, zu dem das Zeugnis abläuft, nicht in einem Besichtigungshafen, so kann die Verwaltung die Geltungsdauer des Zeugnisses verlängern; diese Verlängerung darf jedoch nur zu dem Zweck gewährt werden, dem Schiff die Reise nach dem Besichtigungshafen zu ermöglichen, und zwar nur in Fällen, in denen dies geboten und zweckmäßig erscheint. Ein Zeugnis darf um höchstens drei Monate verlängert werden, und ein Schiff, dem eine Verlängerung gewährt wird, ist nach seiner Ankunft in dem Besichtigungshafen nicht berechtigt, aufgrund der Verlängerung diesen Hafen zu verlassen, ohne ein neues Zeugnis zu besitzen. Ist die Erneue-</p> |
|---|---|---|

shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

6 A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraph 2.1, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

8 If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 5 of this Annex, then:

.1 the anniversary date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date that shall not be more than three months later than the date on which the survey was completed;

.2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 5 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date; and

.3 the expiry date may remain unchanged provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 5 of this Annex are not exceeded.

9 A certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

.1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 5.1 of this Annex;

.2 if the certificate is not endorsed in accordance with regulation 5.1.3 or 5.1.4 of this Annex; and

visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

6 Un certificat délivré à un navire effectuant des voyages courts, qui n'a pas été prorogé en vertu des dispositions précédentes de la présente règle, peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas un mois à compter de la date d'expiration indiquée sur ce certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat doit être valable pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

7 Dans certains cas particuliers déterminés par l'Administration, il n'est pas nécessaire que la validité du nouveau certificat commence à la date d'expiration du certificat existant, comme cela est prescrit au paragraphe 2.1, 5 ou 6 de la présente règle. Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat est valable pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

8 Si une visite annuelle ou une visite intermédiaire est achevée avant le délai spécifié à la règle 5 de la présente Annexe:

.1 la date anniversaire figurant sur le certificat est remplacée, au moyen de l'apposition d'un visa, par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois mois à la date à laquelle la visite est achevée;

.2 la visite annuelle ou la visite intermédiaire suivante prescrite à la règle 5 de la présente Annexe doit être achevée aux intervalles prescrits par cette règle, calculés à partir de la nouvelle date anniversaire;

.3 la date d'expiration peut demeurer inchangée à condition qu'une ou plusieurs visites annuelles ou intermédiaires, selon le cas, soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre visites prescrits à la règle 5 de la présente Annexe ne soient pas dépassés.

9 Un certificat délivré en vertu de la règle 6 ou de la règle 7 de la présente Annexe cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants:

.1 si les visites pertinentes ne se sont pas achevées dans les délais spécifiés à la règle 5.1 de la présente Annexe;

.2 si les visas prévus à la règle 5.1.3 ou 5.1.4 de la présente Annexe n'ont pas été apposés sur le certificat; ou

rungsbesichtigung abgeschlossen, so ist das neue Zeugnis bis zu einem Tag gültig, der höchstens fünf Jahre nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses vor Gewährung der Verlängerung liegt.

6 Ein Zeugnis, das einem Schiff, welches Reisen von kurzer Dauer durchführt, ausgestellt und nicht nach den vorstehenden Bestimmungen verlängert wurde, kann von der Verwaltung um eine Nachfrist von bis zu einem Monat nach dem darin eingetragenen Datum des Ablaufs verlängert werden. Ist die Erneuerungsbesichtigung abgeschlossen, so ist das neue Zeugnis bis zu einem Zeitpunkt gültig, der höchstens fünf Jahre nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses vor Gewährung der Verlängerung liegt.

7 Unter von der Verwaltung zu bestimmenden besonderen Umständen braucht ein neues Zeugnis nicht vom Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses an gültig zu sein, wie es in Absatz 2.1, 5 oder 6 vorgesehen ist. Unter diesen besonderen Umständen ist das neue Zeugnis bis zu einem Zeitpunkt gültig, der höchstens fünf Jahre nach dem Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung liegt.

8 Wird eine jährliche Besichtigung oder eine Zwischenbesichtigung vor Ablauf des in Regel 5 festgelegten Zeitabschnitts abgeschlossen,

.1 so ist das im Zeugnis eingetragene Jahresdatum durch Bestätigung in ein Datum zu ändern, das nicht mehr als drei Monate nach dem Tag des Abschlusses der Besichtigung liegt;

.2 so ist die folgende nach Regel 5 erforderliche jährliche Besichtigung oder Zwischenbesichtigung in den in jener Regel vorgeschriebenen Zeitabständen abzuschließen, wobei das neue Jahresdatum angewendet wird;

.3 so kann das Datum des Ablaufs unverändert bleiben, vorausgesetzt, dass eine oder mehrere jährliche Besichtigungen oder Zwischenbesichtigungen so durchgeführt worden sind, dass die größten Zeitabstände zwischen den Besichtigungen, die nach Regel 5 vorgeschrieben sind, nicht überschritten werden.

9 Ein nach Regel 6 oder 7 ausgestelltes Zeugnis wird in jedem der nachstehenden Fälle ungültig:

.1 wenn die einschlägigen Besichtigungen nicht innerhalb der in Regel 5 Absatz 1 bestimmten Zeitabschnitte abgeschlossen werden;

.2 wenn die Bestätigungen in dem Zeugnis nicht nach Regel 5 Absatz 1.3 oder 1.4 vorgenommen werden;



.3 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 5.4 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 copies of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

.3 si le navire passe sous le pavillon d'un autre État. Un nouveau certificat ne doit être délivré que lorsque le gouvernement délivrant le nouveau certificat s'est assuré que le navire satisfait aux prescriptions de la règle 5.4 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 doit adresser dès que possible à l'Administration des copies du certificat dont le navire était muni avant le transfert et des copies des rapports de visite pertinents, s'ils sont disponibles.

.3 sobald das Schiff zur Flagge eines anderen Staates überwechselt. Ein neues Zeugnis wird nur ausgestellt, wenn die das neue Zeugnis ausstellende Regierung sich vergewissert hat, dass das Schiff den Vorschriften der Regel 5 Absatz 4 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 so bald wie möglich Abschriften des Zeugnisses, 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, is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of air pollution from ships.
- 2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as to 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 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.

#### 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 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 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.

#### Regel 10

##### Hafenstaatkontrolle bezüglich betrieblicher Anforderungen

- 1 Ein Schiff, das sich in einem Hafen oder an einem Offshore-Umschlagplatz im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei befindet, unterliegt der Überprüfung durch ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete dieser Vertragspartei bezüglich der betrieblichen Anforderungen aufgrund 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 genannten 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 Durchsetzung dieser Anlage

- 1 Die Vertragsparteien arbeiten bei der Aufdeckung von Verstößen und bei der Durchsetzung 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.

- |   |  |  |
|---|--|--|
| <p>2 A ship to which this 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.</p>   | <p>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.</p>   | <p>2 Ein Schiff, für das diese Anlage gilt, kann in jedem Hafen oder an jedem Offshore-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 irgendwelche durch diese 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.</p>   |
| <p>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 alleged violation.</p>   | <p>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 capitaine du navire par l'autorité compétente de cette Partie.</p>   | <p>3 Jede Vertragspartei legt der Verwaltung etwaige Beweise dafür vor, dass das Schiff entgegen den Bestimmungen dieser Anlage irgendwelche durch diese Anlage erfassten Stoffe emittiert hat. Soweit möglich, teilt die zuständige Behörde der erstgenannten Vertragspartei dem Kapitän des Schiffes den angeblichen Verstoß mit.</p>  |
| <p>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 that has reported the alleged violation, as well as the Organization, of the action taken.</p> | <p>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.</p>   | <p>4 Sobald eine Verwaltung derartige Beweise erhalten hat, untersucht sie die Angelegenheit; sie kann von der anderen Vertragspartei weitere oder bessere Beweise für den angeblichen Verstoß verlangen. Ist die Verwaltung überzeugt, dass genügend Beweise vorliegen, um ein Verfahren wegen des angeblichen Verstoßes einzuleiten, so lässt sie dieses Verfahren so bald wie möglich nach ihrem Recht einleiten. Die Verwaltung unterrichtet die Vertragspartei, die den angeblichen Verstoß gemeldet hat, sowie die Organisation umgehend über die von ihr getroffenen Maßnahmen.</p>                                     |
| <p>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.</p>  | <p>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.</p> | <p>5 Eine Vertragspartei kann ein Schiff, für das diese Anlage gilt, beim Anlaufen der in ihrem Hoheitsgebiet gelegenen Häfen oder Offshore-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.</p> |
| <p>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, <i>mutatis mutandis</i>, to the rules and standards set forth in this Annex.</p>   | <p>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, <i>mutatis mutandis</i>, aux règles et aux normes énoncées dans la présente Annexe.</p>  | <p>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.</p>  |

## Chapter 3

Requirements  
for control of emissions from ships

## Chapitre 3

Prescriptions relatives au contrôle  
des émissions provenant des navires

## Kapitel 3

Vorschriften  
über die Bekämpfung  
von Emissionen aus Schiffen

## Regulation 12

## Ozone-depleting substances

- 1 This regulation does not apply to permanently sealed equipment where there are no refrigerant charging connections or potentially removable components containing ozone-depleting substances.
- 2 Subject to the provisions of regulation 3.1, 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.
- 3.1 Installations which contain ozone-depleting substances, other than hydro-chlorofluorocarbons, shall be prohibited:
- .1 on ships constructed on or after 19 May 2005; or
- .2 in the case of ships constructed before 19 May 2005, which have a contractual delivery date of the equipment to the ship on or after 19 May 2005 or, in the absence of a contractual delivery date, the actual delivery of the equipment to the ship on or after 19 May 2005.
- 3.2 Installations that contain hydro-chlorofluorocarbons shall be prohibited:
- .1 on ships constructed on or after 1 January 2020; or
- .2 in the case of ships constructed before 1 January 2020, which have a contractual delivery date of the equipment to the ship on or after 1 January 2020 or, in the absence of a contractual delivery date, the actual delivery of the equipment to the ship on or after 1 January 2020.

## Règle 12

## Substances qui appauvrissent la couche d'ozone

- 1 La présente règle ne s'applique pas au matériel scellé de façon permanente qui ne comporte pas de branchements pour la recharge de produit réfrigérant ni d'éléments potentiellement amovibles contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.
- 2 Sous réserve des dispositions de la règle 3.1, 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 appauvrit 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.
- 3.1 Les installations contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, autres que les hydrochlorofluorocarbones, sont interdites:
- .1 à bord des navires construits le 19 mai 2005 ou après cette date; ou
- .2 dans le cas des navires construits avant le 19 mai 2005 dont la date de livraison contractuelle de leur équipement est le 19 mai 2005 ou après cette date ou, en l'absence d'une date de livraison contractuelle, dont la livraison effective de l'équipement au navire a été effectuée le 19 mai 2005 ou après cette date.
- 3.2 Les installations contenant des hydrochlorofluorocarbones sont interdites:
- .1 à bord de navires construits le 1<sup>er</sup> janvier 2020 ou après cette date; ou
- .2 dans le cas des navires construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2020 dont la date contractuelle de livraison de leur équipement au navire est le 1<sup>er</sup> janvier 2020 ou après cette date ou, en l'absence d'une date de livraison contractuelle, dont la livraison effective de l'équipement au navire est effectuée le 1<sup>er</sup> janvier 2020 ou après cette date.

## Regel 12

## Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen

- 1 Diese Regel gilt nicht für dauerhaft verschlossene Ausrüstungsgegenstände ohne Anschlüsse für das Befüllen mit Kühlmittel oder ohne abnehmbare Bauteile, die Stoffe enthalten, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen.
- 2 Vorbehaltlich der Regel 3 Absatz 1 sind alle absichtlichen Emissionen von Stoffen, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, verboten. Absichtliche Emission 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 Austretens von Stoffen, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, können von den Vertragsparteien Vorschriften erlassen werden, unabhängig davon, ob dieses Austreten absichtlich oder unabsichtlich erfolgte.
- 3.1 Die Installation von Systemen, die Stoffe enthalten, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, aber keine teilhalogenierten Fluorchlorkohlenwasserstoffe sind, ist verboten:
- .1 auf am oder nach dem 19. Mai 2005 gebauten Schiffen;
- .2 auf vor dem 19. Mai 2005 gebauten Schiffen, bei denen das vertraglich vereinbarte Datum für die Lieferung der Ausrüstung auf das Schiff am oder nach dem 19. Mai 2005 liegt oder, wenn ein vertraglich vereinbartes Lieferdatum fehlt, die tatsächliche Lieferung der Ausrüstung am oder nach dem 19. Mai 2005 stattgefunden hat.
- 3.2 Die Installation von Systemen, die teilhalogenierte Fluorchlorkohlenwasserstoffe enthalten, ist verboten:
- .1 auf am oder nach dem 1. Januar 2020 gebauten Schiffen;
- .2 auf vor dem 1. Januar 2020 gebauten Schiffen, bei denen das vertraglich vereinbarte Lieferdatum für die Ausrüstung am oder nach dem 1. Januar 2020 liegt oder, wenn ein vertraglich vereinbartes Lieferdatum fehlt, die tatsächliche Lieferung der Ausrüstung am oder nach dem 1. Januar 2020 stattgefunden hat.

- |   |  |  |
|---|--|--|
| <p>4 The substances referred to in this regulation, and equipment containing such substances, shall be delivered to appropriate reception facilities when removed from ships.</p>   | <p>4 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.</p>   | <p>4 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.</p>   |
| <p>5 Each ship subject to regulation 6.1 shall maintain a list of equipment containing ozone-depleting substances.</p>  | <p>5 Chaque navire soumis aux dispositions de la règle 6.1 doit tenir à jour une liste du matériel contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.</p>   | <p>5 Jedes Schiff, für das Regel 6 Absatz 1 gilt, muss ein Verzeichnis der Ausrüstungsgegenstände führen, die Stoffe enthalten, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen.</p>   |
| <p>6 Each ship subject to regulation 6.1 that has rechargeable systems that contain ozone-depleting substances shall maintain an ozone-depleting substances record book. This record book may form part of an existing log-book or electronic recording system as approved by the Administration.</p>   | <p>6 Chaque navire soumis aux dispositions de la règle 6.1 à bord duquel sont installés des dispositifs rechargeables contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone doit tenir à jour un registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Ce registre peut faire partie d'un livre de bord existant ou d'un système d'enregistrement électronique approuvé par l'Administration.</p>  | <p>6 Jedes Schiff, für das Regel 6 Absatz 1 gilt und das über wiederbefüllbare Systeme verfügt, die Stoffe enthalten, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, muss ein Tagebuch führen über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen. Dieses Tagebuch kann Teil eines von der Verwaltung zugelassenen vorhandenen Tagebuchs oder elektronischen Aufzeichnungssystems sein.</p>   |
| <p>7 Entries in the ozone-depleting substances record book shall be recorded in terms of mass (kg) of substance and shall be completed without delay on each occasion, in respect of the following:</p> <p>.1 recharge, full or partial, of equipment containing ozone-depleting substances;</p> <p>.2 repair or maintenance of equipment containing ozone-depleting substances;</p> <p>.3 discharge of ozone-depleting substances to the atmosphere:</p> <p>.3.1 deliberate; and</p> <p>.3.2 non-deliberate;</p> <p>.4 discharge of ozone-depleting substances to land-based reception facilities; and</p> <p>.5 supply of ozone-depleting substances to the ship.</p> | <p>7 Les mentions à porter dans le registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone doivent indiquer la masse (kg) de substance et doivent être portées sans tarder lors de chaque:</p> <p>.1 recharge, complète ou partielle, de matériel contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone;</p> <p>.2 réparation ou entretien de matériel contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone;</p> <p>.3 émission dans l'atmosphère de substances qui appauvrissent la couche d'ozone:</p> <p>.3.1 émission délibérée; et</p> <p>.3.2 émission involontaire;</p> <p>.4 rejet de substances qui appauvrissent la couche d'ozone dans des installations de réception à terre; et</p> <p>.5 approvisionnement du navire en substances qui appauvrissent la couche d'ozone.</p> | <p>7 Einträge in das Tagebuch über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, haben bezogen auf die Masse des Stoffes (in kg) zu erfolgen und sind bei jedem der nachstehend aufgeführten Anlässe unverzüglich zu ergänzen:</p> <p>.1 vollständige oder teilweise Wiederbefüllung von Ausrüstungsgegenständen, die Stoffe enthalten, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen;</p> <p>.2 Reparatur oder Instandhaltung von Ausrüstungsgegenständen, die Stoffe enthalten, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen;</p> <p>.3 Freisetzen von Stoffen, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, in die Atmosphäre, und zwar</p> <p>.3.1 absichtliches Freisetzen und</p> <p>.3.2 unabsichtliches Freisetzen;</p> <p>.4 Abgabe von Stoffen, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, an landseitige Auffanganlagen;</p> <p>.5 Lieferung von Stoffen, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, an das Schiff.</p> |

**Regulation 13****Nitrogen oxides (NO<sub>x</sub>)**

## Application

- 1.1 This regulation shall apply to:
- .1 each marine diesel engine with a power output of more than 130 kW installed on a ship; and
- .2 each marine diesel engine with a power output of more than 130 kW that undergoes a major conversion on or after 1 January 2000 except when demonstrated to the satisfaction of the Administration that such engine is an identical replacement to the engine that it is replacing and is otherwise not cov-

**Règle 13****Oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>)**

## Application

- 1.1 La présente règle s'applique:
- .1 à chaque moteur diesel marin d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW installé à bord d'un navire; et
- .2 à chaque moteur diesel marin d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW qui subit une transformation importante le 1<sup>er</sup> janvier 2000 ou après cette date, sauf s'il a été démontré à la satisfaction de l'Administration que ce moteur est identique à celui qu'il remplace et n'est pas visé par les dispositions

**Regel 13****Stickoxide (NO<sub>x</sub>)**

## Anwendungsbereich

- 1.1 Diese Regel gilt für
- .1 alle auf Schiffen eingebauten Schiffsdieselmotoren mit einer Antriebsleistung von mehr als 130 kW;
- .2 alle Schiffsdieselmotoren mit einer Antriebsleistung von mehr als 130 kW, an denen am oder nach dem 1. Januar 2000 ein größerer Umbau durchgeführt wird, außer wenn der Verwaltung gegenüber nachgewiesen wird, dass der betreffende Motor ein vollständig baugleicher Ersatzmotor ist und

ered under paragraph 1.1.1 of this regulation.

du paragraphe 1.1.1 de la présente règle.

dass er auch nicht anderweitig durch Absatz 1.1.1 erfasst wird.

1.2 This regulation does not apply to:

1.2 La présente règle ne s'applique pas:

1.2 Diese Regel gilt nicht für

.1 a marine diesel engine intended to be used solely for emergencies, or solely to power any device or equipment intended to be used solely for emergencies on the ship on which it is installed, or a marine diesel engine installed in lifeboats intended to be used solely for emergencies; and

.1 aux moteurs diesel marins destinés à être utilisés uniquement en cas d'urgence ou uniquement pour faire fonctionner un dispositif ou un matériel destiné à être utilisé uniquement en cas d'urgence à bord du navire sur lequel il est installé, ni aux moteurs diesel marins installés à bord d'embarcations de sauvetage destinées à être utilisées uniquement en cas d'urgence; ni

.1 einen Schiffsdieselmotor, der ausschließlich zur Verwendung in Notfällen oder ausschließlich dafür vorgesehen ist, Vorrichtungen oder Geräten als Kraftquelle zu dienen, die ausschließlich zur Verwendung in Notfällen auf dem Schiff vorgesehen sind, auf dem sie eingebaut sind; sie gilt auch nicht für einen Schiffsdieselmotor, der in Rettungsbooten eingebaut ist, die ausschließlich zur Verwendung in Notfällen vorgesehen sind;

.2 a marine diesel engine installed on a ship 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 engine is subject to an alternative NO<sub>x</sub> control measure established by the Administration.

.2 aux moteurs diesel marins installés à bord d'un navire qui effectue 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 le moteur en question fasse l'objet d'une autre mesure de contrôle des NO<sub>x</sub> établie par l'Administration.

.2 einen Schiffsdieselmotor auf einem Schiff, das ausschließlich auf Reisen in Gewässern unter der Souveränität oder Hoheitsgewalt des Staates eingesetzt ist, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, sofern dieser Motor einem anderen von der Verwaltung festgelegten Verfahren der Kontrolle der NO<sub>x</sub>-Emissionen unterliegt.

1.3 Notwithstanding the provisions of paragraph 1.1 of this regulation, the Administration may provide an exclusion from the application of this regulation for any marine diesel engine that is installed on a ship constructed, or for any marine diesel engine that undergoes a major conversion, before 19 May 2005, provided that the ship on which the engine is installed is solely engaged in voyages to ports or offshore terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.

1.3 Nonobstant les dispositions du paragraphe 1.1 de la présente règle, l'Administration peut exempter de l'application de la présente règle tout moteur diesel marin qui est installé à bord d'un navire construit avant le 19 mai 2005 ou tout moteur diesel marin ayant subi une transformation importante avant cette date, à condition que le navire à bord duquel le moteur est installé effectue uniquement des voyages à destination de ports ou de terminaux au large situés à l'intérieur de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

1.3 Unbeschadet des Absatzes 1.1 kann die Verwaltung vorsehen, dass diese Regel nicht gilt für einen Schiffsdieselmotor, der auf einem Schiff eingebaut ist, das vor dem 19. Mai 2005 gebaut worden ist, oder für einen Schiffsdieselmotor, an dem vor dem 19. Mai 2005 ein größerer Umbau durchgeführt worden ist, sofern das Schiff, auf dem der Motor eingebaut ist, ausschließlich auf Reisen zu Häfen oder zu Offshore-Umschlagplätzen innerhalb des Staates eingesetzt wird, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist.

Major conversion

Transformation importante

Größerer Umbau

2.1 For the purpose of this regulation, *major conversion* means a modification on or after 1 January 2000 of a marine diesel engine that has not already been certified to the standards set forth in paragraph 3, 4, or 5.1.1 of this regulation where:

2.1 Aux fins de la présente règle, *transformation importante* désigne une modification subie le 1<sup>er</sup> janvier 2000 ou après cette date par un moteur diesel marin qui n'a pas encore été certifié conforme aux normes énoncées aux paragraphes 3, 4 ou 5.1.1 de la présente règle par laquelle:

2.1 Im Sinne dieser Regel bezeichnet der Ausdruck „größerer Umbau“ eine am oder nach dem 1. Januar 2000 vorgenommene bauliche Veränderung an einem Schiffsdieselmotor, für den noch keine Zulassung entsprechend den in Absatz 3, 4 oder 5.1.1 niedergelegten Normen erteilt worden ist, bei der

.1 the engine is replaced by a marine diesel engine or an additional marine diesel engine is installed, or

.1 le moteur est remplacé par un moteur diesel marin ou un moteur diesel marin supplémentaire est installé, ou

.1 der Motor durch einen Schiffsdieselmotor ersetzt oder ein zusätzlicher Schiffsdieselmotor eingebaut wird,

.2 any substantial modification, as defined in the revised NO<sub>x</sub> Technical Code 2008, is made to the engine, or

.2 il est apporté au moteur une modification importante, telle que définie dans le texte révisé du Code technique sur les NO<sub>x</sub>, 2008, ou

.2 an dem Motor eine wesentliche bauliche Veränderung im Sinne der revidierten Technischen NO<sub>x</sub>-Vorschrift 2008 vorgenommen wird oder

.3 the maximum continuous rating of the engine is increased by more than 10% compared to the maximum continuous rating of the original certification of the engine.

.3 la puissance maximale continue du moteur est accrue de plus de 10 % par rapport à la puissance maximale continue inscrite sur le certificat d'origine du moteur.

.3 die Nennleistung des Motors um mehr als 10 Prozent im Vergleich zur Nennleistung laut der ursprünglichen Zulassung des Motors erhöht wird.

