

Bundesgesetzblatt¹¹⁴⁵

Teil II

G 1998

2012 **Ausgegeben zu Bonn am 23. Oktober 2012** **Nr. 32**

Tag	Inhalt	Seite
12.10.2012	Einundzwanzigste Verordnung über Änderungen Internationaler Vorschriften über den Umweltschutz im Seeverkehr (Einundzwanzigste Verordnung Umweltschutz-See)	1146
12.10.2012	Zweiundzwanzigste Verordnung über Änderungen Internationaler Vorschriften über den Umweltschutz im Seeverkehr (Zweiundzwanzigste Verordnung Umweltschutz-See)	1194
20. 9.2012	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr	1228
25. 9.2012	Bekanntmachung zum Europäischen Übereinkommen über die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen über das Sorgerecht für Kinder und die Wiederherstellung des Sorgeverhältnisses	1229
25. 9.2012	Bekanntmachung zum Europäischen Übereinkommen über die Regelung des Personenverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten des Europarates	1229
28. 9.2012	Bekanntmachung des deutsch-albanischen Abkommens über Technische Zusammenarbeit	1230

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

Vom 12. Oktober 2012

Auf Grund des

- § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und 4 in Verbindung mit § 9c des Seeaufgaben-gesetzes, von denen § 9 Absatz 1 Satz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa und § 9c durch Artikel 1 Nummer 9 des Gesetzes vom 8. April 2008 (BGBl. I S. 706) geändert worden ist, und des
- Artikels 2 Absatz 1 des MARPOL-Gesetzes, der zuletzt durch Artikel 5 Nummer 1 des Gesetzes vom 2. Juni 2008 (BGBl. 2008 II S. 520) geändert worden ist,

verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Artikel 1

Die vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation in London am 15. Juli 2011 mit den Entschlüssen MEPC.202(62) und MEPC.203(62) angenommenen und durch das Corrigendum vom 7. September 2012 berichtigten 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 – Anlageband; 2003 II S. 130, 132, 136), zuletzt geändert durch die Entschlüsselung MEPC.194(61) vom 1. Oktober 2010 (BGBl. 2011 II S. 850, 851), werden hiermit in Kraft gesetzt. Die Entschlüsselungen mit den berichtigten Änderungen werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

Diese Verordnung und die in Artikel 1 genannten Entschlüsselungen vom 15. Juli 2011 treten am 1. Januar 2013 in Kraft.

Berlin, den 12. Oktober 2012

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Peter Ramsauer

*) 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.

Entschließung MEPC.202(62)

angenommen am 15. Juli 2011

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**

(Festlegung des karibischen Seegebiets der Vereinigten Staaten als Emissions-Überwachungsgebiet und Befreiung bestimmter Schiffe, die im nordamerikanischen Emissions-Überwachungsgebiet und im Emissions-Überwachungsgebiet „karibisches Seegebiet der Vereinigten Staaten“ betrieben werden, nach den Regeln 13 und 14 sowie Anhang VII der Anlage VI von MARPOL)

Resolution MEPC.202(62)

Adopted on 15 July 2011

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**

(Designation of the United States Caribbean Sea Emission Control Area and exemption of certain ships operating in the North American Emission Control Area and the United States Caribbean Sea Emission Control Area under regulations 13 and 14 and Appendix VII of MARPOL Annex VI)

Résolution MEPC.202(62)

adoptée le 15 juillet 2011

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**

(Désignation de la zone maritime caraïbe des États-Unis comme zone de contrôle des émissions et exemption accordée à certains navires exploités dans les zones de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord et de la zone maritime caraïbe des États-Unis en vertu des règles 13 et 14 et de l'Appendice VII de l'Annexe VI 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 Con-

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

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“ be-

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

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

noting further that the revised Annex VI was adopted by resolution MEPC.176(58) and entered into force on 1 July 2010,

having considered draft amendments to the revised Annex VI,

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 July 2012, 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 January 2013 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.

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 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,

notant aussi que, par le Protocole de 1997, il a été 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 l'«Annexe VI»),

notant en outre que l'Annexe VI révisée a été adoptée par la résolution MEPC.176(58) et est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2010,

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

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^{er} juillet 2012, 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 des objections contre 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^{er} janvier 2013 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; et
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.

zeichnet) 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 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,

ferner 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 worden ist,

sowie im Hinblick darauf, dass die revidierte Anlage VI durch die EntschlieÙung MEPC.176(58) beschlossen wurde und am 1. Juli 2010 in Kraft getreten ist,

nach Prüfung des Änderungsentwurfs zur revidierten Anlage VI –

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. Juli 2012 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreaumgehalts 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. Januar 2013 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.

Annex
Amendments
to Regulations 13 and 14
and Appendix VII of the Revised MARPOL Annex VI

1 Paragraph 6 of regulation 13 is replaced by the following:

“6 For the purpose of this regulation, emission control areas shall be:

- .1 the North American area, which means the area described by the coordinates provided in Appendix VII to this Annex;
- .2 the United States Caribbean Sea area, which means the area described by the coordinates provided in Appendix VII to this Annex; and
- .3 any other 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.”

2 Paragraph 7.3 of regulation 13 is amended to read as follows:

“7.3 With regard to a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 litres installed on a 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 paragraph 7.2 of this regulation.”

3 Paragraph 3 of regulation 14 is replaced by the following:

“3 For the purpose of this regulation, emission control areas shall include:

- .1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I and the North Sea area as defined in regulation 1.14.6 of Annex V;
- .2 the North American area as described by the coordinates provided in Appendix VII to this Annex;
- .3 the United States Caribbean Sea area as described by the coordinates provided in Appendix VII to this Annex; and
- .4 any other 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.”

4 A new subparagraph 4 is added to paragraph 4 of regulation 14 to read as follows:

“4 Prior to 1 January 2020, the sulphur content of fuel oil referred to in paragraph 4 of this regulation shall not apply to ships, operating in the North American area or the United States Caribbean Sea area defined in paragraph 3, built on or before 1 August 2011 that are powered by propulsion boilers that were not originally designed for continued operation on marine distillate fuel or natural gas.”

5 Paragraph 7 of regulation 14 is replaced by the following:

“7 During the first twelve months immediately following entry into force of an amendment designating a specific emission control area under paragraph 3 of this regulation, 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.”

6 Appendix VII is replaced by the following:

“Appendix VII
Emission Control Areas
 (Regulation 13.6 and regulation 14.3)

- .1 The boundaries of emission control areas designated under regulations 13.6 and 14.3, other than the Baltic Sea and the North Sea areas, are set forth in this appendix.
- .2 The North American area comprises:
 - .1 the sea area located off the Pacific coasts of the United States and Canada, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

Point	Latitude	Longitude	Point	Latitude	Longitude
1	32° 32' 10" N.	117° 06' 11" W.	12	32° 56' 39" N.	124° 11' 47" W.
2	32° 32' 04" N.	117° 07' 29" W.	13	33° 40' 12" N.	124° 27' 15" W.
3	32° 31' 39" N.	117° 14' 20" W.	14	34° 31' 28" N.	125° 16' 52" W.
4	32° 33' 13" N.	117° 15' 50" W.	15	35° 14' 38" N.	125° 43' 23" W.
5	32° 34' 21" N.	117° 22' 01" W.	16	35° 43' 60" N.	126° 18' 53" W.
6	32° 35' 23" N.	117° 27' 53" W.	17	36° 16' 25" N.	126° 45' 30" W.
7	32° 37' 38" N.	117° 49' 34" W.	18	37° 01' 35" N.	127° 07' 18" W.
8	31° 07' 59" N.	118° 36' 21" W.	19	37° 45' 39" N.	127° 38' 02" W.
9	30° 33' 25" N.	121° 47' 29" W.	20	38° 25' 08" N.	127° 52' 60" W.
10	31° 46' 11" N.	123° 17' 22" W.	21	39° 25' 05" N.	128° 31' 23" W.
11	32° 21' 58" N.	123° 50' 44" W.	22	40° 18' 47" N.	128° 45' 46" W.

Point	Latitude	Longitude
23	41° 13' 39" N.	128° 40' 22" W.
24	42° 12' 49" N.	129° 00' 38" W.
25	42° 47' 34" N.	129° 05' 42" W.
26	43° 26' 22" N.	129° 01' 26" W.
27	44° 24' 43" N.	128° 41' 23" W.
28	45° 30' 43" N.	128° 40' 02" W.
29	46° 11' 01" N.	128° 49' 01" W.
30	46° 33' 55" N.	129° 04' 29" W.
31	47° 39' 55" N.	131° 15' 41" W.
32	48° 32' 32" N.	132° 41' 00" W.
33	48° 57' 47" N.	133° 14' 47" W.
34	49° 22' 39" N.	134° 15' 51" W.
35	50° 01' 52" N.	135° 19' 01" W.

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

- .2 the sea areas located off the Atlantic coasts of the United States, Canada, and France (Saint-Pierre-et-Miquelon) and the Gulf of Mexico coast of the United States enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

Point	Latitude	Longitude
1	60° 00' 00" N.	64° 09' 36" W.
2	60° 00' 00" N.	56° 43' 00" W.
3	58° 54' 01" N.	55° 38' 05" W.
4	57° 50' 52" N.	55° 03' 47" W.
5	57° 35' 13" N.	54° 00' 59" W.
6	57° 14' 20" N.	53° 07' 58" W.
7	56° 48' 09" N.	52° 23' 29" W.
8	56° 18' 13" N.	51° 49' 42" W.
9	54° 23' 21" N.	50° 17' 44" W.
10	53° 44' 54" N.	50° 07' 17" W.
11	53° 04' 59" N.	50° 10' 05" W.
12	52° 20' 06" N.	49° 57' 09" W.
13	51° 34' 20" N.	48° 52' 45" W.
14	50° 40' 15" N.	48° 16' 04" W.
15	50° 02' 28" N.	48° 07' 03" W.
16	49° 24' 03" N.	48° 09' 35" W.
17	48° 39' 22" N.	47° 55' 17" W.
18	47° 24' 25" N.	47° 46' 56" W.
19	46° 35' 12" N.	48° 00' 54" W.
20	45° 19' 45" N.	48° 43' 28" W.
21	44° 43' 38" N.	49° 16' 50" W.
22	44° 16' 38" N.	49° 51' 23" W.
23	43° 53' 15" N.	50° 34' 01" W.
24	43° 36' 06" N.	51° 20' 41" W.
25	43° 23' 59" N.	52° 17' 22" W.
26	43° 19' 50" N.	53° 20' 13" W.
27	43° 21' 14" N.	54° 09' 20" W.
28	43° 29' 41" N.	55° 07' 41" W.
29	42° 40' 12" N.	55° 31' 44" W.
30	41° 58' 19" N.	56° 09' 34" W.
31	41° 20' 21" N.	57° 05' 13" W.
32	40° 55' 34" N.	58° 02' 55" W.
33	40° 41' 38" N.	59° 05' 18" W.
34	40° 38' 33" N.	60° 12' 20" W.
35	40° 45' 46" N.	61° 14' 03" W.
36	41° 04' 52" N.	62° 17' 49" W.
37	40° 36' 55" N.	63° 10' 49" W.
38	40° 17' 32" N.	64° 08' 37" W.
39	40° 07' 46" N.	64° 59' 31" W.
40	40° 05' 44" N.	65° 53' 07" W.
41	39° 58' 05" N.	65° 59' 51" W.