2.2 For a major conversion involving the replacement of a marine diesel engine with a non-identical marine diesel engine or the installation of an additional marine diesel engine, the stan-

2.2 Dans le cas d'une transformation importante impliquant le remplacement d'un moteur diesel marin par un moteur diesel marin non identique ou l'installation d'un moteur diesel marin

2.2 Für einen größeren Umbau, bei dem ein Schiffsdieselmotor durch einen nicht vollständig baugleichen Schiffsdieselmotor ersetzt oder ein zusätzlicher Schiffsdieselmotor eingebaut

dards in this regulation in force at the time of the replacement or addition of the engine shall apply. On or after 1 January 2016, in the case of replacement engines only, if it is not possible for such a replacement engine to meet the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation (Tier III), then that replacement engine shall meet the standards set forth in paragraph 4 of this regulation (Tier II). Guidelines are to be developed by the Organization to set forth the criteria of when it is not possible for a replacement engine to meet the standards in paragraph 5.1.1 of this regulation.

supplémentaire, les normes de la présente règle qui sont en vigueur au moment du remplacement du moteur ou de l'ajout d'un moteur s'appliquent. Le 1<sup>er</sup> janvier 2016, ou après cette date, uniquement dans le cas du remplacement d'un moteur, s'il n'est pas possible pour le moteur de remplacement de satisfaire aux normes énoncées au paragraphe 5.1.1 de la présente règle (niveau III), ce moteur de remplacement doit satisfaire aux normes énoncées au paragraphe 4 de la présente règle (niveau II). L'Organisation doit mettre au point des directives qui indiquent les critères d'après lesquels il n'est pas possible pour un moteur de remplacement de satisfaire aux normes du paragraphe 5.1.1 de la présente règle.

wird, gelten die Normen in dieser Regel in ihrer zum Zeitpunkt des Ersatzes beziehungsweise des Einbaus des zusätzlichen Motors geltenden Fassung. Nur für den Fall von Austauschmotoren gilt am oder nach dem 1. Januar 2016, dass, falls ein solcher Austauschmotor die in Absatz 5.1.1 niedergelegten Normen (Stufe III) nicht erfüllen kann, der Austauschmotor die in Absatz 4 niedergelegten Normen (Stufe II) erfüllen muss. Durch die Organisation sind Richtlinien auszuarbeiten, die die Kriterien festlegen, anhand derer festgestellt wird, wann es für einen Austauschmotor nicht möglich ist, die Normen in Absatz 5.1.1 zu erfüllen.

2.3 A marine diesel engine referred to in paragraph 2.1.2 or 2.1.3 of this regulation shall meet the following standards:

- .1 for ships constructed prior to 1 January 2000, the standards set forth in paragraph 3 of this regulation shall apply; and
- .2 for ships constructed on or after 1 January 2000, the standards in force at the time the ship was constructed shall apply.

2.3 Les normes auxquelles doivent satisfaire les moteurs diesel marins visés au paragraphe 2.1.1 ou 2.1.3 de la présente règle sont les suivantes:

- .1 pour les navires construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2000, les normes énoncées au paragraphe 3 de la présente règle; et
- .2 pour les navires construits le 1<sup>er</sup> janvier 2000 ou après cette date, les normes qui étaient en vigueur au moment où le navire a été construit.

2.3 Ein Schiffsdieselmotor im Sinne des Absatzes 2.1.2 oder 2.1.3 muss folgende Normen erfüllen:

- .1 Für vor dem 1. Januar 2000 gebaute Schiffe gelten die in Absatz 3 dieser Regel niedergelegten Normen;
- .2 für am oder nach dem 1. Januar 2000 gebaute Schiffe gelten die Normen in ihrer zum Zeitpunkt des Baus des Schiffes geltenden Fassung.

#### Tier I

3 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship constructed on or after 1 January 2000 and prior to 1 January 2011 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO<sub>2</sub>) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

- .1 17.0 g/kWh when n is less than 130 rpm;
- .2  $45 \cdot n^{(-0.2)}$  g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;
- .3 9.8 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

#### Niveau I

3 Sous réserve des dispositions de la règle 3 de la présente Annexe, il est interdit de faire fonctionner un moteur diesel marin installé à bord d'un navire construit le 1<sup>er</sup> janvier 2000 ou après cette date et avant le 1<sup>er</sup> janvier 2011 lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO<sub>2</sub>) dépasse les limites suivantes, n représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute):

- .1 17,0 g/kWh lorsque n est inférieur à 130 tr/min;
- .2  $45 \cdot n^{(-0.2)}$  g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 130 tr/min mais inférieur à 2 000 tr/min;
- .3 9,8 g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 2 000 tr/min.

#### Stufe I

3 Vorbehaltlich der Regel 3 ist der Betrieb eines Schiffsdieselmotors, der auf einem am oder nach dem 1. Januar 2000 und vor dem 1. Januar 2011 gebauten Schiff eingebaut ist, nur dann gestattet, wenn die Emission von Stickoxiden (berechnet als gewichtete Gesamtemission von NO<sub>2</sub>) aus dem betreffenden Motor innerhalb der nachstehenden Grenzwerte liegt, wobei n die Nenndrehzahl des Motors (Kurbelwellenumdrehungen pro Minute) bezeichnet:

- .1 17,0 g/kWh, wenn n weniger als  $130 \text{ min}^{-1}$  beträgt;
- .2  $45 \cdot n^{(-0.2)}$  g/kWh, wenn n  $130 \text{ min}^{-1}$  oder mehr, aber weniger als  $2\,000 \text{ min}^{-1}$  beträgt;
- .3 9,8 g/kWh, wenn n  $2\,000 \text{ min}^{-1}$  oder mehr beträgt.

#### Tier II

4 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship constructed on or after 1 January 2011 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO<sub>2</sub>) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

- .1 14.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;

#### Niveau II

4 Sous réserve des dispositions de la règle 3 de la présente Annexe, il est interdit de faire fonctionner un moteur diesel marin installé à bord d'un navire construit le 1<sup>er</sup> janvier 2011 ou après cette date lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO<sub>2</sub>) dépasse les limites suivantes, n représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute):

- .1 14,4 g/kWh lorsque n est inférieur à 130 tr/min;

#### Stufe II

4 Vorbehaltlich der Regel 3 ist der Betrieb eines Schiffsdieselmotors, der auf einem am oder nach dem 1. Januar 2011 gebauten Schiff eingebaut ist, nur dann gestattet, wenn die Emission von Stickoxiden (berechnet als gewichtete Gesamtemission von NO<sub>2</sub>) aus dem betreffenden Motor innerhalb der nachstehenden Grenzwerte liegt, wobei n die Nenndrehzahl des Motors (Kurbelwellenumdrehungen pro Minute) bezeichnet:

- .1 14,4 g/kWh, wenn n weniger als  $130 \text{ min}^{-1}$  beträgt;

.2 $44 \cdot n^{(-0,23)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;	.2 $44 \cdot n^{(-0,23)}$ g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 130 tr/min mais inférieur à 2 000 tr/min;	.2 $44 \cdot n^{(-0,23)}$ g/kWh, wenn n 130 min <sup>-1</sup> oder mehr, aber weniger als 2 000 min <sup>-1</sup> beträgt;
.3 7.7 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.	.3 7,7 g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 2 000 tr/min.	.3 7,7 g/kWh, wenn n 2 000 min <sup>-1</sup> oder mehr beträgt.
Tier III	Niveau III	Stufe III
5.1 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship constructed on or after 1 January 2016:	5.1 Sous réserve des dispositions de la règle 3 de la présente Annexe, l'exploitation d'un moteur diesel marin installé à bord d'un navire construit le 1 <sup>er</sup> janvier 2016 ou après cette date est:	5.1 Vorbehaltlich der Regel 3 ist der Betrieb eines Schiffsdieselmotors, der auf einem am oder nach dem 1. Januar 2016 gebauten Schiff eingebaut ist,
.1 is prohibited except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO <sub>2</sub> ) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):	.1 interdite lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO <sub>2</sub> ) dépasse les limites suivantes, n représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute):	.1 nur dann gestattet, wenn die Emission von Stickoxiden (berechnet als gewichtete Gesamtemission von NO <sub>2</sub> ) aus dem betreffenden Motor innerhalb der nachstehenden Grenzwerte liegt, wobei n die Nenndrehzahl des Motors (Kurbelwellenumdrehungen pro Minute) bezeichnet:
.1.1 3.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;	.1.1 3,4 g/kWh lorsque n est inférieur à 130 tr/min;	.1.1 3,4 g/kWh, wenn n weniger als 130 min <sup>-1</sup> beträgt;
.1.2 $9 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm; and	.1.2 $9 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 130 tr/min mais inférieur à 2 000 tr/min; et	.1.2 $9 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh, wenn n 130 min <sup>-1</sup> oder mehr, aber weniger als 2 000 min <sup>-1</sup> beträgt;
.1.3 2.0 g/kWh when n is 2,000 rpm or more;	.1.3 2,0 g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 2 000 tr/min;	.1.3 2,0 g/kWh, wenn n 2 000 min <sup>-1</sup> oder mehr beträgt;
.2 is subject to the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation when the ship is operating in an emission control area designated under paragraph 6 of this regulation; and	.2 soumise aux normes énoncées au paragraphe 5.1.1 de la présente règle lorsque le navire est exploité dans une zone de contrôle des émissions désignée en vertu du paragraphe 6 de la présente règle; et	.2 den in Absatz 5.1.1 niedergelegten Normen unterworfen, wenn das Schiff in einem nach Absatz 6 festgelegten Emissions-Überwachungsgebiet betrieben wird;
.3 is subject to the standards set forth in paragraph 4 of this regulation when the ship is operating outside of an emission control area designated under paragraph 6 of this regulation.	.3 soumise aux normes énoncées au paragraphe 4 de la présente règle lorsque le navire est exploité à l'extérieur d'une zone de contrôle des émissions désignée en vertu du paragraphe 6 de la présente règle.	.3 den in Absatz 4 niedergelegten Normen unterworfen, wenn das Schiff außerhalb eines nach Absatz 6 festgelegten Emissions-Überwachungsgebiets betrieben wird.
5.2 Subject to the review set forth in paragraph 10 of this regulation, the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation shall not apply to:	5.2 Sous réserve du bilan prévu au paragraphe 10 de la présente règle, les normes énoncées au paragraphe 5.1.1 de la présente règle ne s'appliquent pas:	5.2 Vorbehaltlich einer Überprüfung nach Absatz 10 gelten die in Absatz 5.1.1 niedergelegten Normen nicht für
.1 a marine diesel engine installed on a ship with a length (L), as defined in regulation 1.19 of Annex I to the present Convention, less than 24 metres when it has been specifically designed, and is used solely, for recreational purposes; or	.1 aux moteurs diesel marins installés à bord d'un navire d'une longueur (L), telle que définie à la règle 1.19 de l'Annexe I de la présente Convention, inférieure à 24 m, qui a été conçu expressément pour être utilisé à des fins récréatives et est utilisé uniquement à ces fins; ni	.1 einen Schiffsdieselmotor, der auf einem Schiff mit einer Länge (L) im Sinne der Regel 1.19 der Anlage I von weniger als 24 Metern eingebaut ist, wenn es eigens für Erholungszwecke entworfen worden ist und ausschließlich dafür verwendet wird;
.2 a marine diesel engine installed on a ship with a combined nameplate diesel engine propulsion power of less than 750 kW if it is demonstrated, to the satisfaction of the Administration, that the ship cannot comply with the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation because of design or construction limitations of the ship.	.2 aux moteurs diesel marins installés à bord d'un navire dont la puissance nominale de propulsion combinée des moteurs diesel est inférieure à 750 kW s'il est démontré, à la satisfaction de l'Administration, que le navire ne peut pas satisfaire aux normes énoncées au paragraphe 5.1.1 de la présente règle en raison des limitations que lui impose sa conception ou sa construction.	.2 einen Schiffsdieselmotor, der auf einem Schiff mit einer Gesamtantriebsleistung (ausweislich der Typenschilder auf dem Dieselmotor) von weniger als 750 kW eingebaut ist, sofern der Verwaltung gegenüber nachgewiesen wird, dass das betreffende Schiff aufgrund seiner entwerfs- oder baubedingten Beschränkungen die in Absatz 5.1.1 niedergelegten Normen nicht erfüllen kann.

Emission control area	Zone de contrôle des émissions	Emissions-Überwachungsgebiet
<p>6 For the purpose of this regulation, an emission control area shall be any sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex.</p>	<p>6 Aux fins de la présente règle, une zone de contrôle des émissions est toute zone maritime, y compris toute zone portuaire, désignée par l'Organisation conformément aux critères et procédures énoncés dans l'appendice III à la présente Annexe.</p>	<p>6 Im Sinne dieser Regel ist ein Emissions-Überwachungsgebiet ein Seegebiet samt Hafengebieten, das von der Organisation entsprechend den in Anhang III niedergelegten Kriterien und Verfahren als Emissions-Überwachungsgebiet festgelegt worden ist.</p>
<p>Marine diesel engines installed on a ship constructed prior to 1 January 2000</p>	<p>Moteurs diesel marins installés à bord de navires construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2000</p>	<p>Schiffsdieselmotoren, die auf einem vor dem 1. Januar 2000 gebauten Schiff eingebaut sind</p>
<p>7.1 Notwithstanding paragraph 1.1.1 of this regulation, a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 litres installed on a ship constructed on or after 1 January 1990 but prior to 1 January 2000 shall comply with the emission limits set forth in paragraph 7.4 of this regulation, provided that an approved method for that engine has been certified by an Administration of a Party and notification of such certification has been submitted to the Organization by the certifying Administration. Compliance with this paragraph shall be demonstrated through one of the following:</p>	<p>7.1 Nonobstant les dispositions du paragraphe 1.1.1 de la présente règle, un moteur diesel marin d'une puissance de sortie supérieure à 5 000 kW et d'une cylindrée égale ou supérieure à 90 l installé à bord d'un navire construit le 1<sup>er</sup> janvier 1990 ou après cette date, mais avant le 1<sup>er</sup> janvier 2000, doit respecter les limites d'émissions énoncées au paragraphe 7.4 de la présente règle, à condition que l'Administration d'une Partie ait homologué une méthode approuvée pour ce moteur et qu'elle ait notifié cette homologation à l'Organisation. Il doit être démontré qu'il est satisfait au présent paragraphe de l'une des manières suivantes:</p>	<p>7.1 Unbeschadet des Absatzes 1.1.1 muss ein Schiffsdieselmotor mit einer Antriebsleistung von mehr als 5 000 kW und mit einem Hubraum von 90 Litern oder mehr je Zylinder, der auf einem am oder nach dem 1. Januar 1990, jedoch vor dem 1. Januar 2000 gebauten Schiff eingebaut ist, die in Absatz 7.4 niedergelegten Emissionsgrenzwerte einhalten, sofern für den betreffenden Motor von der Verwaltung einer Vertragspartei ein zugelassenes Verfahren bescheinigt und der Organisation von der bescheinigenden Verwaltung eine Mitteilung über diese Bescheinigung übermittelt worden ist. Die Einhaltung dieses Absatzes ist auf eine der folgenden Arten nachzuweisen:</p>
<p>.1 installation of the certified approved method, as confirmed by a survey using the verification procedure specified in the approved method file, including appropriate notation on the ship's International Air Pollution Prevention Certificate of the presence of the approved method; or</p>	<p>.1 application de la méthode approuvée homologuée, confirmée par une inspection effectuée conformément à la procédure de vérification décrite spécifiée dans le dossier de méthode approuvée, et mention sur le Certificat IAPP de la présence de cette méthode approuvée; ou</p>	<p>.1 Anwendung des bescheinigten zugelassenen Verfahrens, was durch eine Besichtigung unter Anwendung des im „Lastenheft für ein zugelassenes Verfahren“ beschriebenen Prüfungsverfahren zu bestätigen ist; außerdem muss in dem für das Schiff ausgestellten Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe ein Vermerk über das Vorhandensein eines zugelassenen Verfahrens eingetragen sein;</p>
<p>.2 certification of the engine confirming that it operates within the limits set forth in paragraph 3, 4, or 5.1.1 of this regulation and an appropriate notation of the engine certification on the ship's International Air Pollution Prevention Certificate.</p>	<p>.2 certification du moteur, pour confirmer qu'il fonctionne dans les limites spécifiées aux paragraphes 3, 4 ou 5.1.1 de la présente règle, et mention appropriée de cette certification du moteur sur le Certificat IAPP du navire.</p>	<p>.2 oder Bescheinigung für den Motor, aus der hervorgeht, dass er innerhalb der in Absatz 3, 4 oder 5.1.1 niedergelegten Grenzwerte arbeitet; außerdem muss in dem für das Schiff ausgestellten Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe ein Vermerk über das Vorliegen einer solchen Bescheinigung für den Motor eingetragen sein.</p>
<p>7.2 Paragraph 7.1 of this regulation shall apply no later than the first renewal survey that occurs 12 months or more after deposit of the notification in paragraph 7.1. If a shipowner of a ship on which an approved method is to be installed can demonstrate to the satisfaction of the Administration that the approved method was not commercially available despite best efforts to obtain it, then that approved method shall be installed on the ship no later than the next annual survey of that ship which falls after the approved method is commercially available.</p>	<p>7.2 Le paragraphe 7.1 de la présente règle s'applique au plus tard à la première visite de renouvellement effectuée 12 mois ou plus après le dépôt de la notification mentionnée au paragraphe 7.1. Si le propriétaire d'un navire à bord duquel une méthode approuvée doit être installée peut démontrer, à la satisfaction de l'Administration, que cette méthode approuvée n'était pas disponible dans le commerce bien qu'il ait tout fait pour se la procurer, cette méthode approuvée doit être installée à bord du navire au plus tard lors de la visite annuelle suivante à effectuer après la date à la-</p>	<p>7.2 Absatz 7.1 gilt spätestens für die erste Erneuerungsbesichtigung, die 12 Monate oder später nach Übermittlung der Mitteilung nach Absatz 7.1 stattfindet. Kann der Eigner eines Schiffes, auf dem ein zugelassenes Verfahren angewandt werden soll, gegenüber der Verwaltung nachweisen, dass das zugelassene Verfahren trotz aller zumutbaren Bemühungen es zu erwerben, nicht auf dem Markt erhältlich war, so ist das zugelassene Verfahren auf dem Schiff spätestens bei der jährlichen Besichtigung anzuwenden, die als erste stattfindet, nachdem das zugelassene Verfahren auf dem Markt erhältlich ge-</p>



- quelle la méthode approuvée est disponible dans le commerce.
- 7.3 With regard to a ship with a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 litres installed on a ship constructed on or after 1 January 1990 but prior to 1 January 2000, the International Air Pollution Prevention Certificate shall, for a marine diesel engine to which paragraph 7.1 of this regulation applies, indicate that either an approved method has been applied pursuant to paragraph 7.1.1 of this regulation or the engine has been certified pursuant to paragraph 7.1.2 of this regulation or that an approved method does not yet exist or is not yet commercially available as described in subparagraph 7.2 of this regulation.
- 7.4 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine described in paragraph 7.1 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO<sub>2</sub>) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):
- .1 17.0 g/kWh when n is less than 130 rpm;
  - .2  $45 \cdot n^{(-0,2)}$  g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm; and
  - .3 9.8 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.
- 7.5 Certification of an approved method shall be in accordance with chapter 7 of the revised NO<sub>x</sub> Technical Code 2008 and shall include verification:
- .1 by the designer of the base marine diesel engine to which the approved method applies that the calculated effect of the approved method will not decrease engine rating by more than 1.0%, increase fuel consumption by more than 2.0% as measured according to the appropriate test cycle set forth in the revised NO<sub>x</sub> Technical Code 2008, or adversely affect engine durability or reliability; and
  - .2 that the cost of the approved method is not excessive, which is determined by a comparison of the amount of NO<sub>x</sub> reduced by the approved method to achieve the standard set forth in paragraph 7.4
- 7.3 En ce qui concerne les moteurs diesel marins d'une puissance de sortie supérieure à 5 000 kW et d'une cylindrée égale ou supérieure à 90 l installés à bord de navires construits le 1<sup>er</sup> janvier 1990 ou après cette date, mais avant le 1<sup>er</sup> janvier 2000, le Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère délivré pour un moteur diesel marin auquel les dispositions du paragraphe 7.1 de la présente règle s'appliquent doit indiquer qu'une méthode approuvée a été appliquée conformément au paragraphe 7.1.1 de la présente règle ou que le moteur a été certifié conformément au paragraphe 7.1.2 de la présente règle ou qu'aucune méthode approuvée n'existe encore ou n'est disponible dans le commerce, comme il est indiqué au paragraphe 7.2 de la présente règle.
- 7.4 Sous réserve des dispositions de la règle 3 de la présente Annexe, il est interdit de faire fonctionner un moteur diesel marin décrit au paragraphe 7.1 de la présente règle lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO<sub>2</sub>) dépasse les limites suivantes, n représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute):
- .1 17,0 g/kWh, lorsque n est inférieur à 130 tr/min;
  - .2  $45,0 \cdot n^{(-0,2)}$  g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 130 tr/min mais inférieur à 2 000 tr/min; et
  - .3 9,8 g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 2 000 tr/min.
- 7.5 L'homologation d'une méthode approuvée doit se faire conformément aux dispositions du chapitre 7 du texte révisé du Code technique sur les NO<sub>x</sub>, 2008, et doit inclure la vérification:
- .1 par le concepteur du moteur diesel marin de référence auquel s'applique la méthode approuvée, que l'effet calculé de la méthode approuvée ne sera pas une réduction de la puissance nominale du moteur de plus de 1,0 %, une augmentation de la consommation de carburant de plus de 2,0 %, telle que mesurée conformément au cycle d'essai approprié décrit dans le texte révisé du Code technique sur les NO<sub>x</sub>, 2008, ou ne compromettra pas la durabilité et fiabilité du moteur; et
  - .2 que le coût de la méthode approuvée n'est pas excessif, cela étant établi en comparant la réduction de la quantité de NO<sub>x</sub> que la méthode approuvée a permis d'obtenir pour satisfaire à la norme énoncée au
- worden ist.
- 7.3 Ist auf einem am oder nach dem 1. Januar 1990, jedoch vor dem 1. Januar 2000 gebauten Schiff ein Schiffsdieselmotor mit einer Antriebsleistung von mehr als 5 000 kW und mit einem Hubraum von 90 Litern oder mehr je Zylinder eingebaut, so muss bei einem Schiffsdieselmotor, für den Absatz 7.1 gilt, im Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe angegeben sein, dass entweder ein zugelassenes Verfahren im Sinne des Absatzes 7.1.1 angewandt oder für den Motor eine Bescheinigung im Sinne des Absatzes 7.1.2 ausgestellt worden ist oder aber, dass es noch kein zugelassenes Verfahren gibt oder es im Sinne des Absatzes 7.2 noch nicht auf dem Markt erhältlich ist.
- 7.4 Vorbehaltlich der Regel 3 ist der Betrieb eines Schiffsdieselmotors im Sinne des Absatzes 7.1 nur dann gestattet, wenn die Emission von Stickoxiden (berechnet als gewichtete Gesamtemission von NO<sub>2</sub>) aus dem betreffenden Motor innerhalb der nachstehenden Grenzwerte liegt, wobei n die Nenndrehzahl des Motors (Kurbelwellenumdrehungen pro Minute) bezeichnet:
- .1 17,0 g/kWh, wenn n weniger als 130 min<sup>-1</sup> beträgt;
  - .2  $45 \cdot n^{(-0,2)}$  g/kWh, wenn n 130 min<sup>-1</sup> oder mehr, aber weniger als 2 000 min<sup>-1</sup> beträgt;
  - .3 9,8 g/kWh, wenn n 2 000 min<sup>-1</sup> oder mehr beträgt.
- 7.5 Die Bescheinigung eines zugelassenen Verfahrens erfolgt nach Maßgabe des Kapitels 7 der revidierten Technischen NO<sub>x</sub>-Vorschrift 2008 und schließt die Bestätigung nachstehender Sachverhalte ein:
- .1 Durch den Konstrukteur des Basismodells des Schiffsdieselmotors, für den das zugelassene Verfahren gilt, ist zu bestätigen, dass durch die berechnete Wirkung des zugelassenen Verfahrens nicht die Maschinenleistung um mehr als 1,0 Prozent verringert, der Kraftstoffverbrauch (gemessen unter Anwendung des einschlägigen Prüfzyklus entsprechend der revidierten Technischen NO<sub>x</sub>-Vorschrift 2008) um mehr als 2,0 Prozent erhöht oder die Lebensdauer oder Zuverlässigkeit des Motors ungünstig beeinflusst wird;
  - .2 ferner ist zu bestätigen, dass die Kosten des zugelassenen Verfahrens nicht unverhältnismäßig sind, was durch einen Vergleich der Verringerung der NO<sub>x</sub>-Menge, die das zugelassene Verfahren durch Ein-

of this paragraph and the cost of purchasing and installing such approved method.

paragraphe 7.4 de la présente règle et le coût de l'achat et de l'installation de cette méthode approuvée.

haltung der in Absatz 7.4 niedergelegten Norm erzielt hat, mit den Anschaffungs- und Installationskosten des zugelassenen Verfahrens ermittelt wird\*).