Point	Latitude	Longitude
42	39° 28' 24" N.	66° 21' 14" W.
43	39° 01' 54" N.	66° 48' 33" W.
44	38° 39' 16" N.	67° 20' 59" W.
45	38° 19' 20" N.	68° 02' 01" W.
46	38° 05' 29" N.	68° 46' 55" W.
47	37° 58' 14" N.	69° 34' 07" W.
48	37° 57' 47" N.	70° 24' 09" W.
49	37° 52' 46" N.	70° 37' 50" W.
50	37° 18' 37" N.	71° 08' 33" W.
51	36° 32' 25" N.	71° 33' 59" W.
52	35° 34' 58" N.	71° 26' 02" W.
53	34° 33' 10" N.	71° 37' 04" W.
54	33° 54' 49" N.	71° 52' 35" W.
55	33° 19' 23" N.	72° 17' 12" W.
56	32° 45' 31" N.	72° 54' 05" W.
57	31° 55' 13" N.	74° 12' 02" W.
58	31° 27' 14" N.	75° 15' 20" W.
59	31° 03' 16" N.	75° 51' 18" W.
60	30° 45' 42" N.	76° 31' 38" W.
61	30° 12' 48" N.	77° 18' 29" W.
62	29° 25' 17" N.	76° 56' 42" W.
63	28° 36' 59" N.	76° 47' 60" W.
64	28° 17' 13" N.	76° 40' 10" W.
65	28° 17' 12" N.	79° 11' 23" W.
66	27° 52' 56" N.	79° 28' 35" W.
67	27° 26' 01" N.	79° 31' 38" W.
68	27° 16' 13" N.	79° 34' 18" W.
69	27° 11' 54" N.	79° 34' 56" W.
70	27° 05' 59" N.	79° 35' 19" W.
71	27° 00' 28" N.	79° 35' 17" W.
72	26° 55' 16" N.	79° 34' 39" W.
73	26° 53' 58" N.	79° 34' 27" W.
74	26° 45' 46" N.	79° 32' 41" W.
75	26° 44' 30" N.	79° 32' 23" W.
76	26° 43' 40" N.	79° 32' 20" W.
77	26° 41' 12" N.	79° 32' 01" W.
78	26° 38' 13" N.	79° 31' 32" W.
79	26° 36' 30" N.	79° 31' 06" W.
80	26° 35' 21" N.	79° 30' 50" W.
81	26° 34' 51" N.	79° 30' 46" W.
82	26° 34' 11" N.	79° 30' 38" W.

Point	Latitude	Longitude	Point	Latitude	Longitude
83	26° 31' 12" N.	79° 30' 15" W.	139	24° 30' 06" N.	80° 19' 44" W.
84	26° 29' 05" N.	79° 29' 53" W.	140	24° 29' 38" N.	80° 21' 05" W.
85	26° 25' 31" N.	79° 29' 58" W.	141	24° 28' 18" N.	80° 24' 35" W.
86	26° 23' 29" N.	79° 29' 55" W.	142	24° 28' 06" N.	80° 25' 10" W.
87	26° 23' 21" N.	79° 29' 54" W.	143	24° 27' 23" N.	80° 27' 20" W.
88	26° 18' 57" N.	79° 31' 55" W.	144	24° 26' 30" N.	80° 29' 30" W.
89	26° 15' 26" N.	79° 33' 17" W.	145	24° 25' 07" N.	80° 32' 22" W.
90	26° 15' 13" N.	79° 33' 23" W.	146	24° 23' 30" N.	80° 36' 09" W.
91	26° 08' 09" N.	79° 35' 53" W.	147	24° 22' 33" N.	80° 38' 56" W.
92	26° 07' 47" N.	79° 36' 09" W.	148	24° 22' 07" N.	80° 39' 51" W.
93	26° 06' 59" N.	79° 36' 35" W.	149	24° 19' 31" N.	80° 45' 21" W.
94	26° 02' 52" N.	79° 38' 22" W.	150	24° 19' 16" N.	80° 45' 47" W.
95	25° 59' 30" N.	79° 40' 03" W.	151	24° 18' 38" N.	80° 46' 49" W.
96	25° 59' 16" N.	79° 40' 08" W.	152	24° 18' 35" N.	80° 46' 54" W.
97	25° 57' 48" N.	79° 40' 38" W.	153	24° 09' 51" N.	80° 59' 47" W.
98	25° 56' 18" N.	79° 41' 06" W.	154	24° 09' 48" N.	80° 59' 51" W.
99	25° 54' 04" N.	79° 41' 38" W.	155	24° 08' 58" N.	81° 01' 07" W.
100	25° 53' 24" N.	79° 41' 46" W.	156	24° 08' 30" N.	81° 01' 51" W.
101	25° 51' 54" N.	79° 41' 59" W.	157	24° 08' 26" N.	81° 01' 57" W.
102	25° 49' 33" N.	79° 42' 16" W.	158	24° 07' 28" N.	81° 03' 06" W.
103	25° 48' 24" N.	79° 42' 23" W.	159	24° 02' 20" N.	81° 09' 05" W.
104	25° 48' 20" N.	79° 42' 24" W.	160	23° 59' 60" N.	81° 11' 16" W.
105	25° 46' 26" N.	79° 42' 44" W.	161	23° 55' 32" N.	81° 12' 55" W.
106	25° 46' 16" N.	79° 42' 45" W.	162	23° 53' 52" N.	81° 19' 43" W.
107	25° 43' 40" N.	79° 42' 59" W.	163	23° 50' 52" N.	81° 29' 59" W.
108	25° 42' 31" N.	79° 42' 48" W.	164	23° 50' 02" N.	81° 39' 59" W.
109	25° 40' 37" N.	79° 42' 27" W.	165	23° 49' 05" N.	81° 49' 59" W.
110	25° 37' 24" N.	79° 42' 27" W.	166	23° 49' 05" N.	82° 00' 11" W.
111	25° 37' 08" N.	79° 42' 27" W.	167	23° 49' 42" N.	82° 09' 59" W.
112	25° 31' 03" N.	79° 42' 12" W.	168	23° 51' 14" N.	82° 24' 59" W.
113	25° 27' 59" N.	79° 42' 11" W.	169	23° 51' 14" N.	82° 39' 59" W.
114	25° 24' 04" N.	79° 42' 12" W.	170	23° 49' 42" N.	82° 48' 53" W.
115	25° 22' 21" N.	79° 42' 20" W.	171	23° 49' 32" N.	82° 51' 11" W.
116	25° 21' 29" N.	79° 42' 08" W.	172	23° 49' 24" N.	82° 59' 59" W.
117	25° 16' 52" N.	79° 41' 24" W.	173	23° 49' 52" N.	83° 14' 59" W.
118	25° 15' 57" N.	79° 41' 31" W.	174	23° 51' 22" N.	83° 25' 49" W.
119	25° 10' 39" N.	79° 41' 31" W.	175	23° 52' 27" N.	83° 33' 01" W.
120	25° 09' 51" N.	79° 41' 36" W.	176	23° 54' 04" N.	83° 41' 35" W.
121	25° 09' 03" N.	79° 41' 45" W.	177	23° 55' 47" N.	83° 48' 11" W.
122	25° 03' 55" N.	79° 42' 29" W.	178	23° 58' 38" N.	83° 59' 59" W.
123	25° 02' 60" N.	79° 42' 56" W.	179	24° 09' 37" N.	84° 29' 27" W.
124	25° 00' 30" N.	79° 44' 05" W.	180	24° 13' 20" N.	84° 38' 39" W.
125	24° 59' 03" N.	79° 44' 48" W.	181	24° 16' 41" N.	84° 46' 07" W.
126	24° 55' 28" N.	79° 45' 57" W.	182	24° 23' 30" N.	84° 59' 59" W.
127	24° 44' 18" N.	79° 49' 24" W.	183	24° 26' 37" N.	85° 06' 19" W.
128	24° 43' 04" N.	79° 49' 38" W.	184	24° 38' 57" N.	85° 31' 54" W.
129	24° 42' 36" N.	79° 50' 50" W.	185	24° 44' 17" N.	85° 43' 11" W.
130	24° 41' 47" N.	79° 52' 57" W.	186	24° 53' 57" N.	85° 59' 59" W.
131	24° 38' 32" N.	79° 59' 58" W.	187	25° 10' 44" N.	86° 30' 07" W.
132	24° 36' 27" N.	80° 03' 51" W.	188	25° 43' 15" N.	86° 21' 14" W.
133	24° 33' 18" N.	80° 12' 43" W.	189	26° 13' 13" N.	86° 06' 45" W.
134	24° 33' 05" N.	80° 13' 21" W.	190	26° 27' 22" N.	86° 13' 15" W.
135	24° 32' 13" N.	80° 15' 16" W.	191	26° 33' 46" N.	86° 37' 07" W.
136	24° 31' 27" N.	80° 16' 55" W.	192	26° 01' 24" N.	87° 29' 35" W.
137	24° 30' 57" N.	80° 17' 47" W.	193	25° 42' 25" N.	88° 33' 00" W.
138	24° 30' 14" N.	80° 19' 21" W.	194	25° 46' 54" N.	90° 29' 41" W.

Point	Latitude	Longitude
195	25° 44' 39" N.	90° 47' 05" W.
196	25° 51' 43" N.	91° 52' 50" W.
197	26° 17' 44" N.	93° 03' 59" W.
198	25° 59' 55" N.	93° 33' 52" W.
199	26° 00' 32" N.	95° 39' 27" W.
200	26° 00' 33" N.	96° 48' 30" W.

Point	Latitude	Longitude
201	25° 58' 32" N.	96° 55' 28" W.
202	25° 58' 15" N.	96° 58' 41" W.
203	25° 57' 58" N.	97° 01' 54" W.
204	25° 57' 41" N.	97° 05' 08" W.
205	25° 57' 24" N.	97° 08' 21" W.
206	25° 57' 24" N.	97° 08' 47" W.