#### Certification

- 8 The revised NO<sub>x</sub> Technical Code 2008 shall be applied in the certification, testing, and measurement procedures for the standards set forth in this regulation.
- 9 The procedures for determining NO<sub>x</sub> emissions set out in the revised NO<sub>x</sub> Technical Code 2008 are intended to be representative of the normal operation of the engine. Defeat devices and irrational emission control strategies undermine this intention and shall not be allowed. This regulation shall not prevent the use of auxiliary control devices that are used to protect the engine and/or its ancillary equipment against operating conditions that could result in damage or failure or that are used to facilitate the starting of the engine.

#### Certification

- 8 Les procédures de certification, de mise à l'essai et de mesure à suivre pour les normes énoncées dans la présente règle sont décrites dans le texte révisé du Code technique sur les NO<sub>x</sub>, 2008.
- 9 Les procédures visant à calculer les émissions de NO<sub>x</sub> qui sont décrites dans le Code technique sur les NO<sub>x</sub>, 2008, sont censées être représentatives des conditions normales d'exploitation du moteur. Les dispositifs d'invalidation et les stratégies irrationnelles de contrôle des émissions vont à l'encontre de cet objectif et ne sont pas autorisés. La présente règle n'empêche pas d'utiliser des dispositifs de contrôle secondaires qui permettent de protéger le moteur et/ou son matériel auxiliaire lorsque les conditions d'exploitation risqueraient d'entraîner une avarie ou une défaillance ou qui permettent de faciliter le démarrage du moteur.

#### Ausstellung von Zeugnissen

- 8 Auf die Verfahren für die Ausstellung von Zeugnissen, Erprobung und Messungen im Zusammenhang mit den in dieser Regel niedergelegten Normen findet die revidierte Technische NO<sub>x</sub>-Vorschrift 2008 Anwendung.
- 9 Die in der revidierten Technischen NO<sub>x</sub>-Vorschrift 2008 dargestellten Verfahren für die Ermittlung von NO<sub>x</sub>-Emissionen haben den Zweck, repräsentative Werte für den Normalbetriebsmodus des Motors zu liefern. Manipulationsvorrichtungen und nicht nachvollziehbare Emissions-Überwachungsstrategien widersprechen diesem Zweck und sind deshalb nicht erlaubt. Diese Regel ist nicht so auszulegen, als verhindere sie die Verwendung von Hilfssteuerungsvorrichtungen, die dazu benutzt werden, den Motor und/oder seine Peripheriegeräte vor Betriebsbedingungen zu schützen, die zu Beschädigungen oder Ausfällen führen könnten, oder die zur Unterstützung des Startvorgangs benutzt werden.

#### Review

- 10 Beginning in 2012 and completed no later than 2013, the Organization shall review the status of the technological developments to implement the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation and shall, if proven necessary, adjust the time periods (effective date) set forth in that paragraph.

#### Bilan

- 10 À compter de 2012 et jusqu'en 2013 au plus tard, l'Organisation doit faire le bilan des innovations technologiques disponibles en vue d'appliquer les normes énoncées au paragraphe 5.1.1 de la présente règle et si cela s'avère nécessaire, modifier en conséquence les délais (date effective) indiqués dans ce paragraphe.

#### Überprüfung

- 10 Von 2012 an und bis spätestens 2013 überprüft die Organisation den Stand der technischen Entwicklung zur Umsetzung der in Absatz 5.1.1 niedergelegten Normen und passt, sofern es sich als notwendig erweist, die in jenem Absatz genannten Zeitabschnitte (Tag des Inkrafttretens) an.

### Regulation 14

#### Sulphur oxides (SO<sub>x</sub>) and particulate matter

##### General requirements

- 1 The sulphur content of any fuel oil used on board ships shall not exceed the following limits:
- .1 4.50% m/m prior to 1 January 2012;
- .2 3.50% m/m on and after 1 January 2012; and
- .3 0.50% m/m on and after 1 January 2020.
- 2 The worldwide average sulphur content of residual fuel oil supplied for use on board ships shall be monitored tak-

### Règle 14

#### Oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>) et particules

##### Prescriptions générales

- 1 La teneur en soufre de tout fuel-oil utilisé à bord des navires ne doit pas dépasser les concentrations suivantes:
- .1 4,50 % m/m avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012;
- .2 3,50 % m/m le 1<sup>er</sup> janvier 2012 ou après cette date; et
- .3 0,50 % m/m le 1<sup>er</sup> janvier 2020 ou après cette date.
- 2 La teneur en soufre moyenne mondiale des fuel-oils résiduels livrés en vue de leur utilisation à bord des navires

### Regel 14

#### Schwefeloxide (SO<sub>x</sub>) und Partikelmasse

##### Allgemeine Vorschriften

- 1 Der Schwefelgehalt des ölhaltigen Brennstoffs, der an Bord von Schiffen verwendet wird, darf die nachstehenden Grenzwerte nicht überschreiten:
- .1 4,50 % m/m vor dem 1. Januar 2012;
- .2 3,50 % m/m am und nach dem 1. Januar 2012;
- .3 0,50 % m/m am und nach dem 1. Januar 2020.
- 2 Der weltweite Durchschnitt des Schwefelgehalts von Rückstandsölen, die zur Verwendung als Brennstoff

\*) Hinweis des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Die Kosten eines zugelassenen Verfahrens dürfen nicht mehr als 375 Sonderziehungsrechte je Tonne NO<sub>x</sub> betragen; zur Wirtschaftlichkeitsberechnung ist nachstehende Formel zu verwenden:

$$\text{Wirtschaftlichkeit} = \frac{\text{Kosten des zugelassenen Verfahrens} \cdot 10^6}{P(\text{kW}) \cdot 0,768 \cdot 6\,000 \text{ (Stunden pro Jahr)} \cdot 5 \text{ (Jahre)} \cdot \Delta \text{NO}_x \text{ (g/kWh)}}$$

ing into account guidelines developed by the Organization.	doit être contrôlée compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.	an Bord von Schiffen geliefert werden, ist unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien zu überwachen.
Requirements within emission control areas	Prescriptions applicables dans les zones de contrôle des émissions	Innerhalb von Emissions-Überwachungsgebieten geltende Vorschriften
3 For the purpose of this regulation, emission control areas shall include:	3 Aux fins de la présente règle, les zones de contrôle des émissions sont:	3 Im Sinne dieser Regel gehören zu den Emissions-Überwachungsgebieten
.1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I, the North Sea as defined in regulation 5(1)(f) of Annex V; and	.1 la zone de la mer Baltique, telle que définie à la règle 1.11.2 de l'Annexe I, la mer du Nord, telle que définie à la règle 5 1) f) de l'Annexe V; et	.1 das Ostseegebiet im Sinne der Anlage I Regel 1 Absatz 11.2, das Nordseegebiet im Sinne der Anlage V Regel 5 Absatz 1 Buchstabe f und
.2 any other sea area, including port areas, designated by the Organization in accordance with criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex.	.2 toute autre zone maritime, y compris les zones portuaires, désignée par l'Organisation conformément aux critères et procédures énoncés à l'appendice III à la présente Annexe.	.2 alle anderen von der Organisation nach Maßgabe der in Anhang III niedergelegten Kriterien und Verfahren festgelegten Seegebiete samt Hafengebieten.
4 While ships are operating within an emission control area, the sulphur content of fuel oil used on board ships shall not exceed the following limits:	4 Lorsque des navires sont exploités dans une zone de contrôle des émissions, la teneur en soufre du fuel-oil utilisé à leur bord ne doit pas dépasser les limites suivantes:	4 Werden Schiffe innerhalb eines Emissions-Überwachungsgebiets betrieben, so darf der Schwefelgehalt des ölhaltigen Brennstoffs, der an Bord von Schiffen verwendet wird, die nachstehenden Grenzwerte nicht überschreiten:
.1 1.50% m/m prior to 1 July 2010;	.1 1,50 % m/m avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2010;	.1 1,50 % m/m vor dem 1. Juli 2010;
.2 1.00% m/m on and after 1 July 2010; and	.2 1,00 % m/m le 1 <sup>er</sup> juillet 2010 ou après cette date; et	.2 1,00 % m/m am und nach dem 1. Juli 2010;
.3 0.10% m/m on and after 1 January 2015.	.3 0,10 % m/m le 1 <sup>er</sup> janvier 2015 ou après cette date.	.3 0,10 % m/m am und nach dem 1. Januar 2015.
5 The sulphur content of fuel oil referred to in paragraph 1 and paragraph 4 of this regulation shall be documented by its supplier as required by regulation 18 of this Annex.	5 La teneur en soufre du fuel-oil mentionnée au paragraphe 1 et au paragraphe 4 de la présente règle doit être attestée par son fournisseur de la façon prescrite par la règle 18 de la présente Annexe.	5 Der in den Absätzen 1 und 4 bezeichnete Schwefelgehalt des ölhaltigen Brennstoffs ist durch den Lieferanten nach Maßgabe der Regel 18 zu becheinigen.
6 Those ships using separate fuel oils to comply with paragraph 4 of this regulation and entering or leaving an emission control area set forth in paragraph 3 of this regulation shall carry a written procedure showing how the fuel oil changeover is to be done, allowing sufficient time for the fuel oil service system to be fully flushed of all fuel oils exceeding the applicable sulphur content specified in paragraph 4 of this regulation prior to entry into an emission control area. The volume of low sulphur fuel oils in each tank as well as the date, time, and position of the ship when any fuel-oil-change-over operation is completed prior to the entry into an emission control area or commenced after exit from such an area, shall be recorded in such log-book as prescribed by the Administration.	6 Les navires qui utilisent des fuel-oils distincts pour satisfaire au paragraphe 4 de la présente règle et qui entrent dans une zone de contrôle des émissions indiquée au paragraphe 3 de la présente règle ou qui la quittent doivent disposer d'une procédure écrite indiquant comment doit se faire le changement de fuel-oil, en prévoyant suffisamment de temps pour que le circuit de distribution du fuel-oil se vide entièrement de tous les fuel-oils dont la teneur en soufre dépasse la limite applicable spécifiée au paragraphe 4 de la présente règle avant l'entrée dans une zone de contrôle des émissions. Le volume des fuel-oils à faible teneur en soufre dans chaque citerne ainsi que la date, l'heure et la position du navire au moment où l'opération de changement de fuel-oil a été achevée avant l'entrée dans une zone de contrôle des émissions ou a été entamée après la sortie d'une telle zone doivent être consignés dans le livre de bord prescrit par l'Administration.	6 Schiffe, die unterschiedliche ölhaltige Brennstoffe verwenden, um Absatz 4 zu entsprechen, müssen, wenn sie in ein Emissions-Überwachungsgebiet im Sinne des Absatzes 3 einlaufen oder es verlassen, eine Verfahrensbeschreibung über die Brennstoffumstellung mit sich führen, wobei genügend Zeit vorgesehen sein muss, damit sämtliche ölhaltige Brennstoffe mit einem höheren als dem nach Absatz 4 geltenden Schwefelgehalt vor dem Einlaufen in ein Emissions-Überwachungsgebiet aus dem Brennstoffbetriebssystem vollständig herausgespült werden können. Das Volumen der schwefelarmen ölhaltigen Brennstoffe in jedem Tank sowie Datum, Uhrzeit und Schiffsposition bei Beendigung jedes Brennstoffumstellungsvorgangs vor dem Einlaufen in ein Emissions-Überwachungsgebiet beziehungsweise bei Beginn jedes Brennstoffumstellungsvorgangs nach dem Verlassen des Gebiets müssen in dem von der Verwaltung vorgeschriebenen Bordbuch eingetragen werden.
7 During the first twelve months immediately following an amendment designating a specific emission control area under paragraph 3.2 of this regulation,	7 Durant les douze premiers mois suivant immédiatement l'entrée en vigueur d'un amendement désignant une zone spécifique de contrôle des	7 In den ersten zwölf Monaten unmittelbar nach einer Änderung, mit der ein bestimmtes Emissions-Überwachungsgebiet nach Absatz 3.2 fest-

ships operating in that emission control area are exempt 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 of this regulation.

émissions en vertu du paragraphe 3.2 de la présente règle, les navires exploités dans cette zone de contrôle des émissions 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 de la présente règle.

gelegt wird, sind Schiffe, die in diesem Emissions-Überwachungsgebiet betrieben werden, von den Vorschriften der Absätze 4 und 6 ganz und von den Vorschriften des Absatzes 5 insoweit befreit, als diese sich auf Absatz 4 beziehen.

#### Review provision

8 A review of the standard set forth in paragraph 1.3 of this regulation shall be completed by 2018 to determine the availability of fuel oil to comply with the fuel oil standard set forth in that paragraph and shall take into account the following elements:

- .1 the global market supply and demand for fuel oil to comply with paragraph 1.3 of this regulation that exist at the time that the review is conducted;
- .2 an analysis of the trends in fuel oil markets; and
- .3 any other relevant issue.

9 The Organization shall establish a group of experts, comprising of representatives with the appropriate expertise in the fuel oil market and appropriate maritime, environmental, scientific and legal expertise, to conduct the review referred to in paragraph 8 of this regulation. The group of experts shall develop the appropriate information to inform the decision to be taken by the Parties.

10 The Parties, based on the information developed by the group of experts, may decide whether it is possible for ships to comply with the date in paragraph 1.3 of this regulation. If a decision is taken that it is not possible for ships to comply, then the standard in that paragraph shall become effective on 1 January 2025.

#### Dispositions relatives au réexamen

8 Il faut procéder d'ici à 2018 à un réexamen de la norme énoncée au paragraphe 1.3 de la présente règle pour voir si l'on dispose des fuel-oils nécessaires pour satisfaire à la norme relative aux fuel-oils énoncée dans ce paragraphe et ce, en tenant compte des éléments suivants:

- .1 l'offre et la demande qui sont constatées sur le marché mondial des fuel-oils nécessaires pour satisfaire au paragraphe 1.3 de la présente règle au moment où le réexamen est effectué;
- .2 l'analyse des tendances observées sur les marchés des fuel-oils; et
- .3 toute autre question pertinente.

9 L'Organisation doit constituer un groupe d'experts composé de représentants connaissant bien le marché des fuel-oils et ayant les compétences voulues dans les domaines maritime, environnemental, scientifique et juridique pour procéder au réexamen mentionné au paragraphe 8 de la présente règle. Ce groupe d'experts doit rassembler les renseignements nécessaires pour que les Parties puissent se prononcer en connaissance de cause.

10 Les Parties, se fondant sur les renseignements rassemblés par le groupe d'experts, peuvent décider s'il est possible aux navires de respecter la date indiquée au paragraphe 1.3 de la présente règle. Si elles décident que cela est impossible, la norme énoncée dans cet alinéa prend effet le 1<sup>er</sup> janvier 2025.

#### Überprüfungsregelung

8 Spätestens bis 2018 ist eine Überprüfung des in Absatz 1.3 niedergelegten Normwerts abzuschließen, mit der festgestellt werden soll, ob genügend ölhaltige Brennstoffe verfügbar sind, um dem in jenem Absatz niedergelegten Normwert zu entsprechen; dabei ist Folgendes zu berücksichtigen:

- .1 die zum Zeitpunkt der Überprüfung auf dem Weltmarkt bestehende Situation in Bezug auf Angebot und Nachfrage von ölhaltigem Brennstoff, um Absatz 1.3 zu entsprechen;
- .2 eine Analyse der Tendenzen an den Märkten für ölhaltige Brennstoffe;
- .3 gegebenenfalls weitere einschlägige Fragen.

9 Zur Durchführung der Überprüfung nach Absatz 8 richtet die Organisation eine Expertengruppe aus Vertretern ein, die geeignetes Fachwissen über den Markt für ölhaltige Brennstoffe sowie auf den Gebieten Seeschifffahrt, Umweltschutz, Naturwissenschaften und Recht besitzen. Die Expertengruppe stellt die erforderlichen Daten zusammen, damit die Vertragsparteien auf dieser Grundlage eine Entscheidung treffen können.

10 Anhand der von der Expertengruppe zusammengestellten Daten können die Vertragsparteien entscheiden, ob es Schiffen möglich ist, Absatz 1.3 zu dem dort genannten Datum zu entsprechen. Wird die Entscheidung getroffen, dass dies nicht möglich ist, so gilt die in jenem Absatz genannte Norm ab dem 1. Januar 2025.

#### Regulation 15

##### Volatile organic compounds (VOCs)

- 1 If the emissions of VOCs from a tanker are to be regulated in a port or ports or a terminal or terminals under the jurisdiction of a Party, they shall be regulated in accordance with the provisions of this regulation.
- 2 A Party regulating tankers for VOC emissions shall submit a notification to the Organization. This notification shall include information on the size of tankers to be controlled, the cargoes requiring vapour emission control systems, and the effective date of such

#### Règle 15

##### Composés organiques volatils (COV)

- 1 Si les émissions de COV provenant d'un navire-citerne doivent être réglementées dans le ou les ports ou le ou les terminaux relevant de la juridiction d'une Partie, elles doivent l'être conformément aux dispositions de la présente règle.
- 2 Une Partie qui réglemente les émissions de COV des navires-citernes 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 la-

#### Regel 15

##### Flüchtige organische Verbindungen (VOCs)

- 1 Sollen für die Emissionen von flüchtigen organischen Verbindungen aus einem Tankschiff in einem oder mehreren Häfen oder an einem oder mehreren Umschlagplätzen im Hoheitsbereich einer Vertragspartei Regelungen getroffen werden, so muss dies nach Maßgabe dieser Regel geschehen.
- 2 Eine Vertragspartei, die Regelungen für Tankschiffe bezüglich deren Emissionen von flüchtigen organischen Verbindungen trifft, hat dies der Organisation zu notifizieren. Die Notifikation muss Angaben enthalten über die Größe der Tankschiffe, die der Überwachung unter-

control. The notification shall be submitted at least six months before the effective date.

quelle ce contrôle prend effet. Cette notification doit être soumise au moins six mois avant cette date.

liegen sollen, über die Ladungen, für die ein Überwachungssystem für gasförmige Emissionen vorgeschrieben werden soll, und über den Tag des Inkrafttretens der entsprechenden Überwachungsmaßnahmen. Die Notifikation muss mindestens sechs Monate vor dem Tag des Inkrafttretens erfolgen.

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <p>3 A Party which designates ports or terminals at which VOC emissions from tankers are to be regulated shall ensure that vapour emission control systems, approved by that Party taking into account the safety standards for such systems developed by the Organization, are provided in any designated port and terminal and are operated safely and in a manner so as to avoid undue delay to a ship.</p>   | <p>3 Une Partie 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 elle compte tenu des normes de sécurité applicables à ces systèmes élaborées par l'Organisation, sont installés dans chaque port ou terminal désigné et sont exploités en toute sécurité et de manière à éviter de causer un retard indu aux navires.</p>  | <p>3 Eine Vertragspartei, die Häfen oder Umschlagplätze bestimmt, in denen Regelungen für die Emissionen von flüchtigen organischen Verbindungen aus Tankschiffen getroffen werden sollen, hat sicherzustellen, dass in jedem bestimmten Hafen und an jedem bestimmten Umschlagplatz von dieser Vertragspartei 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 das Schiff vermieden werden.</p>   |
| <p>4 The Organization shall circulate a list of the ports and terminals designated by Parties to other Parties and Member States of the Organization for their information.</p>  | <p>4 L'Organisation doit diffuser une liste des ports et terminaux désignés par les Parties aux autres Parties et aux États Membres de l'Organisation, pour information.</p>  | <p>4 Die Organisation übermittelt den anderen Vertragsparteien und den Mitgliedsstaaten der Organisation zu deren Unterrichtung eine Aufstellung der von den Vertragsparteien bestimmten Häfen und Umschlagplätzen.</p>  |
| <p>5 A tanker to which paragraph 1 of this regulation applies shall be provided with a vapour emission collection system approved by the Administration taking into account the safety standards for such systems developed by the Organization, and shall use this system during the loading of relevant cargoes. A port or terminal which has installed vapour emission control systems in accordance with this regulation may accept tankers which are not fitted with vapour collection systems for a period of three years after the effective date identified in paragraph 2 of this regulation.</p> | <p>5 Un navire-citerne auquel s'appliquent les dispositions du paragraphe 1 de la présente règle doit être pourvu d'un collecteur d'émissions de vapeurs approuvé par l'Administration compte tenu des normes de sécurité applicables à un tel système élaborées par l'Organisation et doit utiliser ce système pendant le chargement des cargaisons pertinentes. Un port ou terminal qui a mis en place des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs conformément à la présente règle peut accepter des navires-citernes qui ne sont pas pourvus de collecteurs de vapeurs pendant une période de trois ans après la date notifiée en application du paragraphe 2 de la présente règle.</p> | <p>5 Ein Tankschiff, für das Absatz 1 gilt, muss mit einem Sammel- und Rückführungssystem für gasförmige Emissionen ausgestattet sein, das von der Verwaltung unter Berücksichtigung der von der Organisation für solche Systeme erstellten Sicherheitsnormen zugelassen worden ist, und muss dieses Sammel- und Rückführungssystem während des Anbordnehmens der entsprechenden Ladungen benutzen. Ein Hafen oder Umschlagplatz, der nach dieser Regel Überwachungssysteme für gasförmige Emissionen installiert hat, darf für einen Zeitabschnitt von drei Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens im Sinne des Absatzes 2 Tankschiffe abfertigen, die nicht mit Sammel- und Rückführungssystemen für gasförmige Emissionen ausgerüstet sind.</p> |
| <p>6 A tanker carrying crude oil shall have on board and implement a VOC management plan approved by the Administration. Such a plan shall be prepared taking into account the guidelines developed by the Organization. The plan shall be specific to each ship and shall at least:</p>   | <p>6 Un navire-citerne transportant du pétrole brut doit avoir à bord et doit appliquer un plan de gestion des COV approuvé par l'Administration. Ce plan doit être établi compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. Le plan de gestion des COV doit être propre à chaque navire et doit au moins:</p>   | <p>6 Ein Tankschiff, das Rohöl befördert, muss einen von der Verwaltung zugelassenen Plan für den Umgang mit flüchtigen organischen Verbindungen mitführen und umsetzen. Bei der Erstellung dieses Plans sind die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien zu berücksichtigen. Der Plan muss für jedes Schiff gesondert erstellt sein und muss mindestens</p>  |
| <p>.1 provide written procedures for minimizing VOC emissions during the loading, sea passage and discharge of cargo;</p>  | <p>.1 donner des consignes écrites visant à réduire au minimum les émissions de COV pendant le chargement, le voyage en mer et le déchargement de la cargaison;</p>   | <p>.1 die Beschreibung eines Verfahrens für die weitestgehende Verringerung der Emissionen von flüchtigen organischen Verbindungen beim Laden und Löschen der Ladung sowie während der Seereise enthalten;</p>   |
| <p>.2 give consideration to the additional VOC generated by crude oil washing;</p>   | <p>.2 tenir compte des COV supplémentaires produits par le lavage au pétrole brut;</p>  | <p>.2 die durch das Tankwaschen mit Rohöl zusätzlich erzeugten flüchtigen organischen Verbindungen berücksichtigen;</p>  |

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <p>.3 identify a person responsible for implementing the plan; and</p> <p>.4 for ships on international voyages, be written in the working language of the master and officers and, if the working language of the master and officers is not English, French, or Spanish, include a translation into one of these languages.</p> | <p>.3 désigner une personne responsable de l'exécution du plan; et</p> <p>.4 pour les navires effectuant des voyages internationaux, être rédigé dans la langue de travail du capitaine et des officiers et, si la langue du capitaine et des officiers n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, comporter une traduction dans l'une de ces langues.</p> | <p>.3 eine Person bezeichnen, die für die Umsetzung des Plans zuständig ist, und</p> <p>.4 bei Schiffen auf Auslandsfahrt in der Arbeitssprache des Kapitäns und der Offiziere gefertigt sein; falls die Arbeitssprache des Kapitäns und der Offiziere nicht Englisch, Französisch oder Spanisch ist, muss er eine Übersetzung in eine dieser Sprachen enthalten.</p> |
| <p>7 This regulation shall also apply to gas carriers only if the types of loading and containment systems allow safe retention of non-methane VOCs on board or their safe return ashore.</p>   | <p>7 La présente règle s'applique aussi aux transporteurs de gaz uniquement si 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.</p>   | <p>7 Diese Regel gilt auch für Gastankschiffe, allerdings nur, wenn die Bauart ihrer Ladevorrichtungen und Ladungsumschließungen ein gefahrloses Zurückhalten von anderen flüchtigen organischen Verbindungen als Methan an Bord oder deren gefahrlose Rückführung an Land gestatten.</p>   |

**Regulation 16****Shipboard incineration**

- 1 Except as provided in paragraph 4 of this regulation, shipboard incineration shall be allowed only in a shipboard incinerator.
- 2 Shipboard incineration of the following substances shall be prohibited:
- .1 residues of cargoes subject to Annex I, II or III or related contaminated packing materials;
- .2 polychlorinated biphenyls (PCBs);
- .3 garbage, as defined by Annex V, containing more than traces of heavy metals;
- .4 refined petroleum products containing halogen compounds;
- .5 sewage sludge and sludge oil either of which is not generated on board the ship; and
- .6 exhaust gas cleaning system residues.
- 3 Shipboard incineration of polyvinyl chlorides (PVCs) shall be prohibited, except in shipboard incinerator for which an IMO Type Approval Certificate has been issued.
- 4 Shipboard incineration of sewage sludge and sludge oil generated during 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.