- .3 the sea area located off the coasts of the Hawaiian Islands of Hawai'i, Maui, Oahu, Moloka'i, Ni'ihau, Kaua'i, Lāna'i, and Kaho'olawe, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

Point	Latitude	Longitude
1	22° 32' 54" N.	153° 00' 33" W.
2	23° 06' 05" N.	153° 28' 36" W.
3	23° 32' 11" N.	154° 02' 12" W.
4	23° 51' 47" N.	154° 36' 48" W.
5	24° 21' 49" N.	155° 51' 13" W.
6	24° 41' 47" N.	156° 27' 27" W.
7	24° 57' 33" N.	157° 22' 17" W.
8	25° 13' 41" N.	157° 54' 13" W.
9	25° 25' 31" N.	158° 30' 36" W.
10	25° 31' 19" N.	159° 09' 47" W.
11	25° 30' 31" N.	159° 54' 21" W.
12	25° 21' 53" N.	160° 39' 53" W.
13	25° 00' 06" N.	161° 38' 33" W.
14	24° 40' 49" N.	162° 13' 13" W.
15	24° 15' 53" N.	162° 43' 08" W.
16	23° 40' 50" N.	163° 13' 00" W.
17	23° 03' 20" N.	163° 32' 58" W.
18	22° 20' 09" N.	163° 44' 41" W.
19	21° 36' 45" N.	163° 46' 03" W.
20	20° 55' 26" N.	163° 37' 44" W.
21	20° 13' 34" N.	163° 19' 13" W.
22	19° 39' 03" N.	162° 53' 48" W.
23	19° 09' 43" N.	162° 20' 35" W.

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

- .3 The United States Caribbean Sea area includes:

- .1 the sea area located off the Atlantic and Caribbean coasts of the Commonwealth of Puerto Rico and the United States Virgin Islands, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

Point	Latitude	Longitude
1	17° 18' 37" N.	67° 32' 14" W.
2	19° 11' 14" N.	67° 26' 45" W.
3	19° 30' 28" N.	65° 16' 48" W.
4	19° 12' 25" N.	65° 6' 8" W.
5	18° 45' 13" N.	65° 0' 22" W.
6	18° 41' 14" N.	64° 59' 33" W.
7	18° 29' 22" N.	64° 53' 51" W.
8	18° 27' 35" N.	64° 53' 22" W.
9	18° 25' 21" N.	64° 52' 39" W.
10	18° 24' 30" N.	64° 52' 19" W.
11	18° 23' 51" N.	64° 51' 50" W.
12	18° 23' 42" N.	64° 51' 23" W.
13	18° 23' 36" N.	64° 50' 17" W.
14	18° 23' 48" N.	64° 49' 41" W.
15	18° 24' 11" N.	64° 49' 0" W.
16	18° 24' 28" N.	64° 47' 57" W.
17	18° 24' 18" N.	64° 47' 1" W.
18	18° 23' 13" N.	64° 46' 37" W.
19	18° 22' 37" N.	64° 45' 20" W.
20	18° 22' 39" N.	64° 44' 42" W.

Point	Latitude	Longitude
21	18° 22' 42" N.	64° 44' 36" W.
22	18° 22' 37" N.	64° 44' 24" W.
23	18° 22' 39" N.	64° 43' 42" W.
24	18° 22' 30" N.	64° 43' 36" W.
25	18° 22' 25" N.	64° 42' 58" W.
26	18° 22' 26" N.	64° 42' 28" W.
27	18° 22' 15" N.	64° 42' 3" W.
28	18° 22' 22" N.	64° 40' 60" W.
29	18° 21' 57" N.	64° 40' 15" W.
30	18° 21' 51" N.	64° 38' 23" W.
31	18° 21' 22" N.	64° 38' 16" W.
32	18° 20' 39" N.	64° 38' 33" W.
33	18° 19' 15" N.	64° 38' 14" W.
34	18° 19' 7" N.	64° 38' 16" W.
35	18° 17' 23" N.	64° 39' 38" W.
36	18° 16' 43" N.	64° 39' 41" W.
37	18° 11' 33" N.	64° 38' 58" W.
38	18° 3' 2" N.	64° 38' 3" W.
39	18° 2' 56" N.	64° 29' 35" W.
40	18° 2' 51" N.	64° 27' 2" W.

Point	Latitude	Longitude
41	18° 2' 30" N.	64° 21' 8" W.
42	18° 2' 31" N.	64° 20' 8" W.
43	18° 2' 3" N.	64° 15' 57" W.
44	18° 0' 12" N.	64° 2' 29" W.
45	17° 59' 58" N.	64° 1' 4" W.
46	17° 58' 47" N.	63° 57' 1" W.
47	17° 57' 51" N.	63° 53' 54" W.
48	17° 56' 38" N.	63° 53' 21" W.

Point	Latitude	Longitude
49	17° 39' 40" N.	63° 54' 53" W.
50	17° 37' 8" N.	63° 55' 10" W.
51	17° 30' 21" N.	63° 55' 56" W.
52	17° 11' 36" N.	63° 57' 57" W.
53	17° 4' 60" N.	63° 58' 41" W.
54	16° 59' 49" N.	63° 59' 18" W.
55	17° 18' 37" N.	67° 32' 14" W."

Annexe
Amendements
aux règles 13 et 14
et à l'Appendice VII de l'Annexe VI révisée de MARPOL

1 Remplacer le texte du paragraphe 6 de la règle 13 par ce qui suit:

«6 Aux fins de la présente règle, les zones de contrôle des émissions sont:

- .1 la zone de l'Amérique du Nord, qui correspond à la zone délimitée par les coordonnées indiquées dans l'Appendice VII de la présente Annexe;
- .2 la zone maritime caraïbe des États-Unis, qui correspond à la zone délimitée par les coordonnées indiquées dans l'Appendice VII de la présente Annexe; et
- .3 toute autre zone maritime, y compris toute zone portuaire, désignée par l'Organisation conformément aux critères et procédures décrits dans l'Appendice III de la présente Annexe.»

2 Modification sans objet en français.

«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^{er} janvier 1990 ou après cette date, mais avant le 1^{er} 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.»

3 Remplacer le texte du paragraphe 3 de la règle 14 par ce qui suit:

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

- .1 la zone de la mer Baltique, telle que définie dans la règle 1.11.2 de l'Annexe I, et la zone de la mer du Nord, telle que définie dans la règle 1.14.6 de l'Annexe V;
- .2 la zone de l'Amérique du Nord, telle que délimitée par les coordonnées indiquées dans l'Appendice VII de la présente Annexe;
- .3 la zone maritime caraïbe des États-Unis, telle que délimitée par les coordonnées indiquées dans l'Appendice VII de la présente Annexe; et
- .4 toute autre zone maritime, y compris toute zone portuaire, désignée par l'Organisation conformément aux critères et procédures décrits dans l'Appendice III de la présente Annexe.»

4 Au paragraphe 4 de la règle 14, insérer un nouvel alinéa .4, libellé comme suit:

«4 Avant le 1^{er} janvier 2020, la teneur en soufre du fuel-oil mentionnée au paragraphe 4 de la présente règle ne s'applique pas aux navires exploités dans la zone de l'Amérique du Nord ou la zone maritime caraïbe des États-Unis définie dans le paragraphe 3, construits le 1^{er} août 2011 ou avant cette date qui sont propulsés par des chaudières de propulsion non conçues à l'origine pour fonctionner en permanence au distillat marine ou au gaz naturel.»

5 Le texte du paragraphe 7 de la règle 14 est remplacé par ce qui suit:

«7 Durant les douze premiers mois qui suivent immédiatement l'entrée en vigueur d'un amendement désignant une zone spécifique de contrôle des émissions en vertu du paragraphe 3 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 et des prescriptions du paragraphe 5 de la présente règle dans la mesure où elles concernent le paragraphe 4 de la présente règle.»

6 Remplace l'Appendice VII par ce qui suit:

«Appendice VII
Zones de contrôle des émissions
(Règle 13.6 et règle 14.3)

- .1 Les limites des zones de contrôle des émissions désignées en vertu des règles 13.6 et 14.3, autres que les zones de la mer Baltique et de la mer du Nord, sont décrites dans le présent Appendice.
- .2 La zone de l'Amérique du Nord comprend:
 - .1 la zone maritime située au large des côtes pacifique des États-Unis et du Canada, délimitée par les lignes géodésiques reliant les points géographiques suivants:

Point	Latitude	Longitude	Point	Latitude	Longitude
1	32° 32' 10" N.	117° 06' 11" W.	9	30° 33' 25" N.	121° 47' 29" W.
2	32° 32' 04" N.	117° 07' 29" W.	10	31° 46' 11" N.	123° 17' 22" W.
3	32° 31' 39" N.	117° 14' 20" W.	11	32° 21' 58" N.	123° 50' 44" W.
4	32° 33' 13" N.	117° 15' 50" W.	12	32° 56' 39" N.	124° 11' 47" W.
5	32° 34' 21" N.	117° 22' 01" W.	13	33° 40' 12" N.	124° 27' 15" W.
6	32° 35' 23" N.	117° 27' 53" W.	14	34° 31' 28" N.	125° 16' 52" W.
7	32° 37' 38" N.	117° 49' 34" W.	15	35° 14' 38" N.	125° 43' 23" W.
8	31° 07' 59" N.	118° 36' 21" W.	16	35° 43' 60" N.	126° 18' 53" W.

Point	Latitude	Longitude
17	36° 16' 25" N.	126° 45' 30" W.
18	37° 01' 35" N.	127° 07' 18" W.
19	37° 45' 39" N.	127° 38' 02" W.
20	38° 25' 08" N.	127° 52' 60" W.
21	39° 25' 05" N.	128° 31' 23" W.
22	40° 18' 47" N.	128° 45' 46" W.
23	41° 13' 39" N.	128° 40' 22" W.
24	42° 12' 49" N.	129° 00' 38" W.
25	42° 47' 34" N.	129° 05' 42" W.
26	43° 26' 22" N.	129° 01' 26" W.
27	44° 24' 43" N.	128° 41' 23" W.
28	45° 30' 43" N.	128° 40' 02" W.
29	46° 11' 01" N.	128° 49' 01" W.
30	46° 33' 55" N.	129° 04' 29" W.
31	47° 39' 55" N.	131° 15' 41" W.
32	48° 32' 32" N.	132° 41' 00" W.

Point	Latitude	Longitude
33	48° 57' 47" N.	133° 14' 47" W.
34	49° 22' 39" N.	134° 15' 51" W.
35	50° 01' 52" N.	135° 19' 01" W.
36	51° 03' 18" N.	136° 45' 45" W.
37	51° 54' 04" N.	137° 41' 54" W.
38	52° 45' 12" N.	138° 20' 14" W.
39	53° 29' 20" N.	138° 40' 36" W.
40	53° 40' 39" N.	138° 48' 53" W.
41	54° 13' 45" N.	139° 32' 38" W.
42	54° 39' 25" N.	139° 56' 19" W.
43	55° 20' 18" N.	140° 55' 45" W.
44	56° 07' 12" N.	141° 36' 18" W.
45	56° 28' 32" N.	142° 17' 19" W.
46	56° 37' 19" N.	142° 48' 57" W.
47	58° 51' 04" N.	153° 15' 03" W.

2. les zones maritimes situées au large des côtes atlantique des États-Unis, du Canada et de la France (Saint-Pierre-et-Miquelon), et au large des côtes américaines du golfe du Mexique, délimitées par les lignes géodésiques reliant les points géographiques suivants:

Point	Latitude	Longitude
1	60° 00' 00" N.	64° 09' 36" W.
2	60° 00' 00" N.	56° 43' 00" W.
3	58° 54' 01" N.	55° 38' 05" W.
4	57° 50' 52" N.	55° 03' 47" W.
5	57° 35' 13" N.	54° 00' 59" W.
6	57° 14' 20" N.	53° 07' 58" W.
7	56° 48' 09" N.	52° 23' 29" W.
8	56° 18' 13" N.	51° 49' 42" W.
9	54° 23' 21" N.	50° 17' 44" W.
10	53° 44' 54" N.	50° 07' 17" W.
11	53° 04' 59" N.	50° 10' 05" W.
12	52° 20' 06" N.	49° 57' 09" W.
13	51° 34' 20" N.	48° 52' 45" W.
14	50° 40' 15" N.	48° 16' 04" W.
15	50° 02' 28" N.	48° 07' 03" W.
16	49° 24' 03" N.	48° 09' 35" W.
17	48° 39' 22" N.	47° 55' 17" W.
18	47° 24' 25" N.	47° 46' 56" W.
19	46° 35' 12" N.	48° 00' 54" W.
20	45° 19' 45" N.	48° 43' 28" W.
21	44° 43' 38" N.	49° 16' 50" W.
22	44° 16' 38" N.	49° 51' 23" W.
23	43° 53' 15" N.	50° 34' 01" W.
24	43° 36' 06" N.	51° 20' 41" W.
25	43° 23' 59" N.	52° 17' 22" W.
26	43° 19' 50" N.	53° 20' 13" W.
27	43° 21' 14" N.	54° 09' 20" W.
28	43° 29' 41" N.	55° 07' 41" W.
29	42° 40' 12" N.	55° 31' 44" W.
30	41° 58' 19" N.	56° 09' 34" W.
31	41° 20' 21" N.	57° 05' 13" W.
32	40° 55' 34" N.	58° 02' 55" W.
33	40° 41' 38" N.	59° 05' 18" W.
34	40° 38' 33" N.	60° 12' 20" W.
35	40° 45' 46" N.	61° 14' 03" W.
36	41° 04' 52" N.	62° 17' 49" W.
37	40° 36' 55" N.	63° 10' 49" W.
38	40° 17' 32" N.	64° 08' 37" W.

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

Point	Latitude	Longitude	Point	Latitude	Longitude
77	26° 41' 12" N.	79° 32' 01" W.	136	24° 31' 27" N.	80° 16' 55" W.
78	26° 38' 13" N.	79° 31' 32" W.	137	24° 30' 57" N.	80° 17' 47" W.
79	26° 36' 30" N.	79° 31' 06" W.	138	24° 30' 14" N.	80° 19' 21" W.
80	26° 35' 21" N.	79° 30' 50" W.	139	24° 30' 06" N.	80° 19' 44" W.
81	26° 34' 51" N.	79° 30' 46" W.	140	24° 29' 38" N.	80° 21' 05" W.
82	26° 34' 11" N.	79° 30' 38" W.	141	24° 28' 18" N.	80° 24' 35" W.
83	26° 31' 12" N.	79° 30' 15" W.	142	24° 28' 06" N.	80° 25' 10" W.
84	26° 29' 05" N.	79° 29' 53" W.	143	24° 27' 23" N.	80° 27' 20" W.
85	26° 25' 31" N.	79° 29' 58" W.	144	24° 26' 30" N.	80° 29' 30" W.
86	26° 23' 29" N.	79° 29' 55" W.	145	24° 25' 07" N.	80° 32' 22" W.
87	26° 23' 21" N.	79° 29' 54" W.	146	24° 23' 30" N.	80° 36' 09" W.
88	26° 18' 57" N.	79° 31' 55" W.	147	24° 22' 33" N.	80° 38' 56" W.
89	26° 15' 26" N.	79° 33' 17" W.	148	24° 22' 07" N.	80° 39' 51" W.
90	26° 15' 13" N.	79° 33' 23" W.	149	24° 19' 31" N.	80° 45' 21" W.
91	26° 08' 09" N.	79° 35' 53" W.	150	24° 19' 16" N.	80° 45' 47" W.
92	26° 07' 47" N.	79° 36' 09" W.	151	24° 18' 38" N.	80° 46' 49" W.
93	26° 06' 59" N.	79° 36' 35" W.	152	24° 18' 35" N.	80° 46' 54" W.
94	26° 02' 52" N.	79° 38' 22" W.	153	24° 09' 51" N.	80° 59' 47" W.
95	25° 59' 30" N.	79° 40' 03" W.	154	24° 09' 48" N.	80° 59' 51" W.
96	25° 59' 16" N.	79° 40' 08" W.	155	24° 08' 58" N.	81° 01' 07" W.
97	25° 57' 48" N.	79° 40' 38" W.	156	24° 08' 30" N.	81° 01' 51" W.
98	25° 56' 18" N.	79° 41' 06" W.	157	24° 08' 26" N.	81° 01' 57" W.
99	25° 54' 04" N.	79° 41' 38" W.	158	24° 07' 28" N.	81° 03' 06" W.
100	25° 53' 24" N.	79° 41' 46" W.	159	24° 02' 20" N.	81° 09' 05" W.
101	25° 51' 54" N.	79° 41' 59" W.	160	23° 59' 60" N.	81° 11' 16" W.
102	25° 49' 33" N.	79° 42' 16" W.	161	23° 55' 32" N.	81° 12' 55" W.
103	25° 48' 24" N.	79° 42' 23" W.	162	23° 53' 52" N.	81° 19' 43" W.
104	25° 48' 20" N.	79° 42' 24" W.	163	23° 50' 52" N.	81° 29' 59" W.
105	25° 46' 26" N.	79° 42' 44" W.	164	23° 50' 02" N.	81° 39' 59" W.
106	25° 46' 16" N.	79° 42' 45" W.	165	23° 49' 05" N.	81° 49' 59" W.
107	25° 43' 40" N.	79° 42' 59" W.	166	23° 49' 05" N.	82° 00' 11" W.
108	25° 42' 31" N.	79° 42' 48" W.	167	23° 49' 42" N.	82° 09' 59" W.
109	25° 40' 37" N.	79° 42' 27" W.	168	23° 51' 14" N.	82° 24' 59" W.
110	25° 37' 24" N.	79° 42' 27" W.	169	23° 51' 14" N.	82° 39' 59" W.
111	25° 37' 08" N.	79° 42' 27" W.	170	23° 49' 42" N.	82° 48' 53" W.
112	25° 31' 03" N.	79° 42' 12" W.	171	23° 49' 32" N.	82° 51' 11" W.
113	25° 27' 59" N.	79° 42' 11" W.	172	23° 49' 24" N.	82° 59' 59" W.
114	25° 24' 04" N.	79° 42' 12" W.	173	23° 49' 52" N.	83° 14' 59" W.
115	25° 22' 21" N.	79° 42' 20" W.	174	23° 51' 22" N.	83° 25' 49" W.
116	25° 21' 29" N.	79° 42' 08" W.	175	23° 52' 27" N.	83° 33' 01" W.
117	25° 16' 52" N.	79° 41' 24" W.	176	23° 54' 04" N.	83° 41' 35" W.
118	25° 15' 57" N.	79° 41' 31" W.	177	23° 55' 47" N.	83° 48' 11" W.
119	25° 10' 39" N.	79° 41' 31" W.	178	23° 58' 38" N.	83° 59' 59" W.
120	25° 09' 51" N.	79° 41' 36" W.	179	24° 09' 37" N.	84° 29' 27" W.
121	25° 09' 03" N.	79° 41' 45" W.	180	24° 13' 20" N.	84° 38' 39" W.
122	25° 03' 55" N.	79° 42' 29" W.	181	24° 16' 41" N.	84° 46' 07" W.
123	25° 02' 60" N.	79° 42' 56" W.	182	24° 23' 30" N.	84° 59' 59" W.
124	25° 00' 30" N.	79° 44' 05" W.	183	24° 26' 37" N.	85° 06' 19" W.
125	24° 59' 03" N.	79° 44' 48" W.	184	24° 38' 57" N.	85° 31' 54" W.
126	24° 55' 28" N.	79° 45' 57" W.	185	24° 44' 17" N.	85° 43' 11" W.
127	24° 44' 18" N.	79° 49' 24" W.	186	24° 53' 57" N.	85° 59' 59" W.
128	24° 43' 04" N.	79° 49' 38" W.	187	25° 10' 44" N.	86° 30' 07" W.
129	24° 42' 36" N.	79° 50' 50" W.	188	25° 43' 15" N.	86° 21' 14" W.
130	24° 41' 47" N.	79° 52' 57" W.	189	26° 13' 13" N.	86° 06' 45" W.
131	24° 38' 32" N.	79° 59' 58" W.	190	26° 27' 22" N.	86° 13' 15" W.
132	24° 36' 27" N.	80° 03' 51" W.	191	26° 33' 46" N.	86° 37' 07" W.
133	24° 33' 18" N.	80° 12' 43" W.	192	26° 01' 24" N.	87° 29' 35" W.
134	24° 33' 05" N.	80° 13' 21" W.	193	25° 42' 25" N.	88° 33' 00" W.
135	24° 32' 13" N.	80° 15' 16" W.	194	25° 46' 54" N.	90° 29' 41" W.

Point	Latitude	Longitude
195	25° 44' 39" N.	90° 47' 05" W.
196	25° 51' 43" N.	91° 52' 50" W.
197	26° 17' 44" N.	93° 03' 59" W.
198	25° 59' 55" N.	93° 33' 52" W.
199	26° 00' 32" N.	95° 39' 27" W.
200	26° 00' 33" N.	96° 48' 30" W.