**Règle 16****Incinération à bord**

- 1 Sauf dans le cas prévu au paragraphe 4 de la présente règle, l'incinération à bord n'est autorisée que dans un incinérateur de bord.
- 2 L'incinération à bord des substances énumérées ci-après est interdite:
- .1 résidus des cargaisons visées par les Annexes I, II ou III et matériaux contaminés utilisés pour leur conditionnement;
- .2 biphényles polychlorés (PCB);
- .3 ordures, telles que définies à l'Annexe V contenant plus que des traces de métaux lourds;
- .4 produits pétroliers raffinés contenant des composés halogénés;
- .5 boues d'épuration et boues d'hydrocarbures, ni les unes ni les autres n'étant produites à bord du navire; et
- .6 résidus du dispositif d'épuration des gaz d'échappement.
- 3 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.
- 4 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.

**Regel 16****Verbrennung an Bord**

- 1 Vorbehaltlich des Absatzes 4 ist die Verbrennung an Bord nur in einer bordseitigen Verbrennungsanlage gestattet.
- 2 Die Verbrennung folgender Stoffe an Bord ist verboten:
- .1 Rückstände von Ladungen, die Anlage I, II oder III unterliegen, sowie dazugehörige verunreinigte Verpackungen;
- .2 polychlorierte Biphenyle (PCBs);
- .3 Schiffsmüll im Sinne der Anlage V, der mehr als nur Spuren von Schwermetallen enthält;
- .4 raffinierte Rohölprodukte, die Halogenverbindungen enthalten;
- .5 Klärschlamm und Ölschlamm, soweit er nicht an Bord des Schiffes entstanden ist;
- .6 Rückstände aus Abgasreinigungssystemen.
- 3 Die Verbrennung von Polyvinylchloriden (PVCs) an Bord ist verboten, es sei denn, sie erfolgt in bordseitigen Verbrennungsanlagen, für die IMO-Baumusterzulassungen erteilt worden sind.
- 4 Die Verbrennung von Klärschlamm und Ölschlamm, der beim normalen Betrieb eines Schiffes entstanden ist, an Bord 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.

- |     |   |     |   |     |   |
|-----|---|-----|---|-----|---|
| 5   | Nothing in this regulation neither:   | 5   | Aucune des dispositions de la présente règle:   | 5   | Diese Regel   |
|     | .1 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, nor   |     | .1 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, ni   |     | .1 berührt weder 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 noch   |
|     | .2 precludes the development, installation and operation of alternative design shipboard thermal waste treatment devices that meet or exceed the requirements of this regulation.   |     | .2 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.  |     | .2 verbietet 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.   |
| 6.1 | Except as provided in paragraph 6.2 of this regulation, each incinerator on a ship constructed on or after 1 January 2000 or incinerator which is installed on board a ship on or after 1 January 2000 shall meet the requirements contained in appendix IV to this Annex. Each incinerator subject to this paragraph shall be approved by the Administration taking into account the standard specification for shipboard incinerators developed by the Organization; or | 6.1 | Sauf dans le cas prévu au paragraphe 6.2 de la présente règle, chaque incinérateur qui se trouve à bord d'un navire construit le 1 <sup>er</sup> janvier 2000 ou après cette date ou chaque incinérateur installé à bord d'un navire le 1 <sup>er</sup> janvier 2000 ou après cette date doit satisfaire aux prescriptions de l'appendice IV à la présente Annexe. Chaque incinérateur visé par le présent paragraphe doit être approuvé par l'Administration compte tenu de la spécification normalisée applicable aux incinérateurs de bord qui a été élaborée par l'Organisation; ou | 6.1 | Außer in dem in Absatz 6.2 geregelten Fall muss jede Verbrennungsanlage auf einem am oder nach dem 1. Januar 2000 gebauten Schiff sowie jede am oder nach dem 1. Januar 2000 auf einem Schiff eingebaute Verbrennungsanlage den Vorschriften des Anhangs IV entsprechen. Jede einzelne Verbrennungsanlage, auf die dieser Absatz Anwendung findet, muss von der Verwaltung unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Normspezifikation für bordseitige Verbrennungsanlagen zugelassen werden. |
| 6.2 | The Administration may allow exclusion from the application of paragraph 6.1 of this regulation to any incinerator which is installed on board a ship before 19 May 2005, 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.  | 6.2 | L'Administration peut exempter de l'application du paragraphe 6.1 de la présente règle tout incinérateur qui est installé à bord d'un navire avant le 19 mai 2005, 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.  | 6.2 | Die Verwaltung kann gestatten, dass Absatz 6.1 nicht angewandt wird auf eine Verbrennungsanlage, die vor dem 19. Mai 2005 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.  |
| 7   | Incinerators installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation shall be provided with a manufacturer's operating manual which is to be retained with the unit and which shall specify how to operate the incinerator within the limits described in paragraph 2 of appendix IV of this Annex.   | 7   | Les incinérateurs installés conformément aux prescriptions du paragraphe 6.1 de la présente règle doivent être assortis d'un manuel d'exploitation du fabricant, lequel doit être conservé avec le dispositif et doit expliquer comment exploiter l'incinérateur dans les limites décrites au paragraphe 2 de l'appendice IV à la présente Annexe.  | 7   | Für Verbrennungsanlagen, die nach Maßgabe des Absatzes 6.1 eingebaut worden sind, muss ein Betriebshandbuch des Herstellers vorhanden sein, das bei der Einheit verbleiben muss und in dem dargestellt sein muss, wie beim Betrieb der Verbrennungsanlage die Grenzwerte nach Anhang IV Absatz 2 einzuhalten sind.  |
| 8   | Personnel responsible for the operation of an incinerator installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation shall be trained to implement the guidance provided in the manufacturer's operating manual as required by paragraph 7 of this regulation.   | 8   | Le personnel responsable de l'exploitation d'un incinérateur installé conformément aux prescriptions du paragraphe 6.1 de la présente règle doit recevoir la formation voulue pour pouvoir appliquer les instructions fournies dans le manuel d'exploitation du fabricant conformément aux prescriptions du paragraphe 7 de la présente règle.  | 8   | Das Personal, das für den Betrieb von Verbrennungsanlagen zuständig ist, die nach Maßgabe des Absatzes 6.1 eingebaut worden sind, muss dafür ausgebildet sein, die Hinweise in dem nach Absatz 7 vorgeschriebenen Betriebshandbuch des Herstellers umzusetzen.  |
| 9   | For incinerators installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation the combustion chamber gas outlet temperature shall be monitored at all times the unit is in operation. Where that incinerator is of the continuous-feed type, waste shall not be fed into the unit when the combustion chamber  | 9   | Dans le cas des incinérateurs installés conformément aux prescriptions du paragraphe 6.1 de la présente règle, la température des gaz à la sortie de la chambre de combustion doit être régulée en permanence lorsque l'appareil est en marche. S'il s'agit d'un incinérateur à chargement continu, aucun déchet ne doit y être chargé lorsque la   | 9   | Bei Verbrennungsanlagen, die nach Maßgabe des Absatzes 6.1 eingebaut worden sind, muss die Temperatur an der Austrittsöffnung für den Verbrennungsabluftstrom während der gesamten Zeit überwacht werden, in der die Einheit in Betrieb ist. Arbeitet die Verbrennungsanlage mit kontinuierlicher Brenngutzuführung, so darf der Einheit  |

gas outlet temperature is below 850°C. Where that incinerator is of the batch-loaded type, the unit shall be designed so that the combustion chamber gas outlet temperature shall reach 600°C within five minutes after start-up and will thereafter stabilize at a temperature not less than 850°C.

température des gaz à la sortie de la chambre de combustion est inférieure à 850°C. S'il s'agit d'un incinérateur à chargement discontinu, l'appareil doit être conçu de manière à ce que la température des gaz à la sortie de la chambre de combustion atteigne 600°C dans un délai de 5 minutes après l'allumage et qu'elle se stabilise ensuite à un niveau qui ne soit pas inférieur à 850°C.

kein Abfall zugeführt werden, wenn die Temperatur an der Austrittsöffnung für den Verbrennungsabluftstrom weniger als 850 °C beträgt. Arbeitet die Verbrennungsanlage mit schubweiser Brenngutzuführung, so muss die Einheit so konstruiert sein, dass die Temperatur an der Austrittsöffnung für den Verbrennungsabluftstrom innerhalb von fünf Minuten nach Beginn des Verbrennungsvorgangs 600 °C erreicht und sich danach bei mindestens 850 °C stabilisiert.

### Regulation 17

#### Reception facilities

1 Each Party undertakes to ensure the provision of facilities adequate to meet the:

.1 needs of ships using its repair ports for the reception of ozone-depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships;

.2 needs of ships using its ports, terminals or repair ports for the reception of exhaust gas cleaning residues from an exhaust gas cleaning system,

without causing undue delay to ships; and

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

2 If a particular port or terminal of a Party is – taking into account the guidelines to be developed by the Organization – remotely located from, or lacking in, the industrial infrastructure necessary to manage and process those substances referred to in paragraph 1 of this regulation and therefore cannot accept such substances, then the Party shall inform the Organization of any such port or terminal so that this information may be circulated to all Parties and Member States of the Organization for their information and any appropriate action. Each Party that has provided the Organization with such information shall also notify the Organization of its ports and terminals where reception facilities are available to manage and process such substances.

### Règle 17

#### Installations de réception

1 Chaque Partie s'engage à faire assurer la mise en place d'installations adaptées aux:

.1 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,

.2 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,

sans imposer de retards indus aux navires, et

.3 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 Si un port ou un terminal particulier d'une Partie est – compte tenu des directives que doit élaborer l'Organisation – éloigné ou dépourvu de l'infrastructure industrielle nécessaire pour gérer et traiter les substances mentionnées au paragraphe 1 de la présente règle et, par conséquent, ne peut les accepter, la Partie doit faire connaître ce port ou terminal à l'Organisation afin que ces renseignements soient diffusés à toutes les Parties pour qu'elles puissent prendre les mesures qu'elles pourraient juger appropriées. La Partie qui a fourni de tels renseignements à l'Organisation doit également signaler à l'Organisation quels sont ses ports et terminaux dans lesquels des installations de réception sont disponibles pour gérer et traiter de telles substances.

### Regel 17

#### Auffanganlagen

1 Jede Vertragspartei verpflichtet sich sicherzustellen,

.1 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;

.2 dass für die Aufnahme von Rückständen aus der Abgasreinigung, die aus einem Abgasreinigungssystem stammen, Anlagen mit ausreichender Kapazität für die Schiffe zur Verfügung stehen, welche die Häfen, Umschlagplätze oder Reparaturhäfen der Vertragspartei in Anspruch nehmen,

ohne dass es für diese Schiffe zu unangemessenen Verzögerungen kommt;

.3 dass für die Annahme 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 Liegt – unter Berücksichtigung der von der Organisation auszuarbeitenden Richtlinien – ein bestimmter Hafen oder Umschlagplatz einer Vertragspartei weit entfernt von der für den Umgang mit und die Verarbeitung von Stoffen im Sinne des Absatzes 1 erforderlichen industriellen Infrastruktur oder fehlt eine solche Infrastruktur in diesem Hafen beziehungsweise an diesem Umschlagplatz und können solche Stoffe deshalb dort nicht angenommen werden, so unterrichtet die Vertragspartei die Organisation über diesen Sachverhalt, damit diese Informationen an alle Vertragsparteien und Mitgliedstaaten der Organisation zu deren Unterrichtung und zur weiteren Veranlassung übermittelt werden können. Jede Vertragspartei, die der Organisation solche Informationen übermittelt hat, notifiziert der Organisation ebenfalls diejenigen ihrer Häfen und



- 3 Each Party 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.

- 3 Chaque Partie 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.

Umschlagplätze, wo Auffanganlagen für den Umgang mit und für die Verarbeitung von solchen Stoffen zur Verfügung stehen.

- 3 Jede Vertragspartei teilt der Organisation zur Weiterleitung an die Mitglieder der Organisation alle Fälle mit, in denen die aufgrund dieser Regel eingerichteten Anlagen nicht verfügbar sind oder als unzureichend angesehen werden.

#### Regulation 18

##### Fuel oil availability and quality

###### Fuel oil availability

- 1 Each Party shall take all reasonable steps to promote the availability of fuel oils that comply with this Annex and inform the Organization of the availability of compliant fuel oils in its ports and terminals.

- 2.1 If a ship is found by a Party not to be in compliance with the standards for compliant fuel oils set forth in this Annex, the competent authority of the Party is entitled to require the ship to:

- .1 present a record of the actions taken to attempt to achieve compliance; and
- .2 provide evidence that it attempted to purchase compliant fuel oil in accordance with its voyage plan and, if it was not made available where planned, that attempts were made to locate alternative sources for such fuel oil and that despite best efforts to obtain compliant fuel oil, no such fuel oil was made available for purchase.

- 2.2 The ship should not be required to deviate from its intended voyage or to delay unduly the voyage in order to achieve compliance.

- 2.3 If a ship provides the information set forth in paragraph 2.1 of this regulation, a Party shall take into account all relevant circumstances and the evidence presented to determine the appropriate action to take, including not taking control measures.

- 2.4 A ship shall notify its Administration and the competent authority of the relevant port of destination when it cannot purchase compliant fuel oil.

#### Règle 18

##### Disponibilité et qualité du fuel-oil

###### Disponibilité du fuel-oil

- 1 Chaque Partie doit faire tout ce qui est raisonnablement possible pour promouvoir la disponibilité de fuel-oils satisfaisant aux dispositions de la présente Annexe et informer l'Organisation de la disponibilité de fuel-oils conformes dans ses ports et terminaux.

- 2.1 Si une Partie constate qu'un navire ne satisfait pas aux normes applicables aux fuel-oils conformes énoncées dans la présente Annexe, l'autorité compétente de cette Partie est habilitée à exiger que ce navire:

- .1 présente un compte rendu des mesures qu'il a prises dans le but de respecter les dispositions; et
- .2 fournisse la preuve qu'il a cherché à acheter du fuel-oil conforme compte tenu de son plan de voyage et que, si ce fuel-oil n'était pas disponible à l'endroit prévu, il a essayé de trouver d'autres sources de fuel-oil conforme et que, malgré tous les efforts qu'il a faits pour se procurer du fuel-oil conforme, il n'y en avait pas à acheter.

- 2.2 Il ne devrait pas être exigé du navire qu'il s'écarte de la route prévue ni qu'il retarde indûment son voyage aux fins de satisfaire aux dispositions.

- 2.3 Si un navire fournit les renseignements indiqués au paragraphe 2.1 de la présente règle, une Partie doit tenir compte de toutes les circonstances pertinentes et des pièces justificatives présentées pour décider de la ligne d'action à adopter, y compris de ne prendre aucune mesure de contrôle.

- 2.4 Un navire doit notifier à son Administration et à l'autorité compétente du port de destination pertinent les cas où il ne peut pas acheter de fuel-oil conforme.

#### Regel 18

##### Verfügbarkeit und Qualität von ölhaltigem Brennstoff

###### Verfügbarkeit von ölhaltigem Brennstoff

- 1 Jede Vertragspartei trifft alle zumutbaren Maßnahmen, um die Verfügbarkeit von ölhaltigen Brennstoffen zu fördern, die dieser Anlage entsprechen, und unterrichtet die Organisation über die Verfügbarkeit von vorschriftsmäßigen ölhaltigen Brennstoffen in ihren Häfen und an ihren Umschlaganlagen.

- 2.1 Stellt eine Vertragspartei fest, dass ein Schiff nicht die in dieser Anlage niedergelegten Normen für vorschriftsmäßige ölhaltige Brennstoffe erfüllt, so ist die zuständige Behörde der Vertragspartei berechtigt, Folgendes von dem betreffenden Schiff zu verlangen:

- .1 die Vorlage von Aufzeichnungen über die Versuche, die unternommen worden sind, um die Vorschriften einzuhalten, und
- .2 die Vorlage von Beweisen dafür, dass versucht wurde, entsprechend dem Reiseplan des Schiffes vorschriftsmäßigen ölhaltigen Brennstoff zu erwerben, sowie dafür, dass – falls dieser an den geplanten Stellen nicht zur Verfügung stand – Versuche unternommen wurden, andere Quellen für solchen ölhaltigen Brennstoff ausfindig zu machen, dieser aber trotz aller Anstrengungen nicht zu erwerben war.

- 2.2 Ein Schiff soll nicht verpflichtet sein, von seinem vorgesehenen Reiseablauf abzuweichen oder den Reiseablauf unangemessen zu verzögern, um die Vorschriften einzuhalten.

- 2.3 Macht ein Schiff Angaben nach Absatz 2.1, so berücksichtigt eine Vertragspartei bei der Entscheidung darüber, welche Maßnahmen angebracht sind, alle maßgeblichen Umstände sowie die vorgelegten Beweise; sie kann auch entscheiden, dass keine Überprüfungsmaßnahmen durchgeführt werden.

- 2.4 Ein Schiff benachrichtigt die zuständige Verwaltung und die zuständige Behörde des jeweiligen Bestimmungshafens, wenn es keinen vorschriftsmäßigen ölhaltigen Brennstoff erwerben kann.

2.5 A Party shall notify the Organization when a ship has presented evidence of the non-availability of compliant fuel oil.	2.5 Une Partie doit notifier à l'Organisation les cas où un navire a présenté des pièces attestant qu'aucun fuel-oil conforme n'était disponible.	2.5 Eine Vertragspartei notifiziert der Organisation, wenn ein Schiff Beweise für die fehlende Verfügbarkeit von vor-schriftsmäßigem ölhaltigen Brennstoff vorgelegt hat.
Fuel oil quality	Qualité du fuel-oil	Qualität des ölhaltigen Brennstoffs
3 Fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board ships to which this Annex applies shall meet the following requirements:	3 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:	3 Ölhaltiger Brennstoff, der zum Zweck der Verbrennung an Bord von Schiffen, für die diese Anlage gilt, geliefert und dort verwendet wird, muss folgende Anforderungen erfüllen:
.1 except as provided in paragraph 3.2 of this regulation:	.1 sauf dans le cas prévu au paragraphe 3.2 de la présente règle:	.1 Abgesehen von den in Absatz 3.2 geregelten Fällen
.1.1 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;	.1.1 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;	.1.1 muss der ölhaltige Brennstoff 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;
.1.2 the fuel oil shall be free from inorganic acid; and	.1.2 le fuel-oil doit être exempt d'acides inorganiques; et	.1.2 muss der ölhaltige Brennstoff frei von anorganischen Säuren sein;
.1.3 the fuel oil shall not include any added substance or chemical waste that:	.1.3 le fuel-oil ne doit contenir aucun additif ou déchet chimique qui:	.1.3 darf der ölhaltige Brennstoff keine Zusatzstoffe oder chemischen Abfälle enthalten,
.1.3.1 jeopardizes the safety of ships or adversely affects the performance of the machinery, or	.1.3.1 compromet la sécurité du navire ou affecte la performance des machines, ou	.1.3.1 welche die Schiffs-sicherheit gefährden oder die Leistung der Maschinenanlage beeinträchtigen oder
.1.3.2 is harmful to personnel, or	.1.3.2 soit nuisible pour le personnel, ou	.1.3.2 die für Menschen gesundheitsschädigend sind oder
.1.3.3 contributes overall to additional air pollution.	.1.3.3 contribue globalement à accroître la pollution de l'atmosphère;	.1.3.3 die insgesamt zu zusätzlicher Luftverunreinigung führen.
.2 fuel oil for combustion purposes derived by methods other than petroleum refining shall not:	.2 le fuel-oil destiné à la combustion qui est obtenu par des procédés autres que le raffinage du pétrole ne doit pas:	.2 Ölhaltiger Brennstoff zum Zweck der Verbrennung, der auf andere Weise als aus der Raffinade von Rohöl gewonnen wird,
.2.1 exceed the applicable sulphur content set forth in regulation 14 of this Annex;	.2.1 dépasser la teneur en soufre applicable indiquée à la règle 14 de la présente Annexe;	.2.1 darf keinen höheren als den in Regel 14 niedergelegten Schwefelgehalt aufweisen;
.2.2 cause an engine to exceed the applicable NO <sub>x</sub> emission limit set forth in paragraphs 3, 4, 5.1.1 and 7.4 of regulation 13;	.2.2 provoquer un dépassement, par un moteur, de la limite d'émission de NO <sub>x</sub> applicable spécifiée aux paragraphes 3, 4, 5.1.1 et 7.4 de la règle 13;	.2.2 darf nicht dazu führen, dass ein Motor den jeweils zutreffenden in Regel 13 Absätze 3, 4, 5.1.1 und 7.4 niedergelegten Grenzwert für NO <sub>x</sub> -Emissionen überschreitet;
.2.3 contain inorganic acid; or	.2.3 contenir des acides inorganiques, ou	.2.3 muss frei von anorganischen Säuren sein;
.2.3.1 jeopardize the safety of ships or adversely affect the performance of the machinery, or	.2.3.1 compromettre la sécurité du navire ou affecter la performance des machines, ou	.2.3.1 darf nicht die Schiffs-sicherheit gefährden oder die Leistung der Maschinenanlage beeinträchtigen,
.2.3.2 be harmful to personnel, or	.2.3.2 être nuisible pour le personnel, ou	.2.3.2 für Menschen gesundheitsschädigend sein oder
.2.3.3 contribute overall to additional air pollution.	.2.3.3 contribuer globalement à accroître la pollution de l'atmosphère.	.2.3.3 insgesamt zu zusätzlicher Luftverschmutzung beitragen.

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <p>4 This regulation does not apply to coal in its solid form or nuclear fuels. Paragraphs 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3, and 9.4 of this regulation do not apply to gas fuels such as liquified natural gas, compressed natural gas or liquified petroleum gas. The sulphur content of gas fuels delivered to a ship specifically for combustion purposes on board that ship shall be documented by the supplier.</p>  | <p>4 La présente règle ne s'applique pas au charbon sous forme solide, ni aux combustibles nucléaires. Les paragraphes 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3, et 9.4 de la présente règle ne s'appliquent pas aux combustibles gazeux tels que le gaz naturel liquéfié, le gaz naturel comprimé ou le gaz de pétrole liquéfié. La teneur en soufre des combustibles gazeux livrés à un navire aux seules fins de servir à la combustion à bord de ce navire doit être attestée par le fournisseur.</p>   | <p>4 Diese Regel gilt nicht für Kohle in fester Form oder für Kernbrennstoffe. Die Absätze 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3 und 9.4 gelten nicht für gasförmigen Brennstoff wie Flüssigerdgas, komprimiertes Erdgas oder Flüssiggas. Der Schwefelgehalt des eigens zum Zweck der Verbrennung an Bord eines Schiffes gelieferten gashaltigen Brennstoffs ist durch den Lieferanten zu bescheinigen.</p>   |
| <p>5 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 that shall contain at least the information specified in appendix V to this Annex.</p>  | <p>5 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 à la présente Annexe.</p>  | <p>5 Für jedes Schiff, das den Regeln 5 und 6 unterliegt, sind über den ölhaltigen Brennstoff, der zum Zweck der Verbrennung 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>6 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>6 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>6 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 der ölhaltige Brennstoff an Bord geliefert wurde, aufzubewahren.</p>   |
| <p>7.1 The competent authority of a Party may inspect the bunker delivery notes on board any ship to which this Annex 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.</p>                                | <p>7.1 L'autorité compétente d'une Partie peut inspecter les notes de livraison de soutes à bord de tout navire auquel 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.</p>                               | <p>7.1 Die zuständige Behörde einer Vertragspartei kann die Bunkerlieferbescheinigungen an Bord eines Schiffes, für das diese Anlage gilt, während seines Aufenthalts in einem ihrer Häfen oder an einem ihrer Offshore-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 Behörde kann die Richtigkeit jeder Bescheinigung auch überprüfen, indem sie sich an den Hafen wendet, wo die Bescheinigung ausgestellt worden ist.</p>                               |
| <p>7.2 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.</p>   | <p>7.2 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.</p>  | <p>7.2 Die Überprüfung der Bunkerlieferbescheinigungen und die Anfertigung von beglaubigten Abschriften durch die zuständige Behörde aufgrund dieses Absatzes sind so schnell wie möglich und ohne unangemessene Verzögerung für das Schiff durchzuführen.</p>   |
| <p>8.1 The bunker delivery note shall be accompanied by a representative sample of the fuel oil delivered taking into account guidelines 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 bunkering 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 12 months from the time of delivery.</p> | <p>8.1 La note de livraison de soutes doit être accompagnée d'un échantillon représentatif du fuel-oil livré compte tenu des directives élaborées par 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.</p> | <p>8.1 Der Bunkerlieferbescheinigung ist eine typische Probe des gelieferten ölhaltigen Brennstoffs beizugeben, wobei die von der Organisation ausgearbeiteten 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 Offizier mit ihrer Unterschrift zu versehen und so lange im Verantwortungsbereich des Schiffes aufzubewahren, bis der ölhaltige Brennstoff im Wesentlichen verbraucht ist, auf jeden Fall aber mindestens zwölf Monate lang, gerechnet ab dem Tag der Lieferung.</p> |

- |  |  |  |
|--|--|--|
| <p>8.2 If an Administration requires the representative sample to be analysed, it shall be done in accordance with the verification procedure set forth in appendix VI to determine whether the fuel oil meets the requirements of this Annex.</p> | <p>8.2 Si une Administration exige que l'échantillon représentatif soit analysé, cette analyse doit être effectuée conformément à la procédure de vérification décrite à l'appendice VI pour déterminer si le fuel-oil satisfait aux prescriptions de la présente Annexe.</p>                              | <p>8.2 Verlangt eine Verwaltung, dass die typische Probe analysiert wird, so hat dies entsprechend dem in Anhang VI niedergelegten Überprüfungsverfahren zu geschehen, um festzustellen, ob der ölhaltige Brennstoff dieser Anlage entspricht.</p>   |
| <p>9 Parties undertake to ensure that appropriate authorities designated by them:</p>  | <p>9 Les Parties s'engagent à faire en sorte que les autorités compétentes désignées par elles:</p>  | <p>9 Die Vertragsparteien verpflichten sich sicherzustellen, dass die von ihnen bezeichneten zuständigen Behörden</p>  |
| <p>.1 maintain a register of local suppliers of fuel oil;</p>  | <p>.1 tiennent un registre des fournisseurs locaux de fuel-oils;</p>   | <p>.1 ein Verzeichnis der örtlich tätigen Lieferanten von ölhaltigem Brennstoff führen;</p>  |
| <p>.2 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;</p>               | <p>.2 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;</p> | <p>.2 den örtlich tätigen Lieferanten vorschreiben, die nach dieser Regel vorgeschriebene Bunkerlieferbescheinigung einschließlich einer vom Lieferanten von ölhaltigem Brennstoff unterzeichneten Bestätigung, dass der ölhaltige Brennstoff den Anforderungen der Regeln 14 und 18 entspricht, auszustellen und die nach dieser Regel vorgeschriebene Probe abzugeben;</p> |
| <p>.3 require local suppliers to retain a copy of the bunker delivery note for at least three years for inspection and verification by the port State as necessary;</p>  | <p>.3 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;</p>   | <p>.3 den örtlich tätigen Lieferanten vorschreiben, eine Abschrift der Bunkerlieferbescheinigung mindestens drei Jahre lang aufzubewahren, damit sie bei Bedarf vom Hafenstaat eingesehen und auf ihre Richtigkeit überprüft werden kann;</p>  |
| <p>.4 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;</p>  | <p>.4 prennent des mesures appropriées à l'encontre des fournisseurs de fuel-oils qui s'avèrent avoir livré du fuel-oil qui n'est pas conforme aux indications de la note de livraison de soutes;</p>  | <p>.4 geeignete Maßnahmen gegen Lieferanten von ölhaltigem Brennstoff treffen, bei denen festgestellt wurde, dass sie ölhaltigen Brennstoff liefern, der nicht den Angaben in der Bunkerlieferbescheinigung entspricht;</p>  |
| <p>.5 inform the Administration of any ship receiving fuel oil found to be non-compliant with the requirements of regulation 14 or 18 of this Annex; and</p>   | <p>.5 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 de la présente Annexe; et</p>  | <p>.5 die Verwaltung über jeden Fall unterrichten, in dem ein Schiff ölhaltigen Brennstoff übernommen hat, von dem festgestellt wurde, dass er nicht Regel 14 oder 18 entspricht;</p>  |
| <p>.6 inform the Organization for transmission to Parties and Member States of the Organization of all cases where fuel oil suppliers have failed to meet the requirements specified in regulations 14 or 18 of this Annex.</p>                    | <p>.6 informent l'Organisation, pour communication aux Parties et aux États Membres de l'Organisation, de tous les cas où des fournisseurs de fuel-oils n'ont pas satisfait aux prescriptions spécifiées dans la règle 14 ou la règle 18 de la présente Annexe.</p>  | <p>.6 die Organisation zwecks Weiterleitung an die Vertragsparteien und die Mitgliedstaaten der Organisation über alle Fälle unterrichten, in denen Lieferanten von ölhaltigem Brennstoff die Anforderungen der Regel 14 oder 18 nicht erfüllt haben.</p>  |
| <p>10 In connection with port State inspections carried out by Parties, the Parties further undertake to:</p>  | <p>10 Dans le contexte des inspections des navires par l'État du port qui sont effectuées par des Parties, les Parties s'engagent en outre à:</p>  | <p>10 Im Zusammenhang mit der Hafenstaatkontrolle durch die Vertragsparteien verpflichten sich die Vertragsparteien ferner dazu,</p>   |
| <p>.1 inform the Party or non-Party under whose jurisdiction a bunker delivery note was issued of cases of delivery of non-compliant fuel oil, giving all relevant information; and</p>  | <p>.1 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</p>  | <p>.1 die Vertragspartei oder Nichtvertragspartei, in deren Hoheitsgebiet die entsprechende Bunkerlieferbescheinigung ausgestellt worden war, unter Angabe sämtlicher einschlägiger Informationen über Fälle der Lieferung von unvorschriftsmäßigem ölhaltigem Brennstoff zu unterrichten;</p>   |
| <p>.2 ensure that remedial action as appropriate is taken to bring non-</p>  | <p>.2 s'assurer que les mesures correctives nécessaires sont prises pour</p>   | <p>.2 sicherzustellen, dass geeignete Schritte unternommen werden, da-</p>   |

compliant fuel oil discovered into compliance.

rendre conforme le fuel-oil qui s'est avéré ne pas satisfaire aux prescriptions.

mit unvorschriftsmäßiger ölhaltiger Brennstoff nach seiner Entdeckung in einen vorschriftsmäßigen Zustand gebracht wird.

11 For every ship of 400 gross tonnage and above on scheduled services with frequent and regular port calls, an Administration may decide after application and consultation with affected States that compliance with paragraph 6 of this regulation may be documented in an alternative manner which gives similar certainty of compliance with regulations 14 and 18 of this Annex.

11 Dans les cas des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 assurant un service régulier avec des escales fréquentes et régulières, une Administration peut décider, après avoir consulté les États concernés, que la conformité aux dispositions du paragraphe 6 de la présente règle peut être démontrée d'une autre manière, pour autant que celle-ci atteste avec le même degré de certitude du respect des règles 14 et 18 de la présente Annexe.

11 Für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 400 oder mehr, die im fahrplanmäßigen Liniendienst häufig und regelmäßig Häfen anlaufen, kann eine Verwaltung in pflichtgemäßem Ermessen und nach Beratungen mit den betroffenen Staaten entscheiden, dass die Einhaltung des Absatzes 6 in anderer Weise belegt werden kann, wenn diese eine ähnliche Sicherheit dafür bietet, dass den Regeln 14 und 18 entsprochen wird.

**Appendix I**  
**Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate**  
 (Regulation 8)

**International Air Pollution Prevention Certificate**

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended by resolution MEPC.176(58) in 2008, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by 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)

**Particulars of ship\*)**

Name of ship .....  
 Distinctive number or letters .....  
 Port of registry .....  
 Gross tonnage .....  
 IMO Number\*\*)

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.

Completion date of survey on which this Certificate is based: ..... (dd/mm/yyyy)

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)

(dd/mm/yyyy): ..... (Date of issue) ..... (Signature of authorized official  
 issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

\*) Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

†) In accordance with IMO ship identification number scheme, adopted by the Organization by resolution A.600(15).

\*\*\*) Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 9.1 of Annex VI of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 2.3 of Annex VI of the Convention, unless amended in accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention.

**Endorsement for annual and intermediate surveys**

This is to certify that at a survey required by regulation 5 of Annex VI of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of that Annex:

Annual survey: Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate\*) survey: Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate\*) survey: Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

\*) Delete as appropriate.

**Annual/intermediate survey in accordance with regulation 9.8.3**

This is to certify that, at an annual/intermediate\*) survey in accordance with regulation 9.8.3 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of that Annex:

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where regulation 9.3 applies**

The ship complies with the relevant provisions of the Annex, and this certificate shall, in accordance with regulation 9.3 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 9.4 applies**

The ship complies with the relevant provisions of the Annex, and this certificate shall, in accordance with regulation 9.4 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

\*) Delete as appropriate.



**Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 9.5 or 9.6 applies**

This certificate shall, in accordance with regulation 9.5 or 9.6\*) of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Endorsement for advancement of anniversary date where regulation 9.8 applies**

In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy).....

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy):.....

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(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

Notes:
1 This Record shall be permanently attached to the IAPP Certificate. The IAPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
2 The Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
3 Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answer "yes" and "applicable" or a (-) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
4 Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex VI of the Convention and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

- 1 Particulars of ship
    - 1.1 Name of ship .....
    - 1.2 IMO number .....
    - 1.3 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction .....
    - 1.4 Length (L) # metres .....
- # Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016, which are specially designed, and used solely, for recreational purposes and to which, in accordance with regulation 13.5.2.1, the NO<sub>x</sub> emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply.

- 2 Control of emissions from ships
  - 2.1 Ozone-depleting substances (regulation 12)
    - 2.1.1 The following fire-extinguishing systems, other systems and equipment containing ozone-depleting substances, other than hydro-chlorofluorocarbons, installed before 19 May 2005 may continue in service:

System or equipment	Location on board	Substance

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

System or equipment	Location on board	Substance

- 2.2 Nitrogen oxides (NO<sub>x</sub>) (regulation 13)
  - 2.2.1 The following marine diesel engines installed on this ship comply with the applicable emission limit of regulation 13 in accordance with the revised NO<sub>x</sub> Technical Code 2008:

	Engine #1	Engine #2	Engine #3	Engine #4	Engine #5	Engine #6
Manufacturer and model						
Serial number						
Use						
Power output (kW)						
Rated speed (rpm)						
Date of installation (dd/mm/yyyy)						
Date of major conversion (dd/mm/yyyy)	According to Reg. 13.2.2					
	According to Reg. 13.2.3					

	Engine #1	Engine #2	Engine #3	Engine #4	Engine #5	Engine #6
Exempted by regulation 13.1.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tier I Reg.13.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tier II Reg.13.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tier II Reg. 13.2.2 or 13.5.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tier III Reg.13.5.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Approved method exists	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Approved method not commercially available	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Approved method installed	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.3 Sulphur oxides (SO<sub>x</sub>) and particulate matter (regulation 14)

2.3.1 When the ship operates within an emission control area specified in regulation 14.3, the ship uses:

- .1 fuel oil with a sulphur content that does not exceed the applicable limit value as documented by bunker delivery notes; or .....
- .2 an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in 2.6 .....

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 .....

2.4.2.1 For a tanker carrying crude oil, there is an approved VOC management plan .....

2.4.2.2 VOC management plan approval reference: .....

2.5 Shipboard incineration (regulation 16)

The ship has an incinerator:

- .1 installed on or after 1 January 2000 which complies with resolution MEPC.76(40) as amended .....
- .2 installed before 1 January 2000 which complies with:
  - .2.1 resolution MEPC.59(33) .....
  - .2.2 resolution MEPC.76(40) .....

2.6 Equivalentents (regulation 4)

The ship has been allowed to use the following fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex:

System or equipment	Equivalent used	Approval reference

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

Issued at .....  
(Place of issue of the Record)

(dd/mm/yyyy): .....  
(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 weighting factors shall be applied for verification of compliance of marine diesel engines with the applicable NO<sub>x</sub> limit in accordance with regulation 13 of this Annex using the test procedure and calculation method as specified in the revised NO<sub>x</sub> Technical Code 2008.

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

Test cycle for *constant speed main propulsion* application  
(including diesel-electric drive and all controllable-pitch propeller installations)

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

Test cycle for *propeller-law-operated main and propeller-law-operated auxiliary engine* application

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

Test cycle for *constant-speed auxiliary engine* application

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

Test cycle for *variable-speed and -load auxiliary engine* application

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

In the case of an engine to be certified in accordance with paragraph 5.1.1 of regulation 13, the specific emission at each individual mode point shall not exceed the applicable NO<sub>x</sub> emission limit value by more than 50% except as follows:

- .1 The 10% mode point in the D2 test cycle.
- .2 The 10% mode point in the C1 test cycle.
- .3 The idle mode point in the C1 test cycle.

### Appendix III

#### Criteria and procedures for designation of emission control areas

(Regulation 13.6 and regulation 14.3)

#### 1 Objectives

- 1.1 The purpose of this appendix is to provide the criteria and procedures to Parties for the formulation and submission of proposals for the designation of emission control areas and to set forth the factors to be considered in the assessment of such proposals by the Organization.
- 1.2 Emissions of NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> and particulate matter from ocean-going ships contribute to ambient concentrations of air pollution in cities and coastal areas around the world. Adverse public health and environmental effects associated with air pollution include premature mortality, cardiopulmonary disease, lung cancer, chronic respiratory ailments, acidification and eutrophication.
- 1.3 An emission control area should be considered for adoption by the Organization if supported by a demonstrated need to prevent, reduce, and control emissions of NO<sub>x</sub> or SO<sub>x</sub> and particulate matter or all three types of emissions (hereinafter emissions) from ships.

#### 2 Process for the designation of emission control areas

- 2.1 A proposal to the Organization for designation of an emission control area for NO<sub>x</sub> or SO<sub>x</sub> and particulate matter or all three types of emissions may be submitted only by Parties. Where two or more Parties have a common interest in a particular area, they should formulate a coordinated proposal.
- 2.2 A proposal to designate a given area as an emission control area should be submitted to the Organization in accordance with the rules and procedures established by the Organization.

#### 3 Criteria for designation of an emission control area

- 3.1 The proposal shall include:
  - .1 a clear delineation of the proposed area of application, along with a reference chart on which the area is marked;
  - .2 the type or types of emission(s) that is or are being proposed for control (i.e. NO<sub>x</sub> or SO<sub>x</sub> and particulate matter or all three types of emissions);
  - .3 a description of the human populations and environmental areas at risk from the impacts of ship emissions;
  - .4 an assessment that emissions from ships operating in the proposed area of application are contributing to ambient concentrations of air pollution or to adverse environmental impacts. Such assessment shall include a description of the impacts of the relevant emissions on human health and the environment, such as adverse impacts to 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;
  - .5 relevant information pertaining to the meteorological conditions in the proposed area of application to the human populations and environmental areas at risk, in particular prevailing wind patterns, or to topographical, geological, oceanographic, morphological, or other conditions that contribute to ambient concentrations of air pollution or adverse environmental impacts;
  - .6 the nature of the ship traffic in the proposed emission control area, including the patterns and density of such traffic;
  - .7 a description of the control measures taken by the proposing Party or Parties addressing land-based sources of NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> and particulate matter emissions affecting the human populations and environmental areas at risk that are in place and operating concurrent with the consideration of measures to be adopted in relation to provisions of regulations 13 and 14 of Annex VI; and
  - .8 the relative costs of reducing emissions from ships when compared with land-based controls, and the economic impacts on shipping engaged in international trade.
- 3.2 The geographical limits of an emission control area will be based on the relevant criteria outlined above, including emissions and deposition from ships navigating in the proposed area, traffic patterns and density, and wind conditions.

#### 4 Procedures for the assessment and adoption of emission control areas by the organization

- 4.1 The Organization shall consider each proposal submitted to it by a Party or Parties.
- 4.2 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 3 above.
- 4.3 An 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.

#### 5 Operation of emission control areas

- 5.1 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 Ships' incinerators described in regulation 16.6.1 on board 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 16.6.1. Each model shall be subject to a specified type approval test operation at the factory or an approved test facility, and under the responsibility of the Administration, using the following standard fuel/waste specification for the type approval test for determining whether the incinerator operates within the limits specified in paragraph 2 of this appendix:
- |                            |  |
|----------------------------|--|
| Sludge oil consisting of:  | 75% sludge oil from heavy fuel oil (HFO);<br>5% waste lubricating oil; and<br>20% emulsified water.                  |
| Solid waste consisting of: | 50% food waste;<br>50% rubbish containing;<br>approx. 30% paper,<br>" 40% cardboard,<br>" 10% rags,<br>" 20% plastic |
- The mixture will have up to 50% moisture and 7% incombustible solids.
- 2 Incinerators described in regulation 16.6.1 shall operate within the following limits:
- |   |   |
|---|---|
| O <sub>2</sub> in combustion chamber:                 | 6 – 12%   |
| CO in flue gas maximum average:                       | 200 mg/MJ   |
| Soot number maximum average:                          | Bacharach 3 or<br>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°C   |

**Appendix V**  
**Information to be included in the bunker delivery note**  
(Regulation 18.5)

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/m<sup>3</sup>\*)

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 the applicable paragraph of regulation 14.1 or 14.4 and regulation 18.3 of this Annex.

---

\*) Fuel oil shall be tested in accordance with ISO 3675:1998 or ISO 12185:1996.

\*\*\*) Fuel oil shall be tested in accordance with ISO 8754:2003.

**Appendix VI****Fuel verification procedure for MARPOL Annex VI fuel oil samples**

(Regulation 18.8.2)

The following procedure shall be used to determine whether the fuel oil delivered to and used on board ships is compliant with the sulphur limits required by regulation 14 of Annex VI.

**1 General Requirements**

- 1.1 The representative fuel oil sample, which is required by paragraph 8.1 of regulation 18 (the "MARPOL sample") shall be used to verify the sulphur content of the fuel oil supplied to a ship.
- 1.2 An Administration, through its competent authority, shall manage the verification procedure.
- 1.3 The laboratories responsible for the verification procedure set forth in this appendix shall be fully accredited\*) for the purpose of conducting the tests.

**2 Verification procedure stage 1**

- 2.1 The MARPOL sample shall be delivered by the competent authority to the laboratory.
- 2.2 The laboratory shall:
  - .1 record the details of the seal number and the sample label on the test record;
  - .2 confirm that the condition of the seal on the MARPOL sample is that it has not been broken; and
  - .3 reject any MARPOL sample where the seal has been broken.
- 2.3 If the seal of the MARPOL sample has not been broken, the laboratory shall proceed with the verification procedure and shall:
  - .1 ensure that the MARPOL sample is thoroughly homogenized;
  - .2 draw two sub-samples from the MARPOL sample; and
  - .3 reseal the MARPOL sample and record the new reseal details on the test record.
- 2.4 The two sub-samples shall be tested in succession, in accordance with the specified test method referred to in appendix V (second footnote). For the purposes of this verification procedure, the results of the test analysis shall be referred to as "A" and "B":
  - .1 If the results of "A" and "B" are within the repeatability ( $r$ ) of the test method, the results shall be considered valid.
  - .2 If the results of "A" and "B" are not within the repeatability ( $r$ ) of the test method, both results shall be rejected and two new sub-samples should be taken by the laboratory and analysed. The sample bottle should be resealed in accordance with paragraph 2.3.3 above after the new sub-samples have been taken.
- 2.5 If the test results of "A" and "B" are valid, an average of these two results should be calculated thus giving the result referred to as "X":
  - .1 If the result of "X" is equal to or falls below the applicable limit required by Annex VI, the fuel oil shall be deemed to meet the requirements.
  - .2 If the result of "X" is greater than the applicable limit required by Annex VI, verification procedure stage 2 should be conducted; however, if the result of "X" is greater than the specification limit by  $0.59R$  (where  $R$  is the reproducibility of the test method), the fuel oil shall be considered non-compliant and no further testing is necessary.

**3 Verification Procedure Stage 2**

- 3.1 If stage 2 of the verification procedure is necessary in accordance with paragraph 2.5.2 above, the competent authority shall send the MARPOL sample to a second accredited laboratory.
- 3.2 Upon receiving the MARPOL sample, the laboratory shall:
  - .1 record the details of the reseal number applied in accordance with 2.3.3 and the sample label on the test record;
  - .2 draw two sub-samples from the MARPOL sample; and
  - .3 reseal the MARPOL sample and record the new reseal details on the test record.
- 3.3 The two sub-samples shall be tested in succession, in accordance with the test method specified in appendix V (second footnote). For the purposes of this verification procedure, the results of the test analysis shall be referred to as "C" and "D":
  - .1 If the results of "C" and "D" are within the repeatability ( $r$ ) of the test method, the results shall be considered valid.
  - .2 If the results of "C" and "D" are not within the repeatability ( $r$ ) of the test method, both results shall be rejected and two new sub-samples shall be taken by the laboratory and analysed. The sample bottle should be resealed in accordance with paragraph 3.2.3 after the new sub-samples have been taken.

\*) Accreditation is in accordance with ISO 17025 or an equivalent standard.



- 3.4 If the test results of "C" and "D" are valid, and the results of "A", "B", "C", and "D" are within the reproducibility (*R*) of the test method then the laboratory shall average the results, which is referred to as "Y":
- .1 If the result of "Y" is equal to or falls below the applicable limit required by Annex VI, the fuel oil shall be deemed to meet the requirements.
  - .2 If the result of "Y" is greater than the applicable limit required by Annex VI, then the fuel oil fails to meet the standards required by Annex VI.
- 3.5 If the result of "A", "B", "C" and "D" are not within the reproducibility (*R*) of the test method then the Administration may discard all of the test results and, at its discretion, repeat the entire testing process.
- 3.6 The results obtained from the verification procedure are final.

## Appendice I

Modèle de Certificat international de prévention  
de la pollution par les moteurs (IAPP)

(Règle 8)

## Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère par les moteurs

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1997, tel que modifié par la résolution MEPC.176(58) en 2008, 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»), au nom du Gouvernement:

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

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

## Caractéristiques du navire\*)

Nom du navire .....

Numéro ou lettres distinctifs .....

Port d'immatriculation .....

Jauge brute .....

Numéro OMI\*) .....

Il est certifié:

- 1 que le navire a été visité conformément aux dispositions de 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 et les matériaux étaient à tous égards conformes aux prescriptions applicables de l'Annexe VI de la Convention.

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent Certificat est délivré: ..... (jj/mm/aaaa)

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 (jj/mm/aaaa) .....  
(Date de délivrance) .....  
(Signature de l'agent dûment  
autorisé qui délivre le Certificat)

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

\*) Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

†) Conformément au Système de numéros OMI d'identification des navires, que l'Organisation a adopté par la résolution A.600(15).

\*\*) Indiquer la date d'expiration fixée par l'Administration conformément à la règle 9.1 de l'Annexe VI de la Convention. Le jour et le mois correspondent à la date anniversaire telle que définie à la règle 2.3 de l'Annexe VI de la Convention, sauf si cette dernière date est modifiée en application de la règle 9.8 de l'Annexe VI de la Convention.

**Attestation de visites annuelles et intermédiaires**

Il est certifié que, lors d'une visite prescrite par la règle 5 de l'Annexe VI de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes de cette annexe:

Visite annuelle: Signé: .....  
(Signature de l'agent dûment autorisé)  
Lieu:.....  
Date (jj/mm/aaaa): .....