Point	Latitude	Longitude
201	25° 58' 32" N.	96° 55' 28" W.
202	25° 58' 15" N.	96° 58' 41" W.
203	25° 57' 58" N.	97° 01' 54" W.
204	25° 57' 41" N.	97° 05' 08" W.
205	25° 57' 24" N.	97° 08' 21" W.
206	25° 57' 24" N.	97° 08' 47" W.

- .3 la zone maritime située au large des côtes des îles hawaïennes de Hawaï, Maui, Oahu, Molokai, Niihau, Kauai, Lānai, et Kahoolawe, délimitée par les lignes géodésiques reliant les points géographiques suivants:

Point	Latitude	Longitude
1	22° 32' 54" N.	153° 00' 33" W.
2	23° 06' 05" N.	153° 28' 36" W.
3	23° 32' 11" N.	154° 02' 12" W.
4	23° 51' 47" N.	154° 36' 48" W.
5	24° 21' 49" N.	155° 51' 13" W.
6	24° 41' 47" N.	156° 27' 27" W.
7	24° 57' 33" N.	157° 22' 17" W.
8	25° 13' 41" N.	157° 54' 13" W.
9	25° 25' 31" N.	158° 30' 36" W.
10	25° 31' 19" N.	159° 09' 47" W.
11	25° 30' 31" N.	159° 54' 21" W.
12	25° 21' 53" N.	160° 39' 53" W.
13	25° 00' 06" N.	161° 38' 33" W.
14	24° 40' 49" N.	162° 13' 13" W.
15	24° 15' 53" N.	162° 43' 08" W.
16	23° 40' 50" N.	163° 13' 00" W.
17	23° 03' 20" N.	163° 32' 58" W.
18	22° 20' 09" N.	163° 44' 41" W.
19	21° 36' 45" N.	163° 46' 03" W.
20	20° 55' 26" N.	163° 37' 44" W.
21	20° 13' 34" N.	163° 19' 13" W.
22	19° 39' 03" N.	162° 53' 48" W.
23	19° 09' 43" N.	162° 20' 35" W.

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

- .3 La zone maritime caraïbe des États-Unis comprend:

- .1 la zone maritime située au large des côtes atlantique et caraïbe de l'État libre associé de Porto Rico et des îles Vierges des États-Unis qui est délimitée par les lignes géodésiques reliant les coordonnées suivantes:

Point	Latitude	Longitude
1	17° 18' 37" N.	67° 32' 14" W.
2	19° 11' 14" N.	67° 26' 45" W.
3	19° 30' 28" N.	65° 16' 48" W.
4	19° 12' 25" N.	65° 06' 08" W.
5	18° 45' 13" N.	65° 00' 22" W.
6	18° 41' 14" N.	64° 59' 33" W.
7	18° 29' 22" N.	64° 53' 51" W.
8	18° 27' 35" N.	64° 53' 22" W.
9	18° 25' 21" N.	64° 52' 39" W.
10	18° 24' 30" N.	64° 52' 19" W.
11	18° 23' 51" N.	64° 51' 50" W.
12	18° 23' 42" N.	64° 51' 23" W.
13	18° 23' 36" N.	64° 50' 17" W.
14	18° 23' 48" N.	64° 49' 41" W.
15	18° 24' 11" N.	64° 49' 00" W.
16	18° 24' 28" N.	64° 47' 57" W.
17	18° 24' 18" N.	64° 47' 01" W.
18	18° 23' 13" N.	64° 46' 37" W.
19	18° 22' 37" N.	64° 45' 20" W.
20	18° 22' 39" N.	64° 44' 42" W.

Point	Latitude	Longitude
21	18° 22' 42" N.	64° 44' 36" W.
22	18° 22' 37" N.	64° 44' 24" W.
23	18° 22' 39" N.	64° 43' 42" W.
24	18° 22' 30" N.	64° 43' 36" W.
25	18° 22' 25" N.	64° 42' 58" W.
26	18° 22' 26" N.	64° 42' 28" W.
27	18° 22' 15" N.	64° 42' 03" W.
28	18° 22' 22" N.	64° 40' 60" W.
29	18° 21' 57" N.	64° 40' 15" W.
30	18° 21' 51" N.	64° 38' 23" W.
31	18° 21' 22" N.	64° 38' 16" W.
32	18° 20' 39" N.	64° 38' 33" W.
33	18° 19' 15" N.	64° 38' 14" W.
34	18° 19' 07" N.	64° 38' 16" W.
35	18° 17' 23" N.	64° 39' 38" W.
36	18° 16' 43" N.	64° 39' 41" W.
37	18° 11' 33" N.	64° 38' 58" W.
38	18° 03' 02" N.	64° 38' 03" W.
39	18° 02' 56" N.	64° 29' 35" W.
40	18° 02' 51" N.	64° 27' 02" W.

Point	Latitude	Longitude
41	18° 02' 30" N.	64° 21' 08" W.
42	18° 02' 31" N.	64° 20' 08" W.
43	18° 02' 03" N.	64° 15' 57" W.
44	18° 00' 12" N.	64° 02' 29" W.
45	17° 59' 58" N.	64° 01' 04" W.
46	17° 58' 47" N.	63° 57' 01" W.
47	17° 57' 51" N.	63° 53' 54" W.
48	17° 56' 38" N.	63° 53' 21" W.

Point	Latitude	Longitude
49	17° 39' 40" N.	63° 54' 53" W.
50	17° 37' 08" N.	63° 55' 10" W.
51	17° 30' 21" N.	63° 55' 56" W.
52	17° 11' 36" N.	63° 57' 57" W.
53	17° 04' 60" N.	63° 58' 41" W.
54	16° 59' 49" N.	63° 59' 18" W.
55	17° 18' 37" N.	67° 32' 14" W.»

Anlage
Änderungen
der Regeln 13 und 14
sowie des Anhangs VII der revidierten Anlage VI von MARPOL

1 Regel 13 Absatz 6 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„6 Im Sinne dieser Regel sind folgende Gebiete Emissions-Überwachungsgebiete:

- .1 das nordamerikanische Gebiet, das heißt das durch die in Anhang VII angegebenen Koordinaten umschriebene Gebiet,
- .2 das karibische Seegebiet der Vereinigten Staaten, das heißt das durch die in Anhang VII angegebenen Koordinaten umschriebene Gebiet, und
- .3 alle anderen von der Organisation entsprechend den in Anhang III niedergelegten Kriterien und Verfahren festgelegten Seegebiete samt Hafengebieten.“

2 Regel 13 Absatz 7.3 erhält folgenden Wortlaut: [Die Änderung des englischen Wortlauts besteht in einer redaktionellen Korrektur, die sich nicht auf die deutsche Übersetzung auswirkt.]

3 Regel 14 Absatz 3 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3 Im Sinne dieser Regel gehören folgende Gebiete zu den Emissions-Überwachungsgebieten:

- .1 das Ostseegebiet im Sinne der Anlage I Regel 1 Absatz 11.2 und das Nordseegebiet im Sinne der Anlage V Regel 1 Absatz 14.6,
- .2 das nordamerikanische Gebiet, wie es durch die in Anhang VII angegebenen Koordinaten umschrieben wird,
- .3 das karibische Seegebiet der Vereinigten Staaten, wie es durch die in Anhang VII angegebenen Koordinaten umschrieben wird, sowie
- .4 alle anderen von der Organisation entsprechend den in Anhang III niedergelegten Kriterien und Verfahren festgelegten Seegebiete samt Hafengebieten.“

4 Ein neuer Unterabsatz 4 mit folgendem Wortlaut wird an Regel 14 Absatz 4 angefügt:

„4 Vor dem 1. Januar 2020 gilt der in diesem Absatz bezeichnete Schwefelgehalt des ölhaltigen Brennstoffs nicht für am oder vor dem 1. August 2011 gebaute Schiffe, die im nordamerikanischen Gebiet oder im karibischen Seegebiet der Vereinigten Staaten im Sinne des Absatzes 3 betrieben werden und zu deren Antriebsanlage Kessel gehören, die ursprünglich nicht für den Dauerbetrieb mit Destillatkraftstoff für Schiffe oder mit Erdgas ausgelegt waren.“

5 Regel 14 Absatz 7 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„7 In den ersten zwölf Monaten unmittelbar nach dem Inkrafttreten einer Änderung, mit der ein bestimmtes Emissions-Überwachungsgebiet nach Absatz 3 festgelegt 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.“

6 Anhang VII wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Anhang VII

Emissions-Überwachungsgebiete

(Regel 13 Absatz 6 und Regel 14 Absatz 3)

.1 Die Grenzen der nach Regel 13 Absatz 6 und Regel 14 Absatz 3 festgelegten Emissions-Überwachungsgebiete, mit Ausnahme des Ostsee- und des Nordseegebiets, sind in diesem Anhang niedergelegt.

.2 Das nordamerikanische Gebiet umfasst

- .1 das Seegebiet vor der Pazifikküste der Vereinigten Staaten und Kanadas, das von den geodätischen Linien umschlossen ist, welche die folgenden Koordinaten verbinden:

Punkt	geografische Breite	geografische Länge
1	32° 32' 10" N	117° 06' 11" W
2	32° 32' 04" N	117° 07' 29" W
3	32° 31' 39" N	117° 14' 20" W
4	32° 33' 13" N	117° 15' 50" W
5	32° 34' 21" N	117° 22' 01" W
6	32° 35' 23" N	117° 27' 53" W
7	32° 37' 38" N	117° 49' 34" W
8	31° 07' 59" N	118° 36' 21" W
9	30° 33' 25" N	121° 47' 29" W
10	31° 46' 11" N	123° 17' 22" W
11	32° 21' 58" N	123° 50' 44" W
12	32° 56' 39" N	124° 11' 47" W
13	33° 40' 12" N	124° 27' 15" W
14	34° 31' 28" N	125° 16' 52" W

Punkt	geografische Breite	geografische Länge
15	35° 14' 38" N	125° 43' 23" W
16	35° 43' 60" N	126° 18' 53" W
17	36° 16' 25" N	126° 45' 30" W
18	37° 01' 35" N	127° 07' 18" W
19	37° 45' 39" N	127° 38' 02" W
20	38° 25' 08" N	127° 52' 60" W
21	39° 25' 05" N	128° 31' 23" W
22	40° 18' 47" N	128° 45' 46" W
23	41° 13' 39" N	128° 40' 22" W
24	42° 12' 49" N	129° 00' 38" W
25	42° 47' 34" N	129° 05' 42" W
26	43° 26' 22" N	129° 01' 26" W
27	44° 24' 43" N	128° 41' 23" W
28	45° 30' 43" N	128° 40' 02" W