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

Visite annuelle/intermédiaire\*): Signé: .....  
(Signature de l'agent dûment autorisé)  
Lieu: .....  
Date (jj/mm/aaaa): .....

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

Visite annuelle/intermédiaire\*): Signé .....  
(Signature de l'agent dûment autorisé)  
Lieu: .....  
Date (jj/mm/aaaa): .....

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

Visite annuelle: Signé: .....  
(Signature de l'agent dûment autorisé)  
Lieu: .....  
Date (jj/mm/aaaa): .....

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

\*) Rayer la mention inutile.

**Visite annuelle/intermédiaire effectuée conformément à la règle 9.8.3**

Il est certifié que lors d'une visite annuelle/intermédiaire\*) effectuée conformément à la règle 9.8.3 de l'Annexe VI de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes de cette annexe:

Signé: .....  
(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu: .....

Date (jj/mm/aaaa): .....

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

**Visa de prorogation du Certificat s'il est valable pour une durée inférieure à 5 ans, en cas d'application de la règle 9.3**

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la Convention et le présent Certificat, conformément à la règle 9.3 de l'Annexe VI de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au (jj/mm/aaaa) .....

Signé: .....  
(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu: .....

Date (jj/mm/aaaa): .....

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

**Visa de prorogation du Certificat après achèvement de la visite de renouvellement et en cas d'application de la règle 9.4**

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la Convention et le présent Certificat, conformément à la règle 9.4 de l'Annexe VI de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au (jj/mm/aaaa) .....

Signé: .....  
(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu: .....

Date (jj/mm/aaaa): .....

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

\*) Rayer la mention inutile.

**Visa de prorogation de la validité du Certificat jusqu'à ce que le navire arrive dans le port de visite ou pour une période de grâce en cas d'application de la règle 9.5 ou de la règle 9.6**

Le présent Certificat, conformément à la règle 9.5 ou à la règle 9.6\*) de l'Annexe VI de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au (jj/mm/aaaa) .....

Signé: .....  
(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu: .....

Date (jj/mm/aaaa): .....

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

**Visa pour l'avancement de la date anniversaire en cas d'application de la règle 9.8**

Conformément à la règle 9.8 de l'Annexe VI de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au (jj/mm/aaaa) .....

Signé: .....  
(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu: .....

Date (jj/mm/aaaa): .....

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

Conformément à la règle 9.8 de l'Annexe VI de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au (jj/mm/aaaa) .....

Signé: .....  
(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu: .....

Date (jj/mm/aaaa): .....

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

\*) Rayer la mention inutile.

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

## Fiche de construction et d'équipement

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 La fiche doit être rédigée en anglais, en français ou en espagnol, au moins. Si elle est établie aussi dans une langue officielle du pays qui la délivre, c'est cette version qui fait foi en cas de différend ou de divergence.
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 OMI .....
- 1.3 Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent .....
- 1.4 Longueur (L) #, en mètres .....
- # À indiquer uniquement pour les navires construits le 1<sup>er</sup> janvier 2016 ou après cette date qui sont conçus expressément pour être utilisés à des fins récréatives et sont utilisés uniquement à ces fins et auxquels, en vertu de la règle 13.5.2.1, les limites d'émission de NO<sub>x</sub> spécifiées à la règle 13.5.1.1 ne s'appliqueront pas.
- 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, autres systèmes et matériel ci-après qui contiennent des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, autres que des hydrochlorofluorocarbones (HCFC), et ont été installés avant le 19 mai 2005 peuvent rester en service:

Dispositif/matériel	Emplacement à bord	Substance

- 2.1.2 Les dispositifs ci-après qui contiennent des hydrochlorofluorocarbones (HCFC) et ont été installés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2020 peuvent rester en service:

Dispositif/matériel	Emplacement à bord	Substance

- 2.2 Oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) (règle 13)
- 2.2.1 Les moteurs diesel marins ci-après installés à bord de ce navire respectent la limite d'émission de la règle 13 qui leur est applicable conformément au texte révisé du Code technique sur les NO<sub>x</sub>, 2008:

	Moteur #1	Moteur #2	Moteur #3	Moteur #4	Moteur #5	Moteur #6
Fabricant et modèle						
Numéro de série						
Utilisation						
Puissance de sortie (kW)						
Régime nominal (tr/min)						
Date d'installation (jj/mm/aaaa)						

		Moteur #1	Moteur #2	Moteur #3	Moteur #4	Moteur #5	Moteur #6
Date de la transformation importante (jj/mm/aaaa)	Conformément à la règle 13.2.2						
	Conformément à la règle 13.2.3						
Exempté en vertu de la règle 13.1.1.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Niveau I Règle 13.3		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Niveau II Règle 13.4		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Niveau II Règle 13.2.2 ou 13.5.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Niveau III Règle 13.5.1.1		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Il existe une méthode approuvée		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Méthode approuvée non disponible dans le commerce		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Méthode approuvée installée		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.3 Oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>) et particules (règle 14)

2.3.1 Lorsqu'il est exploité à l'intérieur d'une zone de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> spécifiée à la règle 14.3, le navire utilise:

.1 un fuel-oil dont la teneur en soufre ne dépasse pas la valeur limite applicable, telle qu'attestée par les notes de livraison de soutes; ou.....

.2 un arrangement équivalent approuvé conformément à la règle 4.1, tel qu'indiqué au paragraphe 2.6 .....

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 .....

2.4.2.1 Les navires-citernes qui transportent du pétrole brut possèdent un plan de gestion des COV .....

2.4.2.2 Référence de l'approbation du plan de gestion des COV: .....

2.5 Incinération à bord (règle 16)

Le navire a un incinérateur:

.1 qui a été installé le 1<sup>er</sup> janvier 2000 ou après cette date qui satisfait aux dispositions de la résolution MEPC.76(40), telle que modifiée .....

.2 qui a été installé avant le 1<sup>er</sup> janvier 2000 et satisfait:

.2.1 aux dispositions de la résolution MEPC.59(33) .....

.2.2 aux dispositions de la résolution MEPC.76(40) .....

2.6 Équivalents (règle 4)

Le navire a été autorisé à utiliser à bord les installations, matériaux, dispositifs ou appareils ou autres procédures, fuel-oils de substitution ou méthodes visant au respect des dispositions qui sont indiqués ci-dessous en remplacement de ceux qui sont prescrits par la présente Annexe:

Dispositif/matériel	Équivalent utilisé	Référence de l'approbation

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

Délivrée à .....

(Lieu de délivrance de la fiche)

Le (jj/mm/aaaa) .....

(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 doivent être appliqués aux fins de vérifier que les moteurs diesel marins ne dépassent pas la limite d'émission de NO<sub>x</sub> qui leur est applicable en vertu de 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 texte révisé du Code technique sur les NO<sub>x</sub>, 2008:

- .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 doit être appliqué;
- .2 pour les installations à hélice à pas variable, le cycle d'essai E2 doit être appliqué;
- .3 pour les moteurs principaux et auxiliaires adaptés à l'hélice, le cycle d'essai E3 doit être appliqué;
- .4 pour les moteurs auxiliaires à vitesse constante, le cycle d'essai D2 doit être appliqué; et
- .5 pour les moteurs auxiliaires à vitesse variable, à charge variable, qui n'appartiennent pas aux catégories ci-dessus, le cycle d'essai C1 doit être appliqué.

Cycle d'essai pour les systèmes de *propulsion principale à vitesse constante* (y compris la transmission diesel-électrique et toutes 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

Lorsqu'un moteur doit être certifié conformément aux dispositions du paragraphe 5.1.1 de la règle 13, l'émission spécifique à chaque point de mode particulier ne doit pas dépasser la limite applicable d'émission de NO<sub>x</sub> de plus de 50 %, excepté dans les cas suivants:

- .1 le point de mode 10 % dans le cycle d'essai D2;
- .2 le point de mode 10 % dans le cycle d'essai C1;
- .3 le point de mode au ralenti dans le cycle d'essai C1.



### Appendice III

#### Critères et procédures pour la désignation de zones de contrôle des émissions

(Règle 13.6 et règle 14.3)

#### 1 Objectifs

- 1.1 Le présent appendice a pour objet de fournir aux Parties les critères et procédures qui leur permettent de formuler et de soumettre des propositions pour la désignation de zones de contrôle des émissions et de présenter les éléments que l'Organisation doit prendre en considération lors de l'évaluation de ces propositions.
- 1.2 Les émissions de NO<sub>x</sub>, de SO<sub>x</sub> et de particules provenant des navires de mer contribuent à la pollution locale de l'atmosphère dans les villes et zones côtières du monde. Les effets préjudiciables de la pollution de l'atmosphère pour la santé de l'homme et l'environnement sont notamment une mortalité précoce, des maladies cardio-pulmonaires, le cancer des poumons, des affections respiratoires chroniques, l'acidification et l'eutrophisation.
- 1.3 L'Organisation devrait envisager d'adopter une zone de contrôle des émissions si la preuve lui est fournie qu'il est nécessaire d'y prévenir, réduire et contrôler les émissions de NO<sub>x</sub> ou les émissions de SO<sub>x</sub> et de particules ou les trois types d'émissions (ci-après dénommées émissions) provenant des navires.

#### 2 Procédure pour la désignation de zones de contrôle des émissions

- 2.1 Seules les Parties peuvent soumettre à l'Organisation une proposition visant à désigner une zone de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> et de particules ou des émissions de NO<sub>x</sub> ou des trois types d'émissions. Lorsque deux Parties ou davantage ont des intérêts communs dans une zone particulière, elles devraient formuler une proposition coordonnée.
- 2.2 Toute proposition visant à désigner une zone donnée comme zone de contrôle des émissions devrait être soumise à l'Organisation conformément aux règles et procédures établies par celle-ci.

#### 3 Critères pour la désignation d'une zone de contrôle des émissions

- 3.1 La proposition doit comprendre:
  - .1 une délimitation précise de la zone qu'il est proposé de désigner, assortie d'une carte de référence sur laquelle cette zone est indiquée;
  - .2 le ou les types d'émissions qu'il est proposé de contrôler (à savoir, NO<sub>x</sub> ou SO<sub>x</sub> et particules ou les trois types d'émissions);
  - .3 une description des populations et des zones de l'environnement qui sont susceptibles d'être affectées par les émissions des navires;
  - .4 une évaluation qui montre que les émissions provenant des navires exploités dans la zone proposée contribuent à la pollution locale de l'atmosphère ou aux effets préjudiciables pour l'environnement. Cette évaluation doit comprendre une description des effets que les émissions en question ont sur la santé de l'homme et l'environnement, tels que les effets préjudiciables pour 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;
  - .5 tout renseignement utile au sujet des conditions météorologiques de la zone proposée qui sont importantes pour les populations et les zones de l'environnement menacées, en particulier les caractéristiques des vents dominants, ou au sujet des conditions topographiques, géologiques, océanographiques, morphologiques ou autres qui contribuent à la pollution locale de l'atmosphère ou aux effets préjudiciables pour l'environnement;
  - .6 la nature du trafic maritime dans la zone où il est proposé de contrôler les émissions, y compris les courants de circulation et la densité du trafic;
  - .7 une description des mesures de contrôle que la ou les Parties soumettant la proposition ont prises pour remédier aux émissions de NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> et de particules provenant de sources à terre affectant les populations et les zones de l'environnement menacées et qui sont en place et déjà appliquées, ainsi que de celles qu'il est envisagé d'adopter en application des règles 13 et 14 de l'Annexe VI; et
  - .8 les coûts relatifs des mesures visant à réduire les émissions provenant des navires par rapport à ceux des mesures de contrôle à terre et les conséquences que ces mesures auraient, sur le plan économique, pour les navires qui effectuent des voyages internationaux.
- 3.2 Les limites géographiques d'une zone de contrôle des émissions seront établies sur la base des critères pertinents énoncés ci-dessus, y compris les émissions et les retombées 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.

#### 4 Procédures d'évaluation et d'adoption par l'organisation de zones de contrôle des émissions

- 4.1 L'Organisation doit examiner chaque proposition qui lui est soumise par une ou plusieurs Parties.
- 4.2 Lorsqu'elle évalue la proposition, l'Organisation doit tenir compte des critères qui doivent être inclus dans chaque proposition qui lui est soumise pour adoption et qui sont énoncés dans la section 3 ci-dessus.
- 4.3 Une zone de contrôle des émissions 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.

#### 5 Fonctionnement des zones de contrôle des émissions

- 5.1 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 Chaque incinérateur de bord décrit à la règle 16.6.1 qui se trouve à bord d'un navire doit obtenir un certificat OMI d'approbation par type. Pour obtenir un tel certificat, l'incinérateur doit être conçu et construit conformément à une norme approuvée, telle que décrite à la règle 16.6.1. 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, sous la responsabilité de l'Administration, en appliquant 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 16.6.1 doivent fonctionner dans les limites indiquées ci-dessous:

Proportion de O <sub>2</sub> dans la chambre de combustion:	6 – 12 %
Quantité maximale de CO dans les gaz de combustion (moyenne):	200 mg/MJ
Indice de suie maximal (moyenne):	Bacharach 3 ou Ringelman 1 (opacité de 20 %) (un indice de suie plus élevé n'est acceptable que pendant de très brèves périodes, par exemple pendant le démarrage)
Éléments non brûlés dans les cendres résiduelles:	Maximum: 10 % en poids
Plage de températures 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 18.5)

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/m<sup>3</sup>\*)

Teneur en soufre (% m/m)\*\*)

Déclaration signée par le représentant du fournisseur du fuel-oil et attestant que le fuel-oil livré est conforme au paragraphe applicable de la règle 14.1 ou 14.4 et de la règle 18.3 de la présente Annexe.

---

\*) Le fuel-oil doit être mis à l'essai conformément à la norme ISO 3675:1998 ou ISO 12185:1996.

\*\*\*) Le fuel-oil doit être mis à l'essai conformément à la norme ISO 8754:2003.

**Appendice VI****Procédure de vérification du combustible applicable  
aux échantillons de fuel-oil prescrits par l'Annexe VI de MARPOL**

(Règle 18.8.2)

Il faut appliquer la procédure ci-après pour déterminer si le fuel-oil livré et utilisé à bord des navires respecte les teneurs limites en soufre prescrites par la règle 14 de l'Annexe VI.

**1 Prescriptions générales**

- 1.1 Il faut utiliser l'échantillon représentatif de fuel-oil qui est prescrit au paragraphe 8.1 de la règle 18 (l'«échantillon MARPOL») pour vérifier la teneur en soufre du fuel-oil livré à un navire.
- 1.2 Par l'intermédiaire de son autorité compétente, l'Administration gère la procédure de vérification.
- 1.3 Les laboratoires chargés de la procédure de vérification énoncée dans le présent appendice doivent être pleinement agréés\*) pour appliquer la ou des méthodes d'essai.

**2 Procédure de vérification – Étape 1**

- 2.1 L'échantillon MARPOL devrait être livré au laboratoire par l'autorité compétente.
- 2.2 Le laboratoire:
  - .1 consigne dans le procès-verbal d'essai les détails du numéro du scellé et de l'étiquette de l'échantillon;
  - .2 confirme que le scellé apposé sur l'échantillon MARPOL est intact; et
  - .3 rejette tout échantillon MARPOL dont le scellé a été rompu.
- 2.3 Si le scellé de l'échantillon MARPOL est intact, le laboratoire entame la procédure de vérification et:
  - .1 s'assure que l'échantillon MARPOL est parfaitement homogénéisé;
  - .2 prélève deux sous-échantillons de l'échantillon MARPOL; et
  - .3 rescelle l'échantillon MARPOL et consigne les détails du nouveau scellé dans le procès-verbal d'essai.
- 2.4 Les deux sous-échantillons doivent être mis à l'essai successivement, conformément à la méthode d'essai mentionnée à l'appendice V (deuxième note de bas de page). Aux fins de cette procédure de vérification, les résultats des analyses sont désignés par les lettres «A» et «B».
  - .1 Si les résultats de «A» et de «B» se situent dans l'intervalle de répétabilité ( $r$ ) de la méthode d'essai, ils sont considérés comme valables.
  - .2 Si les résultats de «A» et de «B» ne se situent pas dans l'intervalle de répétabilité ( $r$ ) de la méthode d'essai, ils sont rejetés et deux nouveaux sous-échantillons sont prélevés par le laboratoire et sont analysés. Le flacon à échantillon devrait être rescellé conformément aux dispositions du paragraphe 2.3.3 ci-dessus après que les nouveaux sous-échantillons ont été prélevés.
- 2.5 Si les résultats d'essai de «A» et de «B» sont valables, il faudrait faire la moyenne de ces deux résultats pour obtenir le résultat désigné par «X».
  - .1 Si le résultat de «X» est inférieur ou égal à la limite applicable prescrite par l'Annexe VI, le fuel-oil est jugé comme satisfaisant aux prescriptions.
  - .2 Si le résultat de «X» est supérieur à la limite applicable prescrite par l'Annexe VI, il faudrait procéder à l'étape 2 de la procédure de vérification; toutefois, si le résultat de «X» dépasse la limite spécifiée de  $0,59R$  (où  $R$  est la reproductibilité de la méthode d'essai), le fuel-oil est considéré comme non conforme et il n'est pas nécessaire de poursuivre les essais.

**3 Procédure de vérification – Étape 2**

- 3.1 Si l'étape 2 de la procédure de vérification s'impose en vertu du paragraphe 2.5.2 ci-dessus, l'autorité compétente envoie l'échantillon MARPOL à un deuxième laboratoire agréé.
- 3.2 À la réception de l'échantillon MARPOL, le laboratoire:
  - .1 consigne les détails du numéro du scellé et de l'étiquette de l'échantillon dans le procès-verbal d'essai;
  - .2 prélève deux sous-échantillons de l'échantillon MARPOL; et
  - .3 rescelle l'échantillon MARPOL et consigne les détails du nouveau scellé dans le procès-verbal d'essai.
- 3.3 Les deux sous-échantillons devraient être mis à l'essai successivement, conformément à la méthode d'essai mentionnée à l'appendice V (deuxième note de bas de page). Aux fins de cette procédure de vérification, les résultats des analyses sont désignés par les lettres «C» et «D».
  - .1 Si les résultats de «C» et de «D» se situent dans l'intervalle de répétabilité ( $r$ ) de la méthode d'essai, ils sont considérés comme valables.
  - .2 Si les résultats de «C» et de «D» ne se situent pas dans l'intervalle de répétabilité ( $r$ ) de la méthode d'essai, ils sont rejetés et deux nouveaux sous-échantillons sont prélevés par le laboratoire et sont analysés. Le flacon à échantillon devrait être rescellé conformément aux dispositions du paragraphe 3.2.3 ci-dessus après que les nouveaux sous-échantillons ont été prélevés.

\*) L'agrément se fait conformément à la norme ISO 17025 ou à une norme équivalente.

- 3.4 Si les résultats de «C» et de «D» sont valables et que les résultats de «A», «B», «C» et «D» se situent dans l'intervalle de reproductibilité ( $R$ ) de la méthode d'essai, le laboratoire fait la moyenne de ces résultats, qui est désignée par la lettre «Y».
- .1 Si le résultat de «Y» est inférieur ou égal à la limite applicable prescrite par l'Annexe VI, le fuel-oil est jugé comme satisfaisant aux prescriptions.
  - .2 Si le résultat de «Y» est supérieur à la limite applicable prescrite par l'Annexe VI, le fuel-oil ne satisfait pas aux normes prescrites par l'Annexe VI.
- 3.5 Si les résultats de «A», «B», «C» et «D» ne se situent pas dans l'intervalle de reproductibilité ( $R$ ) de la méthode d'essai, l'Administration peut rejeter tous les résultats des essais et, si elle le juge opportun, recommencer la procédure complète de mise à l'essai.
- 3.6 Les résultats de la procédure de vérification sont définitifs.

**Anhang I**  
**Muster eines Internationalen Zeugnisses**  
**über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe**  
**(IAPP-Zeugnis)**

(Regel 8)

**Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe**

Ausgestellt nach dem 2008 mit EntschlieÙung MEPC.176(58) geänderten 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 (im Folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet) im Namen der Regierung

.....  
(vollständige Bezeichnung des Staates)

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

**Angaben zum Schiff\*)**

Name des Schiffes.....

Unterscheidungssignal .....

Heimathafen .....

Bruttoreumzahl .....

IMO-Nummer\*) .....

Hiermit wird bescheinigt, dass

1. das Schiff nach Anlage VI Regel 5 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.

Tag des Abschlusses der Besichtigung, auf der dieses Zeugnis beruht: ..... (TT/MM/JJJJ)

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

Ausgestellt in .....  
(Ort der Ausstellung des Zeugnisses)

(TT/MM/JJJJ): .....  
(Datum der Ausstellung) .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten,  
der das Zeugnis ausstellt)

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

\*) Die Angaben zum Schiff können auch waagrecht in Kästchen angeordnet werden.

†) Nach Maßgabe des von der Organisation mit EntschlieÙung A.600(15) angenommenen IMO-Schiffsidentifikationsnummern-Systems.

\*\*) Hier ist das von der Verwaltung nach Anlage VI Regel 9 Absatz 1 des Übereinkommens festgesetzte Datum des Ablaufs einzutragen. Tag und Monat entsprechen dem Jahresdatum entsprechend der Begriffsbestimmung in Anlage VI Regel 2 Absatz 3 des Übereinkommens, sofern dieses Datum nicht nach Anlage VI Regel 9 Absatz 8 des Übereinkommens geändert worden ist.

**Bestätigung der jährlichen Besichtigungen und Zwischenbesichtigungen**

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

Jährliche Besichtigung:

Gezeichnet: .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: .....

Datum (TT/MM/JJJJ): .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Jährliche Besichtigung/  
Zwischenbesichtigung\*):

Gezeichnet: .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: .....

Datum (TT/MM/JJJJ): .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Jährliche Besichtigung/  
Zwischenbesichtigung\*):

Gezeichnet: .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: .....

Datum (TT/MM/JJJJ): .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Jährliche Besichtigung:

Gezeichnet: .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: .....

Datum (TT/MM/JJJJ): .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

\*) Nichtzutreffendes streichen

**Jährliche Besichtigung/Zwischenbesichtigung nach Regel 9 Absatz 8.3**

Hiermit wird bescheinigt, dass bei einer jährlichen Besichtigung/Zwischenbesichtigung\*) nach Anlage VI Regel 9 Absatz 8.3 des Übereinkommens festgestellt wurde, dass das Schiff den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens entspricht.

Gezeichnet: .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: .....

Datum (TT/MM/JJJJ): .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

**Bestätigung der Verlängerung des Zeugnisses nach Regel 9 Absatz 3 bei einer Geltungsdauer von weniger als 5 Jahren**

Das Schiff entspricht den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens; dieses Zeugnis wird nach Anlage VI Regel 9 Absatz 3 dieses Übereinkommens bis zum (TT/MM/JJJJ) ..... als gültig anerkannt.

Gezeichnet: .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: .....

Datum (TT/MM/JJJJ): .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

**Bestätigung gemäß Regel 9 Absatz 4 nach Abschluss der Erneuerungsbesichtigung**

Das Schiff entspricht den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens; dieses Zeugnis wird nach Anlage VI Regel 9 Absatz 4 des Übereinkommens bis zum (TT/MM/JJJJ) ..... als gültig anerkannt.

Gezeichnet: .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: .....

Datum (TT/MM/JJJJ): .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

\*) Nichtzutreffendes streichen



**Bestätigung der Verlängerung der Geltungsdauer des Zeugnisses bis zur Ankunft des Schiffes im Besichtigungshafen beziehungsweise um eine Nachfrist in Fällen der Anwendung der Regel 9 Absatz 5 oder 6**

Dieses Zeugnis wird nach Anlage IV Regel 9 Absatz 5 oder 6\*) des Übereinkommens bis zum (TT/MM/JJJJ) ..... als gültig anerkannt.

Gezeichnet: .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: .....

Datum (TT/MM/JJJJ): .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

**Bestätigung der Verschiebung des Jahresdatums in Anwendung der Regel 9 Absatz 8**

Nach Anlage VI Regel 9 Absatz 8 des Übereinkommens wird das neue Jahresdatum festgelegt auf den (TT/MM/JJJJ) .....

Gezeichnet: .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: .....

Datum (TT/MM/JJJJ): .....

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Nach Anlage VI Regel 9 Absatz 8 des Übereinkommens wird das neue Jahresdatum festgelegt auf den (TT/MM/JJJJ) .....

Gezeichnet: .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: .....

Datum (TT/MM/JJJJ): .....