Punkt	geografische Breite	geografische Länge
29	46° 11' 01" N	128° 49' 01" W
30	46° 33' 55" N	129° 04' 29" W
31	47° 39' 55" N	131° 15' 41" W
32	48° 32' 32" N	132° 41' 00" W
33	48° 57' 47" N	133° 14' 47" W
34	49° 22' 39" N	134° 15' 51" W
35	50° 01' 52" N	135° 19' 01" W
36	51° 03' 18" N	136° 45' 45" W
37	51° 54' 04" N	137° 41' 54" W
38	52° 45' 12" N	138° 20' 14" W

Punkt	geografische Breite	geografische Länge
39	53° 29' 20" N	138° 40' 36" W
40	53° 40' 39" N	138° 48' 53" W
41	54° 13' 45" N	139° 32' 38" W
42	54° 39' 25" N	139° 56' 19" W
43	55° 20' 18" N	140° 55' 45" W
44	56° 07' 12" N	141° 36' 18" W
45	56° 28' 32" N	142° 17' 19" W
46	56° 37' 19" N	142° 48' 57" W
47	58° 51' 04" N	153° 15' 03" W

- .2 die Seegebiete vor der Atlantikküste der Vereinigten Staaten, Kanadas und Frankreichs (St. Pierre und Miquelon) sowie vor der Küste der Vereinigten Staaten am Golf von Mexiko, die von den geodätischen Linien umschlossen sind, welche die folgenden Koordinaten verbinden:

Punkt	geografische Breite	geografische Länge
1	60° 00' 00" N	64° 09' 36" W
2	60° 00' 00" N	56° 43' 00" W
3	58° 54' 01" N	55° 38' 05" W
4	57° 50' 52" N	55° 03' 47" W
5	57° 35' 13" N	54° 00' 59" W
6	57° 14' 20" N	53° 07' 58" W
7	56° 48' 09" N	52° 23' 29" W
8	56° 18' 13" N	51° 49' 42" W
9	54° 23' 21" N	50° 17' 44" W
10	53° 44' 54" N	50° 07' 17" W
11	53° 04' 59" N	50° 10' 05" W
12	52° 20' 06" N	49° 57' 09" W
13	51° 34' 20" N	48° 52' 45" W
14	50° 40' 15" N	48° 16' 04" W
15	50° 02' 28" N	48° 07' 03" W
16	49° 24' 03" N	48° 09' 35" W
17	48° 39' 22" N	47° 55' 17" W
18	47° 24' 25" N	47° 46' 56" W
19	46° 35' 12" N	48° 00' 54" W
20	45° 19' 45" N	48° 43' 28" W
21	44° 43' 38" N	49° 16' 50" W
22	44° 16' 38" N	49° 51' 23" W
23	43° 53' 15" N	50° 34' 01" W
24	43° 36' 06" N	51° 20' 41" W
25	43° 23' 59" N	52° 17' 22" W
26	43° 19' 50" N	53° 20' 13" W
27	43° 21' 14" N	54° 09' 20" W
28	43° 29' 41" N	55° 07' 41" W
29	42° 40' 12" N	55° 31' 44" W
30	41° 58' 19" N	56° 09' 34" W
31	41° 20' 21" N	57° 05' 13" W
32	40° 55' 34" N	58° 02' 55" W
33	40° 41' 38" N	59° 05' 18" W
34	40° 38' 33" N	60° 12' 20" W
35	40° 45' 46" N	61° 14' 03" W
36	41° 04' 52" N	62° 17' 49" W
37	40° 36' 55" N	63° 10' 49" W
38	40° 17' 32" N	64° 08' 37" W
39	40° 07' 46" N	64° 59' 31" W
40	40° 05' 44" N	65° 53' 07" W
41	39° 58' 05" N	65° 59' 51" W
42	39° 28' 24" N	66° 21' 14" W
43	39° 01' 54" N	66° 48' 33" W
44	38° 39' 16" N	67° 20' 59" W

Punkt	geografische Breite	geografische Länge
45	38° 19' 20" N	68° 02' 01" W
46	38° 05' 29" N	68° 46' 55" W
47	37° 58' 14" N	69° 34' 07" W
48	37° 57' 47" N	70° 24' 09" W
49	37° 52' 46" N	70° 37' 50" W
50	37° 18' 37" N	71° 08' 33" W
51	36° 32' 25" N	71° 33' 59" W
52	35° 34' 58" N	71° 26' 02" W
53	34° 33' 10" N	71° 37' 04" W
54	33° 54' 49" N	71° 52' 35" W
55	33° 19' 23" N	72° 17' 12" W
56	32° 45' 31" N	72° 54' 05" W
57	31° 55' 13" N	74° 12' 02" W
58	31° 27' 14" N	75° 15' 20" W
59	31° 03' 16" N	75° 51' 18" W
60	30° 45' 42" N	76° 31' 38" W
61	30° 12' 48" N	77° 18' 29" W
62	29° 25' 17" N	76° 56' 42" W
63	28° 36' 59" N	76° 47' 60" W
64	28° 17' 13" N	76° 40' 10" W
65	28° 17' 12" N	79° 11' 23" W
66	27° 52' 56" N	79° 28' 35" W
67	27° 26' 01" N	79° 31' 38" W
68	27° 16' 13" N	79° 34' 18" W
69	27° 11' 54" N	79° 34' 56" W
70	27° 05' 59" N	79° 35' 19" W
71	27° 00' 28" N	79° 35' 17" W
72	26° 55' 16" N	79° 34' 39" W
73	26° 53' 58" N	79° 34' 27" W
74	26° 45' 46" N	79° 32' 41" W
75	26° 44' 30" N	79° 32' 23" W
76	26° 43' 40" N	79° 32' 20" W
77	26° 41' 12" N	79° 32' 01" W
78	26° 38' 13" N	79° 31' 32" W
79	26° 36' 30" N	79° 31' 06" W
80	26° 35' 21" N	79° 30' 50" W
81	26° 34' 51" N	79° 30' 46" W
82	26° 34' 11" N	79° 30' 38" W
83	26° 31' 12" N	79° 30' 15" W
84	26° 29' 05" N	79° 29' 53" W
85	26° 25' 31" N	79° 29' 58" W
86	26° 23' 29" N	79° 29' 55" W
87	26° 23' 21" N	79° 29' 54" W
88	26° 18' 57" N	79° 31' 55" W

Punkt	geografische Breite	geografische Länge	Punkt	geografische Breite	geografische Länge
89	26° 15' 26" N	79° 33' 17" W	148	24° 22' 07" N	80° 39' 51" W
90	26° 15' 13" N	79° 33' 23" W	149	24° 19' 31" N	80° 45' 21" W
91	26° 08' 09" N	79° 35' 53" W	150	24° 19' 16" N	80° 45' 47" W
92	26° 07' 47" N	79° 36' 09" W	151	24° 18' 38" N	80° 46' 49" W
93	26° 06' 59" N	79° 36' 35" W	152	24° 18' 35" N	80° 46' 54" W
94	26° 02' 52" N	79° 38' 22" W	153	24° 09' 51" N	80° 59' 47" W
95	25° 59' 30" N	79° 40' 03" W	154	24° 09' 48" N	80° 59' 51" W
96	25° 59' 16" N	79° 40' 08" W	155	24° 08' 58" N	81° 01' 07" W
97	25° 57' 48" N	79° 40' 38" W	156	24° 08' 30" N	81° 01' 51" W
98	25° 56' 18" N	79° 41' 06" W	157	24° 08' 26" N	81° 01' 57" W
99	25° 54' 04" N	79° 41' 38" W	158	24° 07' 28" N	81° 03' 06" W
100	25° 53' 24" N	79° 41' 46" W	159	24° 02' 20" N	81° 09' 05" W
101	25° 51' 54" N	79° 41' 59" W	160	23° 59' 60" N	81° 11' 16" W
102	25° 49' 33" N	79° 42' 16" W	161	23° 55' 32" N	81° 12' 55" W
103	25° 48' 24" N	79° 42' 23" W	162	23° 53' 52" N	81° 19' 43" W
104	25° 48' 20" N	79° 42' 24" W	163	23° 50' 52" N	81° 29' 59" W
105	25° 46' 26" N	79° 42' 44" W	164	23° 50' 02" N	81° 39' 59" W
106	25° 46' 16" N	79° 42' 45" W	165	23° 49' 05" N	81° 49' 59" W
107	25° 43' 40" N	79° 42' 59" W	166	23° 49' 05" N	82° 00' 11" W
108	25° 42' 31" N	79° 42' 48" W	167	23° 49' 42" N	82° 09' 59" W
109	25° 40' 37" N	79° 42' 27" W	168	23° 51' 14" N	82° 24' 59" W
110	25° 37' 24" N	79° 42' 27" W	169	23° 51' 14" N	82° 39' 59" W
111	25° 37' 08" N	79° 42' 27" W	170	23° 49' 42" N	82° 48' 53" W
112	25° 31' 03" N	79° 42' 12" W	171	23° 49' 32" N	82° 51' 11" W
113	25° 27' 59" N	79° 42' 11" W	172	23° 49' 24" N	82° 59' 59" W
114	25° 24' 04" N	79° 42' 12" W	173	23° 49' 52" N	83° 14' 59" W
115	25° 22' 21" N	79° 42' 20" W	174	23° 51' 22" N	83° 25' 49" W
116	25° 21' 29" N	79° 42' 08" W	175	23° 52' 27" N	83° 33' 01" W
117	25° 16' 52" N	79° 41' 24" W	176	23° 54' 04" N	83° 41' 35" W
118	25° 15' 57" N	79° 41' 31" W	177	23° 55' 47" N	83° 48' 11" W
119	25° 10' 39" N	79° 41' 31" W	178	23° 58' 38" N	83° 59' 59" W
120	25° 09' 51" N	79° 41' 36" W	179	24° 09' 37" N	84° 29' 27" W
121	25° 09' 03" N	79° 41' 45" W	180	24° 13' 20" N	84° 38' 39" W
122	25° 03' 55" N	79° 42' 29" W	181	24° 16' 41" N	84° 46' 07" W
123	25° 02' 60" N	79° 42' 56" W	182	24° 23' 30" N	84° 59' 59" W
124	25° 00' 30" N	79° 44' 05" W	183	24° 26' 37" N	85° 06' 19" W
125	24° 59' 03" N	79° 44' 48" W	184	24° 38' 57" N	85° 31' 54" W
126	24° 55' 28" N	79° 45' 57" W	185	24° 44' 17" N	85° 43' 11" W
127	24° 44' 18" N	79° 49' 24" W	186	24° 53' 57" N	85° 59' 59" W
128	24° 43' 04" N	79° 49' 38" W	187	25° 10' 44" N	86° 30' 07" W
129	24° 42' 36" N	79° 50' 50" W	188	25° 43' 15" N	86° 21' 14" W
130	24° 41' 47" N	79° 52' 57" W	189	26° 13' 13" N	86° 06' 45" W
131	24° 38' 32" N	79° 59' 58" W	190	26° 27' 22" N	86° 13' 15" W
132	24° 36' 27" N	80° 03' 51" W	191	26° 33' 46" N	86° 37' 07" W
133	24° 33' 18" N	80° 12' 43" W	192	26° 01' 24" N	87° 29' 35" W
134	24° 33' 05" N	80° 13' 21" W	193	25° 42' 25" N	88° 33' 00" W
135	24° 32' 13" N	80° 15' 16" W	194	25° 46' 54" N	90° 29' 41" W
136	24° 31' 27" N	80° 16' 55" W	195	25° 44' 39" N	90° 47' 05" W
137	24° 30' 57" N	80° 17' 47" W	196	25° 51' 43" N	91° 52' 50" W
138	24° 30' 14" N	80° 19' 21" W	197	26° 17' 44" N	93° 03' 59" W
139	24° 30' 06" N	80° 19' 44" W	198	25° 59' 55" N	93° 33' 52" W
140	24° 29' 38" N	80° 21' 05" W	199	26° 00' 32" N	95° 39' 27" W
141	24° 28' 18" N	80° 24' 35" W	200	26° 00' 33" N	96° 48' 30" W
142	24° 28' 06" N	80° 25' 10" W			
143	24° 27' 23" N	80° 27' 20" W			
144	24° 26' 30" N	80° 29' 30" W			
145	24° 25' 07" N	80° 32' 22" W			
146	24° 23' 30" N	80° 36' 09" W			
147	24° 22' 33" N	80° 38' 56" W			

Punkt	geografische Breite	geografische Länge
201	25° 58' 32" N	96° 55' 28" W
202	25° 58' 15" N	96° 58' 41" W
203	25° 57' 58" N	97° 01' 54" W

Punkt	geografische Breite	geografische Länge
204	25° 57' 41" N	97° 05' 08" W
205	25° 57' 24" N	97° 08' 21" W
206	25° 57' 24" N	97° 08' 47" W

- .3 das Seegebiet vor den Küsten der hawaiischen Inseln Hawaii, Maui, Oahu, Moloka'i, Ni'ihau, Kaua'i, Lāna'i und Kaho'olawe, das von den geodätischen Linien umschlossen ist, welche die folgenden Koordinaten verbinden:

Punkt	geografische Breite	geografische Länge
1	22° 32' 54" N	153° 00' 33" W
2	23° 06' 05" N	153° 28' 36" W
3	23° 32' 11" N	154° 02' 12" W
4	23° 51' 47" N	154° 36' 48" W
5	24° 21' 49" N	155° 51' 13" W
6	24° 41' 47" N	156° 27' 27" W
7	24° 57' 33" N	157° 22' 17" W
8	25° 13' 41" N	157° 54' 13" W
9	25° 25' 31" N	158° 30' 36" W
10	25° 31' 19" N	159° 09' 47" W
11	25° 30' 31" N	159° 54' 21" W
12	25° 21' 53" N	160° 39' 53" W
13	25° 00' 06" N	161° 38' 33" W
14	24° 40' 49" N	162° 13' 13" W
15	24° 15' 53" N	162° 43' 08" W
16	23° 40' 50" N	163° 13' 00" W
17	23° 03' 20" N	163° 32' 58" W
18	22° 20' 09" N	163° 44' 41" W
19	21° 36' 45" N	163° 46' 03" W
20	20° 55' 26" N	163° 37' 44" W
21	20° 13' 34" N	163° 19' 13" W
22	19° 39' 03" N	162° 53' 48" W
23	19° 09' 43" N	162° 20' 35" W

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

- .3 Das karibische Seegebiet der Vereinigten Staaten umfasst

- .1 das Seegebiet vor den Atlantik- und Karibikküsten des Freistaats Puerto Rico und der Amerikanischen Jungferninseln, das von den geodätischen Linien umschlossen ist, welche die folgenden Koordinaten verbinden:

Punkt	geografische Breite	geografische Länge
1	17° 18' 37" N	67° 32' 14" W
2	19° 11' 14" N	67° 26' 45" W
3	19° 30' 28" N	65° 16' 48" W
4	19° 12' 25" N	65° 06' 08" W
5	18° 45' 13" N	65° 00' 22" W
6	18° 41' 14" N	64° 59' 33" W
7	18° 29' 22" N	64° 53' 51" W
8	18° 27' 35" N	64° 53' 22" W
9	18° 25' 21" N	64° 52' 39" W
10	18° 24' 30" N	64° 52' 19" W
11	18° 23' 51" N	64° 51' 50" W
12	18° 23' 42" N	64° 51' 23" W
13	18° 23' 36" N	64° 50' 17" W
14	18° 23' 48" N	64° 49' 41" W
15	18° 24' 11" N	64° 49' 00" W
16	18° 24' 28" N	64° 47' 57" W
17	18° 24' 18" N	64° 47' 01" W
18	18° 23' 13" N	64° 46' 37" W
19	18° 22' 37" N	64° 45' 20" W
20	18° 22' 39" N	64° 44' 42" W
21	18° 22' 42" N	64° 44' 36" W
22	18° 22' 37" N	64° 44' 24" W
23	18° 22' 39" N	64° 43' 42" W
24	18° 22' 30" N	64° 43' 36" W

Punkt	geografische Breite	geografische Länge
25	18° 22' 25" N	64° 42' 58" W
26	18° 22' 26" N	64° 42' 28" W
27	18° 22' 15" N	64° 42' 03" W
28	18° 22' 22" N	64° 40' 60" W
29	18° 21' 57" N	64° 40' 15" W
30	18° 21' 51" N	64° 38' 23" W
31	18° 21' 22" N	64° 38' 16" W
32	18° 20' 39" N	64° 38' 33" W
33	18° 19' 15" N	64° 38' 14" W
34	18° 19' 07" N	64° 38' 16" W
35	18° 17' 23" N	64° 39' 38" W
36	18° 16' 43" N	64° 39' 41" W
37	18° 11' 33" N	64° 38' 58" W
38	18° 03' 02" N	64° 38' 03" W
39	18° 02' 56" N	64° 29' 35" W
40	18° 02' 51" N	64° 27' 02" W
41	18° 02' 30" N	64° 21' 08" W
42	18° 02' 31" N	64° 20' 08" W
43	18° 02' 03" N	64° 15' 57" W
44	18° 00' 12" N	64° 02' 29" W
45	17° 59' 58" N	64° 01' 04" W
46	17° 58' 47" N	63° 57' 01" W
47	17° 57' 51" N	63° 53' 54" W
48	17° 56' 38" N	63° 53' 21" W

Punkt	geografische Breite	geografische Länge
49	17° 39' 40" N	63° 54' 53" W
50	17° 37' 08" N	63° 55' 10" W
51	17° 30' 21" N	63° 55' 56" W
52	17° 11' 36" N	63° 57' 57" W

Punkt	geografische Breite	geografische Länge
53	17° 04' 60" N	63° 58' 41" W
54	16° 59' 49" N	63° 59' 18" W
55	17° 18' 37" N	67° 32' 14" W"

Entschlieung MEPC.203(62)

angenommen am 15. Juli 2011

**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**
(Aufnahme von Regeln
betreffend die Energieeffizienz von Schiffen in Anlage VI von MARPOL)

Resolution MEPC.203(62)

Adopted on 15 July 2011

**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**
(Inclusion of regulations
on energy efficiency for ships in MARPOL Annex VI)

Résolution MEPC.203(62)

adoptée le 15 juillet 2011

**Amendements
à l'Annexe 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**
(Inclusion de règles relatives au
rendement énergétique des navires dans l'Annexe VI 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 of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

Le Comité de la protection du milieu marin,

rapelant 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 à 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 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,

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt –

gestützt auf Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-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 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

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

noting further that the revised Annex VI was adopted by resolution MEPC.176(58) and entered into force on 1 July 2010,

recognizing that the amendments to Annex VI and inclusion of a new chapter 4 intend to improve energy efficiency for ships through a set of technical performance standards, which would result in reduction of emissions of any substances that originate from fuel oil and its combustion process, including those already controlled by Annex VI,

recognizing also that adoption of the amendments to Annex VI in no way prejudices the negotiations held in other international fora, such as the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), nor affect the positions of the countries that participate in such negotiations,

having considered draft amendments to the revised Annex VI for inclusion of regulations on energy efficiency for ships,

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 in the 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 July 2012, 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 January 2013 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;

notant aussi que, par le biais du Protocole de 1997, il a été 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»),

notant en outre que l'Annexe VI révisée a été adoptée par la résolution MEPC.176(58) et est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2010,

reconnaissant que le projet d'amendements au chapitre 4 de l'Annexe VI vise à améliorer le rendement énergétique des navires en établissant une série de normes de performance techniques qui devraient aboutir à une réduction des émissions des substances provenant du fuel-oil ou résultant de sa combustion, y compris de celles qui sont déjà réglementées par l'Annexe VI,

reconnaissant aussi que l'adoption de ces amendements à l'Annexe VI ne préjuge aucunement des négociations qui ont lieu au sein d'autres instances, telles que la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), ni ne compromet les positions des pays qui participent à ces négociations,

ayant examiné le projet d'amendements à l'Annexe VI révisée visant à y ajouter des règles relatives au rendement énergétique des navires,

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^{er} juillet 2012], 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 des objections contre 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^{er} janvier 2013] 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;

von 1978 und das Protokoll von 1997 geänderten Fassung sowie die Beschlussfassung darüber übertragen wird,

ferner 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 worden ist,

sowie im Hinblick darauf, dass die revidierte Anlage VI durch die Entschließung MEPC.176(58) beschlossen wurde und am 1. Juli 2010 in Kraft getreten ist,

in der Erkenntnis, dass die Änderungen der Anlage VI und die Aufnahme eines neuen Kapitels 4 darauf abzielen, die Energieeffizienz von Schiffen mit Hilfe einer Reihe von technischen Leistungsnormen zu verbessern, die zu einer Senkung der Emissionen von aus ölhaltigem Brennstoff und dem Prozess der Verbrennung solchen Brennstoffs hervorgehenden Stoffen, einschließlich der in Anlage VI bereits geregelten Stoffe, führen,

ferner in der Erkenntnis, dass die Beschlussfassung über die Änderungen der Anlage VI weder den Verhandlungen in anderen internationalen Foren wie dem Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) vorgreift noch die Standpunkte der Staaten berührt, die an solchen Verhandlungen teilnehmen,

nach Prüfung des Entwurfs von Änderungen der revidierten Anlage VI in Hinblick auf die Aufnahme von Regeln betreffend die Energieeffizienz von Schiffen –