(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

Anmerkungen:	
1	Dieser Bericht ist mit dem IAPP-Zeugnis fest zu verbinden. Das IAPP-Zeugnis muss jederzeit an Bord des Schiffes verfügbar sein.
2	Der Bericht muss mindestens in englischer, französischer oder spanischer Sprache abgefasst sein. Wird auch eine Amtssprache des ausstellenden Staates verwendet, so ist diese im Fall einer Streitigkeit oder Unstimmigkeit maßgebend.
3	Ein in ein Kästchen eingetragenes Kreuz (x) bedeutet „ja“ oder „zutreffend“; ein Strich (-) bedeutet „nein“ oder „nicht zutreffend“.
4	Sofern nicht etwas anderes angegeben ist, beziehen sich die in diesem Bericht erwähnten Regeln auf die Regeln der Anlage VI des Übereinkommens, und die Entschlüsse und Rundschreiben beziehen sich auf die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation beschlossenen Entschlüsse oder Rundschreiben.

- 1 Angaben zum Schiff
- 1.1 Name des Schiffes .....
- 1.2 IMO-Nummer .....
- 1.3 Datum, an dem der Kiel gelegt wurde oder das Schiff sich in einem entsprechenden Bauzustand befand .....
- 1.4 Länge des Schiffes (L) # in Meter .....
- # Braucht nur für am oder nach dem 1. Januar 2016 gebaute Schiffe ausgefüllt zu werden, die eigens für Erholungszwecke entworfen worden sind und ausschließlich dafür verwendet werden und für die nach Regel 13 Absatz 5.2.1 der in Regel 13 Absatz 5.1.1 genannte Stickoxid-Emissionsgrenzwert nicht gilt.
- 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, sonstigen Systeme und Ausrüstungsgegenstände, die Stoffe enthalten, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, aber keine teilhalogenierten Fluorchlorkohlenwasserstoffe sind, dürfen, wenn sie vor dem 19. Mai 2005 eingebaut worden sind, weiterhin einsatzbereit gehalten werden:

Systeme oder Ausrüstungsgegenstände	Standort an Bord	Stoff

- 2.1.2 Die nachstehend aufgeführten Systeme, die teilhalogenierte Fluorchlorkohlenwasserstoffe enthalten, dürfen, wenn sie vor dem 1. Januar 2020 eingebaut worden sind, weiterhin einsatzbereit gehalten werden:

Systeme oder Ausrüstungsgegenstände	Standort an Bord	Stoff

- 2.2 Stickoxide (NO<sub>x</sub>) (Regel 13)

- 2.2.1 Die nachstehend aufgeführten auf diesem Schiff eingebauten Schiffsdieselmotoren halten den jeweils geltenden Emissionsgrenzwert der Regel 13 nach Maßgabe der revidierten Technischen NO<sub>x</sub>-Vorschrift 2008 ein:

	Motor Nr. 1	Motor Nr. 2	Motor Nr. 3	Motor Nr. 4	Motor Nr. 5	Motor Nr. 6
Hersteller und Typenbezeichnung						
Seriennummer						
Verwendungszweck						
Antriebsleistung (kW)						
Nennrehzahl (min <sup>-1</sup> )						
Datum des Einbaus (TT/MM/JJJJ)						
Datum eines größeren Umbaus im Sinne der Regel 13 Absatz 2.2 (TT/MM/JJJJ)						

	Motor Nr. 1	Motor Nr. 2	Motor Nr. 3	Motor Nr. 4	Motor Nr. 5	Motor Nr. 6
Datum eines größeren Umbaus im Sinne der Regel 13 Absatz 2.3 (TT/MM/JJJJ)						
Befreit nach Regel 13 Absatz 1.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Stufe I (Regel 13 Absatz 3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Stufe II (Regel 13 Absatz 4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Stufe II (Regel 13 Absatz 2.2 oder 13 Absatz 5.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Stufe III (Regel 13 Absatz 5.1.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zugelassenes Verfahren steht zur Verfügung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zugelassenes Verfahren nicht auf dem Markt erhältlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zugelassenes Verfahren angewandt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- 2.3 Schwefeloxide (SO<sub>x</sub>) und Partikelmasse (Regel 14)
- 2.3.1 Beim Betrieb des Schiffes in einem Emissions-Überwachungsgebiet im Sinne der Regel 14 Absatz 3 verwendet das Schiff
- .1 ölhaltigen Brennstoff, der laut Nachweis anhand von Bunkerlieferbescheinigungen einen Schwefelgehalt hat, der den einschlägigen Grenzwert nicht überschreitet, oder .....
- .2 einen nach Regel 4 Absatz 1 zugelassenen gleichwertigen Ersatz entsprechend der Zusammenstellung in Absatz 2.6 .....
- 2.4 Flüchtige organische Verbindungen (Regel 15)
- 2.4.1 Das Tankschiff hat ein nach Maßgabe des MSC-Rundschreibens MSC/Circ.585 eingebautes und zugelassenes Sammel- und Rückführungssystem für gasförmige Emissionen. ....
- 2.4.2.1 Im Falle eines Tankschiffs, das Rohöl befördert, liegt ein Plan für den Umgang mit flüchtigen organischen Verbindungen vor. ....
- 2.4.2.2 Zulassungsnummer des Plans für den Umgang mit flüchtigen organischen Verbindungen:  
.....
- 2.5 Verbrennung an Bord (Regel 16)
- Das Schiff verfügt über eine Verbrennungsanlage,
- .1 die am oder nach dem 1. Januar 2000 eingebaut worden ist und der EntschlieÙung MEPC.76(40) in ihrer jeweils geltenden Fassung entspricht .....
- .2 die vor dem 1. Januar 2000 eingebaut worden ist und
- .2.1 EntschlieÙung MEPC.59(33) entspricht .....
- .2.2 EntschlieÙung MEPC.76(40) entspricht .....
- 2.6 Gleichwertiger Ersatz (Regel 4)
- Dem Schiff ist gestattet worden, dass als Ersatz für die in dieser Anlage vorgeschriebenen Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte die nachstehend aufgeführten eingebaut und verwendet werden und dass die nachstehend aufgeführten Verfahren, alternativen ölhaltigen Brennstoffe und Methoden zur Überprüfung der Einhaltung von Vorschriften angewandt werden:

Systeme oder Ausrüstungsgegenstände	verwendeter gleichwertiger Ersatz	Zulassungsnummer

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

Ausgefertigt in .....  
(Ort der Ausfertigung des Berichts)

(TT/MM/JJJJ): .....  
(Datum der Ausfertigung) .....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten,  
der den Bericht ausfertigt)

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

**Anhang II**  
**Prüfzyklen und Wichtungsfaktoren**  
 (Regel 13)

Die nachstehenden Prüfzyklen und Wichtungsfaktoren sind anzuwenden, um unter Verwendung der in der revidierten Technischen NO<sub>x</sub>-Vorschrift 2008 dargestellten Prüf- und Berechnungsverfahren festzustellen, ob Schiffsdieselmotoren den für sie zutreffenden Grenzwert für NO<sub>x</sub>-Emissionen nach Regel 13 einhalten.

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

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				mittlere Drehzahl			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

Soll ein Motor nach Maßgabe der Regel 13 Absatz 5.1.1 zugelassen werden, so darf die für den jeweiligen Messpunkt spezifische Emission außer in den nachstehend genannten Fällen den jeweils zutreffenden Grenzwert für NO<sub>x</sub>-Emissionen nicht um mehr als 50 % überschreiten:

- .1 bei der Motorleistungsstufe „10 %“ im Prüfzyklus D2;
- .2 bei der Motorleistungsstufe „10 %“ im Prüfzyklus C1;
- .3 bei der Motorleistungsstufe „Leerlauf“ im Prüfzyklus C1.

**Anhang III**  
**Kriterien und Verfahren**  
**für die Festlegung von Emissions-Überwachungsgebieten**  
(Regel 13 Absatz 6 und Regel 14 Absatz 3)

**1 Ziele**

- 1.1 Dieser Anhang dient dazu, den Vertragsparteien Kriterien und Verfahren für das Ausarbeiten und Unterbreiten von Vorschlägen für die Festlegung von Emissions-Überwachungsgebieten an die Hand zu geben und die Faktoren darzustellen, die von der Organisation bei der Beurteilung solcher Vorschläge zu berücksichtigen sind.
- 1.2 Die von seegehenden Schiffen ausgehenden Emissionen von NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> und Partikelmasse tragen zum Schadstoffgehalt der Luft in Städten und Küstengebieten überall auf der Welt bei. Zu den mit der Luftverunreinigung einhergehenden schädlichen Auswirkungen auf die öffentliche Gesundheit und die Umwelt zählen unter anderem vorzeitige Sterblichkeit, Herz-Kreislauf-Krankheiten, Lungenkrebs, chronische Atembeschwerden, Versauerung und Eutrophierung.
- 1.3 Die Festlegung eines Emissions-Überwachungsgebiets soll von der Organisation in Erwägung gezogen werden, wenn die Notwendigkeit nachgewiesen ist, die von Schiffen ausgehenden Emissionen von NO<sub>x</sub> oder SO<sub>x</sub> und Partikelmasse oder alle drei Emissionsarten (im Folgenden als „Emissionen“ bezeichnet) zu verhindern, zu verringern und zu überwachen.

**2 Verfahren für die Festlegung von Emissions-Überwachungsgebieten**

- 2.1 Ein Vorschlag für die Festlegung eines Überwachungsgebiets für die Emissionen von NO<sub>x</sub> oder SO<sub>x</sub> und Partikelmasse oder für alle drei Emissionsarten kann der Organisation nur von Vertragsparteien unterbreitet werden. Haben zwei oder mehr Vertragsparteien ein gemeinsames Interesse an einem bestimmten Gebiet, so sollen sie einen untereinander abgestimmten Vorschlag ausarbeiten.
- 2.2 Ein Vorschlag für die Festlegung eines bestimmten Gebiets als Emissions-Überwachungsgebiet soll der Organisation unter Beachtung der von der Organisation festgelegten Regeln und Verfahren unterbreitet werden.

**3 Kriterien für die Festlegung eines Emissions-Überwachungsgebiets**

- 3.1 Der Vorschlag muss Folgendes enthalten:
  - .1 eine deutliche graphische Darstellung des vorgeschlagenen Gebiets samt einer Seekarte, auf der das Gebiet eingezeichnet ist;
  - .2 die Emissionsart oder -arten, die in die Überwachung einbezogen werden sollen, also NO<sub>x</sub> oder SO<sub>x</sub> oder Partikelmasse oder alle drei Emissionsarten;
  - .3 eine Darstellung der durch die Auswirkungen der von Schiffen ausgehenden Emissionen gefährdeten Bevölkerung und Umweltbereiche;
  - .4 eine Beurteilung, inwieweit die Emissionen, die von in dem vorgeschlagenen Gebiet betriebenen Schiffen ausgehen, zum Schadstoffgehalt der Luft oder zu sonstigen schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt beitragen. In dieser Beurteilung sind, soweit jeweils zutreffend, die Auswirkungen der betreffenden Emissionen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt darzustellen, wie zum Beispiel schädliche Auswirkungen auf Ökosysteme an Land und im Wasser, auf Gebiete natürlicher Fruchtbarkeit, auf gefährdete Lebensräume, auf die Wasserqualität, auf die menschliche Gesundheit sowie auf kulturell und wissenschaftlich bedeutsame Gebiete. Dabei sind die Quellen für die einschlägigen Daten sowie die benutzten wissenschaftlichen Verfahren anzugeben;
  - .5 sachdienliche Angaben zu den meteorologischen Verhältnissen in dem vorgeschlagenen Gebiet, soweit sich diese Verhältnisse auf die gefährdete Bevölkerung und die gefährdeten Umweltbereiche auswirken, insbesondere vorherrschende Windmuster sowie zu den topographischen, geologischen, ozeanographischen, morphologischen oder sonstigen Verhältnissen, die zum Schadstoffgehalt der Luft oder zu sonstigen schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt beitragen;
  - .6 die Art des Schiffsverkehrs in dem vorgeschlagenen Emissions-Überwachungsgebiet, einschließlich des Verlaufs der Schifffahrtsrouten und der Verkehrsdichte;
  - .7 eine Darstellung der von der vorschlagenden Vertragspartei beziehungsweise den vorschlagenden Vertragsparteien getroffenen Überwachungsmaßnahmen bezüglich landseitiger Emissionsquellen von NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> und Partikelmasse mit Auswirkungen auf die gefährdete Bevölkerung und die gefährdeten Umweltbereiche, die bereits eingerichtet sind und durchgeführt werden, sowie der Maßnahmen, die im Zusammenhang mit den Regeln 13 und 14 beschlossen werden sollen;
  - .8 die relativen Kosten der Verringerung der von Schiffen ausgehenden Emissionen im Vergleich zu landseitigen Überwachungsmaßnahmen sowie die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die internationale Handelsschifffahrt.
- 3.2 Die geographischen Grenzen eines Emissions-Überwachungsgebiets bestimmen sich nach den oben genannten Kriterien, einschließlich der Emissionen und Ablagerungen, die von den in dem vorgeschlagenen Gebiet verkehrenden Schiffen ausgehen, des Verlaufs der Schifffahrtsrouten, der Verkehrsdichte und der Windverhältnisse.

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

- 4.1 Die Organisation prüft jeden Vorschlag, der ihr von einer oder mehreren Vertragsparteien unterbreitet wird.
- 4.2 Bei der Beurteilung des Vorschlags berücksichtigt die Organisation die in Abschnitt 3 niedergelegten Kriterien, die in jedem Vorschlag enthalten sein müssen.
- 4.3 Die Festlegung eines Emissions-Überwachungsgebiets erfolgt durch eine Änderung dieser Anlage, die nach Artikel 16 des Übereinkommens geprüft, beschlossen und in Kraft gesetzt worden ist.

**5 Funktionsweise von Emissions-Überwachungsgebieten**

- 5.1 Vertragsparteien, deren Schiffe in dem Gebiet verkehren, werden aufgefordert, der Organisation etwaige Bedenken gegen die Funktionsweise des Gebiets mitzuteilen.

**Anhang IV**  
**Baumusterzulassung**  
**und Betriebsbedingungen für bordseitige Verbrennungsanlagen**  
 (Regel 16)

- 1 Die in Regel 16 Absatz 6.1 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 6.1 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 festen Stoffen von bis zu 7 % aufweisen.

- 2 Die in Regel 16 Absatz 6.1 beschriebenen Verbrennungsanlagen 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 Ringelmann 1 (20 % Trübung)  (Eine höhere Rußzahl ist nur für ganz kurze Zeitabschnitte zulässig, beispielsweise beim Beginn des Verbrennungsvorgangs.)
unverbrannte Bestandteile als Rückstandsasche:	maximal 10 % nach dem Gewicht
Temperaturbereich an der Austrittsöffnung für den Verbrennungsabluftstrom:	850 °C bis 1 200 °C

**Anhang V**  
**Obligatorische Angaben in der Bunkerlieferbescheinigung**  
(Regel 18 Absatz 5)

Name und IMO-Nummer des belieferten Schiffes

Hafen

Datum des Beginns der Lieferung

Name, Anschrift und Telefonnummer des Lieferanten des ölhaltigen Brennstoffs

Bezeichnung der (des) gelieferten Produkte(s)

Liefermenge in metrischen Tonnen

Dichte bei 15 °C in kg/m<sup>3</sup>\*)

Schwefelgehalt (% m/m)\*\*)

Vom Vertreter des Lieferanten des ölhaltigen Brennstoffs unterschriebene Erklärung, in der bestätigt wird, dass der gelieferte ölhaltige Brennstoff der jeweils zutreffenden Bestimmung der Regel 14 Absatz 1 oder 4 und der Regel 18 Absatz 3 entspricht.

---

\*) Ölhaltiger Brennstoff muss nach der Norm ISO 3675:1998 oder ISO 12185:1996 geprüft sein.

\*\*\*) Ölhaltiger Brennstoff muss nach der Norm ISO 8754:2003 geprüft sein.

**Anhang VI**  
**Brennstoffüberprüfungsverfahren für Proben von ölhaltigem**  
**Brennstoff im Sinne der Anlage VI von MARPOL**

(Regel 18 Absatz 8.2)

Um festzustellen, ob der angelieferte und an Bord des Schiffes verwendete ölhaltige Brennstoff die nach Regel 14 vorgeschriebenen Schwefel-Grenzwerte einhält, ist das nachstehende Verfahren anzuwenden.

**1 Allgemeine Vorschriften**

- 1.1 Zur Feststellung des Schwefelgehalts des an ein Schiff gelieferten ölhaltigen Brennstoffs ist die nach Regel 18 Absatz 8.1 vorgeschriebene typische Probe des ölhaltigen Brennstoffs („MARPOL-Probe“) zu verwenden.
- 1.2 Eine Verwaltung führt das Überprüfungsverfahren mittels ihrer zuständigen Behörde durch.
- 1.3 Die für die Durchführung des in diesem Anhang niedergelegten Überprüfungsverfahrens zuständigen Labors müssen in vollem Umfang für die Durchführung der Prüfungen akkreditiert sein\*).

**2 Phase 1 des Überprüfungsverfahrens**

- 2.1 Die zuständige Behörde liefert die MARPOL-Probe an das Labor.
- 2.2 Das Labor geht wie folgt vor:
  - .1 Es vermerkt im Prüfbericht die Angaben der Siegelnummer und des Probenetiketts;
  - .2 es bestätigt, dass das Siegel auf der MARPOL-Probe nicht erbrochen war;
  - .3 es weist jede MARPOL-Probe zurück, deren Siegel erbrochen war.
- 2.3 Ist das Siegel der MARPOL-Probe nicht erbrochen, so fährt das Labor mit dem Überprüfungsverfahren fort und
  - .1 stellt sicher, dass die MARPOL-Probe gründlich homogenisiert ist;
  - .2 zieht zwei Teilproben aus der MARPOL-Probe;
  - .3 versiegelt die MARPOL-Probe erneut und vermerkt im Prüfbericht die Angaben auf dem neuen Siegel.
- 2.4 Die beiden Teilproben sind nacheinander nach Maßgabe des in Anhang V (zweite Fußnote) bezeichneten Prüfverfahrens zu prüfen. Für die Zwecke dieses Überprüfungsverfahrens werden die Ergebnisse der Prüfanalyse als Ergebnisse „A“ und „B“ bezeichnet.
  - .1 Liegen die Ergebnisse „A“ und „B“ innerhalb der Wiederholbarkeitsmarge ( $r$ ) des Prüfverfahrens, so werden die Ergebnisse als gültig betrachtet.
  - .2 Liegen die Ergebnisse „A“ und „B“ nicht innerhalb der Wiederholbarkeitsmarge ( $r$ ) des Prüfverfahrens, so bleiben die Ergebnisse unberücksichtigt, und es werden vom Labor zwei neue Teilproben entnommen und analysiert. Nachdem diese neuen Teilproben entnommen worden sind, soll die Probenflasche entsprechend Absatz 2.3.3 erneut versiegelt werden.
- 2.5 Sind die Ergebnisse „A“ und „B“ gültig, so wird aus diesen beiden Ergebnissen der Mittelwert berechnet; das so ermittelte Ergebnis wird als Ergebnis „X“ bezeichnet.
  - .1 Entspricht das Ergebnis „X“ dem nach Anlage VI vorgeschriebenen Grenzwert oder liegt es darunter, so gilt der betreffende ölhaltige Brennstoff als vorschriftsmäßig.
  - .2 Liegt das Ergebnis „X“ über dem nach Anlage VI vorgeschriebenen Grenzwert, so soll Phase 2 des Überprüfungsverfahrens durchgeführt werden; liegt das Ergebnis „X“ jedoch um 0,59  $R$  über dem Spezifikationsgrenzwert (wobei  $R$  den Reproduzierbarkeitswert des Prüfverfahrens bezeichnet), so wird der ölhaltige Brennstoff als unvorschriftsmäßig betrachtet und keine weitere Prüfung vorgenommen.

**3 Phase 2 des Überprüfungsverfahrens**

- 3.1 Wird nach Absatz 2.5.2 Phase 2 des Überprüfungsverfahrens notwendig, so sendet die zuständige Behörde die MARPOL-Probe an ein zweites akkreditiertes Labor.
- 3.2 Nach Eingang der MARPOL-Probe geht das Labor wie folgt vor:
  - .1 Es vermerkt im Prüfberichtsbogen die Nummer auf dem bei der Neuversiegelung nach Absatz 2.3.3 angebrachten Siegel und die Angaben auf dem Probenetikett;
  - .2 es zieht zwei Teilproben aus der MARPOL-Probe;
  - .3 es versiegelt die MARPOL-Probe erneut und vermerkt im Prüfberichtsbogen die Angaben auf dem neuen Siegel.
- 3.3 Die beiden Teilproben sind nacheinander nach Maßgabe des in Anhang V (zweite Fußnote) bezeichneten Prüfverfahrens zu prüfen. Für die Zwecke dieses Überprüfungsverfahrens werden die Ergebnisse der Prüfanalyse als Ergebnisse „C“ und „D“ bezeichnet.
  - .1 Liegen die Ergebnisse „C“ und „D“ innerhalb der Wiederholbarkeitsmarge ( $r$ ) des Prüfverfahrens, so werden die Ergebnisse als gültig betrachtet.
  - .2 Liegen die Ergebnisse „C“ und „D“ nicht innerhalb der Wiederholbarkeitsmarge ( $r$ ) des Prüfverfahrens, so bleiben die Ergebnisse unberücksichtigt, und es werden vom Labor zwei neue Teilproben entnommen und analysiert. Nachdem diese neuen Teilproben entnommen worden sind, soll die Probenflasche entsprechend Absatz 3.2.3 erneut versiegelt werden.

\*) Die Akkreditierung erfolgt nach der Norm ISO 17025 oder einer gleichwertigen Norm.



- 3.4 Sind die Ergebnisse „C“ und „D“ gültig und liegen die Ergebnisse „A“, „B“, „C“ und „D“ innerhalb des Reproduzierbarkeitswerts ( $R$ ) des Prüfverfahrens, so berechnet das Labor aus diesen vier Ergebnissen den Mittelwert; das so ermittelte Ergebnis wird als Ergebnis „Y“ bezeichnet.
- .1 Entspricht das Ergebnis „Y“ dem nach Anlage VI vorgeschriebenen Grenzwert oder liegt es darüber, so gilt der betreffende ölhaltige Brennstoff als vorschriftsmäßig.
  - .2 Liegt das Ergebnis „Y“ über dem nach Anlage VI vorgeschriebenen Grenzwert, so erfüllt der betreffende ölhaltige Brennstoff die nach Anlage VI vorgeschriebenen Normen nicht.
- 3.5 Liegen die Ergebnisse „A“, „B“, „C“ und „D“ nicht innerhalb des Reproduzierbarkeitswerts ( $R$ ) des Prüfverfahrens, so kann die Verwaltung alle Prüfergebnisse verwerfen und nach ihrem Ermessen den gesamten Prüfvorgang wiederholen.
- 3.6 Die aus dem Überprüfungsverfahren gewonnenen Ergebnisse sind endgültig.

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

Vom 19. April 2010

Das in Abidjan/Côte d'Ivoire am 6. April 2010 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Côte d'Ivoire über Finanzielle Zusammenarbeit 2008 ist nach seinem Artikel 5

am 6. April 2010

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 19. April 2010

Bundesministerium  
für wirtschaftliche Zusammenarbeit  
und Entwicklung  
Im Auftrag  
Julia Kaiser

**Abkommen  
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
und der Regierung der Republik Côte d'Ivoire  
über Finanzielle Zusammenarbeit 2008**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
und  
die Regierung der Republik Côte d'Ivoire –

im Geist der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Côte d'Ivoire,

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

im Bewusstsein, dass die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in der Republik Côte d'Ivoire beizutragen,

unter Bezugnahme auf die Verbalnote Nr. 165/08 vom 5. Dezember 2008 der Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in Abidjan über die Zusage der Mittel –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Republik Côte d'Ivoire oder anderen, von

beiden Regierungen gemeinsam auszuwählenden Empfängern, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) Finanzierungsbeiträge in Höhe von insgesamt 11 000 000,- EUR (in Worten: elf Millionen Euro) für die folgenden Vorhaben zu erhalten:

- a) „Familienplanung und HIV-/Aids-Verhütung III“ bis zu 8 000 000,- EUR (in Worten: acht Millionen Euro);
- b) „Taï-Nationalpark/Sektorprogramm Forst II“ bis zu 3 000 000,- EUR (in Worten: drei Millionen Euro),

wenn nach Prüfung die Förderungswürdigkeit dieser Vorhaben festgestellt worden ist.

(2) Die in Absatz 1 bezeichneten Vorhaben können im Einvernehmen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Côte d'Ivoire durch andere Vorhaben ersetzt werden.

(3) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der Regierung der Republik Côte d'Ivoire zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht, weitere Finanzierungsbeiträge zur Vorbereitung der in Absatz 1 genannten Vorhaben oder für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung der in Absatz 1 genannten Vorhaben von der KfW zu erhalten, findet dieses Abkommen Anwendung.

Artikel 2

(1) Die Verwendung der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Beträge, die Bedingungen, zu denen sie zur Verfügung gestellt

werden, sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmen die zwischen der KfW und den Empfängern der Finanzierungsbeiträge zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen.

(2) Die Zusage der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Beträge entfällt, soweit nicht innerhalb einer Frist von acht Jahren nach dem Zusagejahr die entsprechenden Finanzierungsverträge geschlossen wurden. Für diese Beträge endet die Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2016.

(3) Die Regierung der Republik Côte d'Ivoire, soweit sie nicht selbst Empfänger der Finanzierungsbeiträge ist, wird etwaige Rückzahlungsansprüche, die aufgrund der nach Absatz 1 zu schließenden Finanzierungsverträge entstehen können, gegenüber der KfW garantieren.

#### Artikel 3

Die Regierung der Republik Côte d'Ivoire stellt die KfW von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die

im Zusammenhang mit dem Abschluss und der Durchführung der in Artikel 2 Absatz 1 erwähnten Verträge in der Republik Côte d'Ivoire erhoben werden.

#### Artikel 4

Die Regierung der Republik Côte d'Ivoire überlässt bei den sich aus der Gewährung der Finanzierungsbeiträge 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 Abidjan am 6. April 2010 in zwei Urschriften, jede in deutscher und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
Keller

Für die Regierung der Republik Côte d'Ivoire  
Charles Koffi Diby

---

### **Bekanntmachung des deutsch-peruanischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit**

**Vom 28. April 2010**

Das in Lima am 25. Juli 2006 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Peru über Finanzielle Zusammenarbeit 2005 ist nach seinem Artikel 5

am 25. Juli 2006

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 28. April 2010

Bundesministerium  
für wirtschaftliche Zusammenarbeit  
und Entwicklung  
Im Auftrag  
Dorothea Groth

## Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Peru über Finanzielle Zusammenarbeit 2005

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

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

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

im Bewusstsein, dass die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

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

unter Bezugnahme auf die Zusage der Botschaft der Bundesrepublik Deutschland (Verbalnote Nr. 0893/2005) vom 15. Dezember 2005 –

sind wie folgt übereingekommen:

### Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Republik Peru oder anderen, von beiden Regierungen gemeinsam auszuwählenden Empfängern, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) für das Vorhaben „Kleinbewässerungsprogramm Apurimac“ ein Darlehen von insgesamt 5 000 000,- EUR (in Worten: fünf Millionen Euro) zu erhalten, wenn nach Prüfung die Förderungswürdigkeit dieses Vorhabens festgestellt worden ist.

(2) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Republik Peru oder einem anderen, von beiden Regierungen gemeinsam auszuwählenden Darlehensnehmer darüber hinaus

1. für das Vorhaben „Programm zur Unterstützung des peruanischen Dezentralisierungsprozesses III“ ein Verbunddarlehen der KfW, das im Rahmen der öffentlichen Entwicklungszusammenarbeit gewährt wird, von bis zu 18 000 000,- EUR (in Worten: achtzehn Millionen Euro) sowie
2. für das Vorhaben „Sektorreformprogramm Siedlungswasserwirtschaft“ ein Verbunddarlehen der KfW, das im Rahmen der öffentlichen Entwicklungszusammenarbeit gewährt wird,

von bis zu 39 000 000,- EUR (in Worten: neununddreißig Millionen Euro)

zu erhalten, wenn nach Prüfung die entwicklungspolitische Förderungswürdigkeit der Vorhaben festgestellt worden ist und die gute Kreditwürdigkeit der Republik Peru weiterhin gegeben ist und die Regierung der Republik Peru eine Staatsgarantie gewährt, sofern sie nicht selbst Kreditnehmer wird. Die Vorhaben können nicht durch andere Vorhaben ersetzt werden.

(3) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Republik Peru oder einem anderen, von beiden Regierungen gemeinsam auszuwählenden Darlehensnehmer darüber hinaus für das Vorhaben „Programm zur Unterstützung des peruanischen Dezentralisierungsprozesses II“ ein vergünstigtes Darlehen der KfW, das im Rahmen der öffentlichen Entwicklungszusammenarbeit gewährt wird, von bis zu 12 000 000,- EUR (in Worten: zwölf Millionen Euro) zu erhalten, wenn nach Prüfung die entwicklungspolitische Förderungswürdigkeit des Vorhabens festgestellt worden ist und die gute Kreditwürdigkeit der Republik Peru weiterhin gegeben ist und die Regierung der Republik Peru eine Staatsgarantie gewährt, sofern sie nicht selbst Kreditnehmer wird. Das Vorhaben kann nicht durch andere Vorhaben ersetzt werden.

(4) Das in Absatz 1 bezeichnete Vorhaben kann im Einvernehmen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Peru durch andere Vorhaben ersetzt werden.

(5) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der Regierung der Republik Peru zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht, weitere Darlehen oder Finanzierungsbeiträge zur Vorbereitung der in Absatz 1 genannten Vorhaben oder weitere Finanzierungsbeiträge für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung der in Absatz 1 genannten Vorhaben von der KfW zu erhalten, findet dieses Abkommen Anwendung.

### Artikel 2

(1) Die Verwendung der in Artikel 1 genannten Beträge, die Bedingungen, zu denen sie zur Verfügung gestellt werden, sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmen die zwischen der KfW und den Empfängern der Darlehen zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen.

(2) Die Zusage des in Artikel 1 Absatz 1 genannten Betrages entfällt, soweit nicht innerhalb von acht Jahren nach dem Zusa-

gejahrt die entsprechenden Darlehensverträge geschlossen wurden. Für diese Beträge endet die Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2013.

(3) Die Regierung der Republik Peru, soweit sie nicht selbst Darlehensnehmer ist, wird gegenüber der KfW alle Zahlungen in Euro in Erfüllung von Verbindlichkeiten der Darlehensnehmer aufgrund der nach Absatz 1 zu schließenden Verträge garantieren.

(4) Die Regierung der Republik Peru, soweit sie nicht Empfänger der Finanzierungsbeiträge ist, wird etwaige Rückzahlungsansprüche, die aufgrund der nach Absatz 1 zu schließenden Finanzierungsverträge entstehen können, gegenüber der KfW garantieren.

#### **Artikel 3**

Die Regierung der Republik Peru stellt die KfW von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die im

Zusammenhang mit Abschluss und Durchführung der in Artikel 2 Absatz 1 erwähnten Verträge in der Republik Peru erhoben werden.

#### **Artikel 4**

Die Regierung der Republik Peru überlässt bei den sich aus der Darlehensgewährung ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See- beziehungsweise 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 Tage seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Lima am 25. Juli 2006 in zwei Urschriften, jede in deutscher und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Dieter Lamlé

Für die Regierung der Republik Peru

Oscar Maúrtua Romaña

**Bekanntmachung  
über das Außerkrafttreten  
des Übereinkommens Nr. 45  
der Internationalen Arbeitsorganisation  
über die Beschäftigung von Frauen  
bei Untertagearbeiten in Bergwerken jeder Art**

**Vom 29. April 2010**

Das Übereinkommen Nr. 45 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 21. Juni 1935 über die Beschäftigung von Frauen bei Untertagearbeiten in Bergwerken jeder Art (BGBl. 1954 II S. 624, 625) ist am 25. April 2008 von der Bundesrepublik Deutschland gekündigt worden. Es ist daher nach seinem Artikel 7 Absatz 2 für die

Bundesrepublik Deutschland am 25. April 2009  
außer Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 7. März 1996 (BGBl. II S. 392).

Berlin, den 29. April 2010

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Susanne Wasum-Rainer

---

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Protokolls auf Grund von Artikel K.3  
des Vertrags über die Europäische Union  
betreffend den Anwendungsbereich des Waschens von Erträgen  
in dem Übereinkommen über den Einsatz der Informationstechnologie im Zollbereich  
sowie die Aufnahme des amtlichen Kennzeichens des Transportmittels  
in das Übereinkommen**

**Vom 29. April 2010**

Das Protokoll vom 12. März 1999 auf Grund von Artikel K.3 des Vertrags über die Europäische Union betreffend den Anwendungsbereich des Waschens von Erträgen in dem Übereinkommen über den Einsatz der Informationstechnologie im Zollbereich sowie die Aufnahme des amtlichen Kennzeichens des Transportmittels (BGBl. 2004 II S. 386, 401) wird nach seinem Artikel 4 Absatz 4 für

Malta am 15. Juni 2010  
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 27. Juni 2008 (BGBl. II S. 790).

Berlin, den 29. April 2010

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Susanne Wasum-Rainer

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Protokolls von 1984 zum Übereinkommen von 1979  
über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung  
betreffend die langfristige Finanzierung des Programms über die  
Zusammenarbeit bei der Messung und Bewertung der weiträumigen Übertragung  
von luftverunreinigenden Stoffen in Europa (EMEP)**

**Vom 29. April 2010**

I.

Das Protokoll vom 28. September 1984 zum Übereinkommen von 1979 über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung betreffend die langfristige Finanzierung des Programms über die Zusammenarbeit bei der Messung und Bewertung der weiträumigen Übertragung von luftverunreinigenden Stoffen in Europa (EMEP) – BGBl. 1988 II S. 421, 422 – wird nach seinem Artikel 10 Absatz 2 für

Mazedonien, ehemalige jugoslawische Republik am 8. Juni 2010  
in Kraft treten.

II.

Montenegro hat dem Generalsekretär der Vereinten Nationen am 23. Oktober 2006 notifiziert, dass es sich als einer der Rechtsnachfolger von Serbien und Montenegro mit Wirkung vom 3. Juni 2006, dem Tag seiner Unabhängigkeitserklärung, als durch das Protokoll gebunden betrachtet.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 29. Januar 2004 (BGBl. II S. 185).

Berlin, den 29. April 2010

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Susanne Wasum-Rainer

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Protokolls von 1985 zu dem Übereinkommen von 1979  
über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung  
betreffend die Verringerung von Schwefelemissionen  
oder ihres grenzüberschreitenden Flusses  
um mindestens 30 vom Hundert**

**Vom 29. April 2010**

Das Protokoll vom 8. Juli 1985 zu dem Übereinkommen von 1979 über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung betreffend die Verringerung von Schwefelemissionen oder ihres grenzüberschreitenden Flusses um mindestens 30 vom Hundert (BGBl. 1986 II S. 1116, 1117) ist nach seinem Artikel 11 Absatz 2 für

Albanien am 14. September 2009  
in Kraft getreten.

Das Protokoll wird für  
Mazedonien, ehemalige jugoslawische Republik am 8. Juni 2010  
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 31. Mai 2007 (BGBl. II S. 850).

Berlin, den 29. April 2010

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Susanne Wasum-Rainer

---

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Protokolls von 1988 zu dem Übereinkommen von 1979  
über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung  
betreffend die Bekämpfung von Emissionen von Stickstoffoxiden  
oder ihres grenzüberschreitenden Flusses**

**Vom 29. April 2010**

Das Protokoll vom 31. Oktober 1988 zu dem Übereinkommen von 1979 über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung betreffend die Bekämpfung von Emissionen von Stickstoffoxiden oder ihres grenzüberschreitenden Flusses (BGBl. 1990 II S. 1278, 1279) wird nach seinem Artikel 15 Absatz 2 für

Mazedonien, ehemalige jugoslawische Republik am 8. Juni 2010  
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 10. August 2009 (BGBl. II S. 1125).

Berlin, den 29. April 2010

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Susanne Wasum-Rainer



**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Protokolls von 1991 zu dem Übereinkommen von 1979  
über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung  
betreffend die Bekämpfung von Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen  
oder ihres grenzüberschreitenden Flusses**

**Vom 29. April 2010**

Das Protokoll vom 19. November 1991 zu dem Übereinkommen von 1979 über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung betreffend die Bekämpfung von Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen oder ihres grenzüberschreitenden Flusses (BGBl. 1994 II S. 2358, 2359) wird nach seinem Artikel 16 Absatz 2 für

Mazedonien, ehemalige jugoslawische Republik am 8. Juni 2010  
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 3. Juni 2008 (BGBl. II S. 723).

Berlin, den 29. April 2010

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Susanne Wasum-Rainer

---

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Protokolls von 1994 zu dem Übereinkommen von 1979  
über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung  
betreffend die weitere Verringerung von Schwefelemissionen**

**Vom 29. April 2010**

Das Protokoll vom 13. Juni 1994 zu dem Übereinkommen von 1979 über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung betreffend die weitere Verringerung von Schwefelemissionen (BGBl. 1998 II S. 130, 131) wird nach seinem Artikel 15 Absatz 2 für

Mazedonien, ehemalige jugoslawische Republik am 8. Juni 2010  
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 26. Mai 2008 (BGBl. II S. 682).

Berlin, den 29. April 2010

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Susanne Wasum-Rainer

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

**Vom 30. April 2010**

Das in Windhuk am 12. November 2009 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Namibia über Finanzielle Zusammenarbeit 2008 – Energieeffizienz Namibia im Stromverbund des südlichen Afrika (Stromübertragung Caprivi Link) – ist nach seinem Artikel 5

am 12. November 2009

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 30. April 2010

Bundesministerium  
für wirtschaftliche Zusammenarbeit  
und Entwicklung  
Im Auftrag  
Dr. Friedrich Kitschelt

**Abkommen  
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
und der Regierung der Republik Namibia  
über Finanzielle Zusammenarbeit 2008**

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

im Geist der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Namibia,

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

im Bewusstsein, dass die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

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

unter Bezugnahme auf die Verbalnote Nr. 100/2008 vom 31. Juli 2008 der Botschaft der Bundesrepublik Deutschland über die Zusage der Mittel –

sind wie folgt übereingekommen:

**Artikel 1**

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Republik Namibia oder einem anderen von

beiden Regierungen gemeinsam auszuwählenden Darlehensnehmer im Rahmen der öffentlichen Entwicklungszusammenarbeit, für das Vorhaben „Energieeffizienz Namibia im Stromverbund des südlichen Afrika (Stromübertragung Caprivi Link)“ ein vergünstigtes Darlehen der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), Frankfurt am Main, von bis zu 35 000 000,- EUR (in Worten: fünf- unddreißig Millionen Euro) zu erhalten, wenn nach Prüfung die entwicklungspolitische Förderungswürdigkeit des Vorhabens festgestellt worden ist und die gute Kreditwürdigkeit der Republik Namibia weiterhin gegeben ist. Das Vorhaben kann nicht durch andere Vorhaben ersetzt werden.

**Artikel 2**

Die Verwendung des in Artikel 1 genannten Betrags, die Bedingungen, zu denen er zur Verfügung gestellt wird, sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmen die zwischen der KfW und den Empfängern des Darlehens zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen.

**Artikel 3**

Die Regierung der Republik Namibia stellt die KfW von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die im Zusammenhang mit dem Abschluss und der Durchführung der

in Artikel 2 erwähnten Verträge in der Republik Namibia erhoben werden, oder übernimmt die Finanzierung dieser Kosten aus ihrem Haushalt.

#### Artikel 4

Die Regierung der Republik Namibia überlässt bei den sich aus der Darlehensgewährung 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 Tage seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Windhuk am 12. November 2009 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

E. Kochanke

Für die Regierung der Republik Namibia

S. Kuugongelwa-Amadhila

---

### **Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Vereinbarung über die Rechtsstellung von Missionen und Vertretern von Drittstaaten bei der Nordatlantikvertrags-Organisation**

**Vom 7. Mai 2010**

Die Vereinbarung vom 14. September 1994 über die Rechtsstellung von Missionen und Vertretern von Drittstaaten bei der Nordatlantikvertrags-Organisation (BGBl. 1997 II S. 1425, 1426) ist nach ihrem Artikel 3 Buchstabe b für folgende weitere Staaten in Kraft getreten:

Albanien	am	15. Mai 2009
Kroatien	am	28. Januar 2010.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 14. März 2005 (BGBl. II S. 371).

Berlin, den 7. Mai 2010

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Susanne Wasum-Rainer

**Bekanntmachung  
über das Inkrafttreten  
des Vertrags über das Europäische Korps  
und die Rechtsstellung seines Hauptquartiers  
zwischen der Französischen Republik, der Bundesrepublik Deutschland,  
dem Königreich Belgien, dem Königreich Spanien  
und dem Großherzogtum Luxemburg  
(Straßburger Vertrag)**

**Vom 7. Mai 2010**

Nach Artikel 2 Absatz 2 des Gesetzes vom 4. Juli 2008 zu dem am 22. November 2004 in Brüssel unterzeichneten Vertrag über das Europäische Korps und die Rechtsstellung seines Hauptquartiers zwischen der Französischen Republik, der Bundesrepublik Deutschland, dem Königreich Belgien, dem Königreich Spanien und dem Großherzogtum Luxemburg (Straßburger Vertrag; BGBl. 2008 II S. 694, 695) wird bekannt gemacht, dass der Vertrag nach seinem Artikel 46 Absatz 2 für die

Bundesrepublik Deutschland am 26. Februar 2009  
in Kraft getreten ist. Die Ratifikationsurkunde ist am 19. Dezember 2008 bei der Regierung der Französischen Republik hinterlegt worden.

Der Vertrag ist ferner für folgende weitere Staaten am 26. Februar 2009 in Kraft getreten:

Belgien  
Frankreich  
Luxemburg  
Spanien.

Berlin, den 7. Mai 2010

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Susanne Wasum-Rainer

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Europäischen Übereinkommens vom 13. Dezember 1968  
über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport**

**Vom 25. Mai 2010**

I.

Zu dem Europäischen Übereinkommen vom 13. Dezember 1968 über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport, geändert durch das Zusatzprotokoll vom 10. Mai 1979 (BGBl. 1973 II S. 721,722; 1980 II S. 1153, 1154), haben die Niederlande am 7. Februar 2008 dem Generalsekretär des Europarats als Verwahrer ihre Kündigung notifiziert.

Das Übereinkommen ist daher nach seinem Artikel 51 Absatz 3 für die  
Niederlande am 8. August 2008  
außer Kraft getreten.

II.

Zypern hat dem Generalsekretär des Europarats am 10. Mai 2010 seine Kündigung des Übereinkommens notifiziert.

Das Übereinkommen wird daher nach seinem Artikel 51 Absatz 3 für  
Zypern am 11. November 2010  
außer Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 12. September 2007 (BGBl. II S. 1532).

Berlin, den 25. Mai 2010

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Susanne Wasum- Rainer

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich des Übereinkommens  
über die Ausstellung von Ehefähigkeitszeugnissen**

**Vom 25. Mai 2010**

Das Übereinkommen vom 5. September 1980 über die Ausstellung von Ehefähigkeitszeugnissen (BGBl. 1997 II S. 1086, 1087) wird nach seinem Artikel 12 Absatz 2 für

die Republik Moldau am 1. Juni 2010  
nach Maßgabe der nachstehenden, bei Hinterlegung der Beitrittsurkunde  
am 8. März 2010 abgegebenen Erklärung

in Kraft treten:

*(Übersetzung)*

“Conformément à l’article 8 paragraphe 1 de la Convention, les autorités compétentes pour délivrer les certificats de capacité matrimoniale sont les suivantes:

- a) le Service Etat Civil, compétent pour préparer le certificat de capacité matrimoniale et pour sa délivrance sur le territoire de la République de Moldova;
- b) les missions diplomatiques et les postes consulaires de la République de Moldova, responsables de la remise d’un certificat de capacité matrimoniale au demandeur qui est à l’étranger.”

„Nach Artikel 8 Absatz 1 des Übereinkommens sind die folgenden Behörden für die Ausstellung der Ehefähigkeitszeugnisse zuständig:

- a) das Standesamt, das für die Vorbereitung des Ehefähigkeitszeugnisses und seine Ausstellung auf dem Staatsgebiet der Republik Moldau zuständig ist;
- b) die diplomatischen Missionen und konsularischen Vertretungen der Republik Moldau, die für die Aushändigung eines Ehefähigkeitszeugnisses an im Ausland befindliche Antragsteller zuständig sind.“

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 25. Mai 1999 (BGBl. II S. 486).

Berlin, den 25. Mai 2010

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Susanne Wasum-Rainer

**Bekanntmachung  
über das Inkrafttreten  
des deutsch-bahrainischen Vertrags  
über die Förderung und den gegenseitigen Schutz  
von Kapitalanlagen**

**Vom 26. Mai 2010**

Nach Artikel 2 Absatz 2 des Gesetzes vom 2. Juni 2008 zu dem Vertrag vom 5. Februar 2007 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Bahrain über die Förderung und den gegenseitigen Schutz von Kapitalanlagen (BGBl. 2008 II S. 494, 495) wird bekannt gemacht, dass der Vertrag nach seinem Artikel 14 Absatz 2

am 27. Mai 2010

in Kraft treten wird.

Die Ratifikationsurkunden wurden am 27. April 2010 in Manama ausgetauscht.

Berlin, den 26. Mai 2010

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Susanne Wasum-Rainer

---

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Protokolls vom 21. Mai 2003  
über Schadstofffreisetzung- und -verbringungsregister**

**Vom 31. Mai 2010**

Das Protokoll vom 21. Mai 2003 über Schadstofffreisetzung- und -verbringungsregister (BGBl. 2007 II S. 546, 547) ist nach seinem Artikel 27 Absatz 3 für folgenden weiteren Staat in Kraft getreten:

Bulgarien am 15. April 2010.

Das Protokoll wird für

Österreich am 21. Juni 2010

Slowenien am 22. Juli 2010

in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 22. Dezember 2009 (BGBl. 2010 II S. 44).

Berlin, den 31. Mai 2010

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Susanne Wasum-Rainer

Herausgeber: Bundesministerium der Justiz  
Postanschrift: 11015 Berlin  
Hausanschrift: Mohrenstraße 37, 10117 Berlin  
Telefon: (0 30) 18 580-0

Redaktion: Bundesamt für Justiz  
Schriftleitungen des Bundesgesetzblatts Teil I und Teil II  
Postanschrift: 53094 Bonn  
Hausanschrift: Adenauerallee 99 – 103, 53113 Bonn  
Telefon: (02 28) 99 410-40

Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.mbH.  
Postanschrift: Postfach 10 05 34, 50445 Köln  
Hausanschrift: Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln  
Telefon: (02 21) 9 76 68-0

Satz, Druck und buchbinderische Verarbeitung: M. DuMont Schauberg, Köln  
Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze sowie Verordnungen und sonstige  
Bekanntmachungen von wesentlicher Bedeutung, soweit sie nicht im Bundes-  
gesetzblatt Teil II zu veröffentlichen sind.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

a) völkerrechtliche Übereinkünfte und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durch-  
setzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende  
Bekanntmachungen,

b) Zolltarifvorschriften.

Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Postanschrift für Abonnements-  
bestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben:

Bundesanzeiger Verlagsges.mbH., Postfach 10 05 34, 50445 Köln  
Telefon: (02 21) 9 76 68-2 82, Telefax: (02 21) 9 76 68-2 78

E-Mail: bgbl@bundesanzeiger.de

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

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich im Abonnement je 45,00 €.

Bezugspreis dieser Ausgabe: 9,45 € (8,40 € zuzüglich 1,05 € Versandkosten).  
Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz  
beträgt 7 %.

ISSN 0341-1109

Bundesanzeiger Verlagsges.mbH. · Postfach 10 05 34 · 50445 Köln

Postvertriebsstück · Deutsche Post AG · G 1998 · Entgelt bezahlt

## **Bekanntmachung über das Inkrafttreten des deutsch-vietnamesischen Abkommens über die Seeschifffahrt**

**Vom 1. Juni 2010**

Nach Artikel 2 Absatz 2 des Gesetzes vom 10. Oktober  
1994 zu dem Abkommen vom 29. Juni 1993 zwischen  
der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der  
Regierung der Sozialistischen Republik Vietnam über die  
Seeschifffahrt (BGBl. 1994 II S. 3518, 3519) wird bekannt  
gemacht, dass das Abkommen nach seinem Artikel 16

am 14. August 1995

in Kraft getreten ist.

Berlin, den 1. Juni 2010

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Susanne Wasum-Rainer