1. beschließt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe d des Übereinkommens von 1973 die Änderungen der Anlage VI, deren Wortlaut in der Anlage dieser Entschließung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iii des Übereinkommens von 1973, dass die Änderungen als am 1. Juli 2012 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoraumgehalts 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 Entschließung am 1. Januar 2013 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 Entschließung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zuzuleiten;

- | | | |
|---|--|--|
| <p>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</p> <p>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, ship designers, marine diesel engine and equipment manufacturers as well as any other interested groups.</p> | <p>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</p> <p>6. invite aussi les Parties à l'Annexe VI de MARPOL et les autres Gouvernements Membres à porter ces amendements à l'Annexe VI de MARPOL à l'attention des propriétaires, exploitants, constructeurs et concepteurs de navires, des fabricants de moteurs diesel marins et de matériel et de tous autres groupes intéressés.</p> | <p>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;</p> <p>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, Schiffskonstrukteuren, Herstellern von Schiffsdieselmotoren und Ausrüstungsgegenständen sowie sämtlichen anderen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.</p> |
|---|--|--|

Annex
Amendments
to MARPOL Annex VI
on Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships
by Inclusion of New Regulations on Energy Efficiency for Ships

Chapter 1

General

Regulation 1

Application

- 1 The regulation is amended as follows:

“The provisions of this Annex shall apply to all ships, except where expressly provided otherwise in regulations 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 and 22 of this Annex.”

Regulation 2

Definitions

- 2 Paragraph 21 is amended as follows:

“21 *Tanker* in relation to regulation 15 of this Annex means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I of the present Convention or a chemical tanker as defined in regulation 1 of Annex II of the present Convention.”

- 3 The following is added at the end of regulation 2:

“For the purpose of chapter 4 of this Annex:

22 *Existing ship* means a ship which is not a new ship.

23 *New ship* means a ship:

- .1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2013; or
- .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 1 July 2013; or
- .3 the delivery of which is on or after 1 July 2015.

24 *Major Conversion* means in relation to chapter 4 of this Annex a conversion of a ship:

- .1 which substantially alters the dimensions, carrying capacity or engine power of the ship; or
- .2 which changes the type of the ship; or
- .3 the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong the life of the ship; or
- .4 which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Convention not applicable to it as an existing ship; or
- .5 which substantially alters the energy efficiency of the ship and includes any modifications that could cause the ship to exceed the applicable required EEDI as set out in regulation 21 of this Annex.

25 *Bulk carrier* means a ship which is intended primarily to carry dry cargo in bulk, including such types as ore carriers as defined in regulation 1 of chapter XII of SOLAS 74 (as amended), but excluding combination carriers.

26 *Gas carrier* means a cargo ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas.

27 *Tanker* in relation to chapter 4 of this Annex means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I of the present Convention or a chemical tanker or an NLS tanker as defined in regulation 1 of Annex II of the present Convention.

28 *Containership* means a ship designed exclusively for the carriage of containers in holds and on deck.

29 *General cargo ship* means a ship with a multi-deck or single deck hull designed primarily for the carriage of general cargo. This definition excludes specialized dry cargo ships, which are not included in the calculation of reference lines for general cargo ships, namely livestock carrier, barge carrier, heavy load carrier, yacht carrier, nuclear fuel carrier.

30 *Refrigerated cargo carrier* means a ship designed exclusively for the carriage of refrigerated cargoes in holds.

31 *Combination carrier* means a ship designed to load 100% deadweight with both liquid and dry cargo in bulk.

32 *Passenger ship* means a ship which carries more than 12 passengers.

33 *Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)* means a multi deck roll-on/roll-off cargo ship designed for the carriage of empty cars and trucks.

34 *Ro-ro cargo ship* means a ship designed for the carriage of roll-on/roll-off cargo transportation units.

35 *Ro-ro passenger ship* means a passenger ship with roll-on/roll-off cargo spaces.

36 *Attained EEDI* is the EEDI value achieved by an individual ship in accordance with regulation 20 of this Annex.

37 *Required EEDI* is the maximum value of attained EEDI that is allowed by regulation 21 of this Annex for the specific ship type and size.”

Chapter 2

Survey, certification and means of control

Regulation 5

Surveys

4 Paragraph 1 is amended as follows:

“1 Every ship of 400 gross tonnage and above and every fixed and floating drilling rig and other platforms shall, to ensure compliance with chapter 3 of this Annex, 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 chapter 3 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 chapter 3 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 chapter 3 of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the IAPP 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 5 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 IAPP Certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex; and
- .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 5 of this regulation or after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 6 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 chapter 3 of this Annex.”

5 Paragraph 2 is amended as follows:

“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 chapter 3 of this Annex are complied with.”

6 A new paragraph 4 is added after existing paragraph 3 as follows:

“4 Ships to which chapter 4 of this Annex applies shall also be subject to the surveys specified below, taking into account guidelines adopted by the Organization:

- .1 An initial survey before a new ship is put in service and before the International Energy Efficiency Certificate is issued. The survey shall verify that the ship's attained EEDI is in accordance with the requirements in chapter 4 of this Annex, and that the SEEMP required by regulation 22 of this Annex is on board;
- .2 A general or partial survey, according to the circumstances, after a major conversion of a ship to which this regulation applies. The survey shall ensure that the attained EEDI is recalculated as necessary and meets the requirement of regulation 21 of this Annex, with the reduction factor applicable to the ship type and size of the converted ship in the phase corresponding to the date of contract or keel laying or delivery determined for the original ship in accordance with regulation 2.23 of this Annex;
- .3 In cases where the major conversion of a new or existing ship is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship, the Administration shall determine the necessity of an initial survey on attained EEDI. Such a survey, if determined necessary, shall ensure that the attained EEDI is calculated and meets the requirement of regulation 21 of this Annex, with the reduction factor applicable corresponding to the ship type and size of the converted ship at the date of the contract of the conversion, or in the absence of a contract, the commencement date of the conversion. The survey shall also verify that the SEEMP required by regulation 22 of this Annex is on board; and
- .4 For existing ships, the verification of the requirement to have a SEEMP on board according to regulation 22 of this Annex shall take place at the first intermediate or renewal survey identified in paragraph 1 of this regulation, whichever is the first, on or after 1 January 2013.”

7 Paragraph 4 is renumbered paragraph 5.

8 Paragraph 5 is renumbered paragraph 6.

Regulation 6

Issue or endorsement of a Certificate

9 The heading is amended as follows:

“Issue or endorsement of Certificates”

10 The following sub-heading is added at the beginning of the regulation:

“International Air Pollution Prevention Certificate”

- 11 Paragraph 2 is amended as follows:

“2 A ship constructed before the date this Annex enters into force for that particular ship’s Administration, 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 years after this date.”

- 12 The following is added at the end of the regulation:

“International Energy Efficiency Certificate

4 An International Energy Efficiency Certificate for the ship shall be issued after a survey in accordance with the provisions of regulation 5.4 of this Annex to any ship of 400 gross tonnage and above before that ship may engage in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties.

5 The certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or any organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate.”

Regulation 7

Issue of a Certificate by another Party

- 13 Paragraph 1 is amended as follows:

“1 A Party may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the applicable provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issuance of an International Air Pollution Prevention Certificate or an International Energy Efficiency Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of such certificates on the ship, in accordance with this Annex.”

- 14 Paragraph 4 is amended as follows:

“4 No International Air Pollution Prevention Certificate or International Energy Efficiency Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.”

Regulation 8

Form of Certificate

- 15 The heading is amended as follows:

“Form of Certificates”

- 16 The following subheading is added, and the existing regulation is renumbered as paragraph 1:

“International Air Pollution Prevention Certificate”

- 17 The following new paragraph 2 is added at the end of the regulation:

“International Energy Efficiency Certificate

2 The International Energy Efficiency Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in appendix VIII to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing Party is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.”

Regulation 9

Duration and Validity of Certificate

- 18 The heading is amended as follows:

“Duration and Validity of Certificates”

- 19 The following subheading is added at the beginning of the regulation:

“International Air Pollution Prevention Certificate”

- 20 The following is added at the end of the regulation:

“International Energy Efficiency Certificate

10 The International Energy Efficiency Certificate shall be valid throughout the life of the ship subject to the provisions of paragraph 11 below.

11 An International Energy Efficiency Certificate issued under this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

- .1 if the ship is withdrawn from service or if a new certificate is issued following major conversion of the ship; or
- .2 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 chapter 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.”

Regulation 10

Port State Control on Operational Requirements

- 21 A new paragraph 5 is added at the end of the regulation as follows:

“5 In relation to chapter 4 of this Annex, any port State inspection shall be limited to verifying, when appropriate, that there is a valid International Energy Efficiency Certificate on board, in accordance with article 5 of the Convention.”

22 A new chapter 4 is added at the end of the Annex as follows:

“Chapter 4

Regulations on energy efficiency for ships

Regulation 19

Application

- 1 This chapter shall apply to all ships of 400 gross tonnage and above.
- 2 The provisions of this chapter shall not apply to:
 - .1 ships solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly. However, each Party should ensure, by the adoption of appropriate measures, that such ships are constructed and act in a manner consistent with chapter 4 of this Annex, so far as is reasonable and practicable.
- 3 Regulations 20 and 21 of this Annex shall not apply to ships which have diesel-electric propulsion, turbine propulsion or hybrid propulsion systems.
- 4 Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this regulation, the Administration may waive the requirement for a ship of 400 gross tonnage and above from complying with regulations 20 and 21 of this Annex.
- 5 The provision of paragraph 4 of this regulation shall not apply to ships of 400 gross tonnage and above:
 - .1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2017; or
 - .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 1 July 2017; or
 - .3 the delivery of which is on or after 1 July 2019; or
 - .4 in cases of a major conversion of a new or existing ship, as defined in regulation 2.24 of this Annex, on or after 1 January 2017, and in which regulations 5.4.2 and 5.4.3 of this Annex apply.
- 6 The Administration of a Party to the present Convention which allows application of paragraph 4, or suspends, withdraws or declines the application of that paragraph, to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Protocol particulars thereof, for their information.

Regulation 20

Attained Energy Efficiency Design Index (Attained EEDI)

- 1 The attained EEDI shall be calculated for:
 - .1 each new ship;
 - .2 each new ship which has undergone a major conversion; and
 - .3 each new or existing ship which has undergone a major conversion, that is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship,

which falls into one or more of the categories in regulations 2.25 to 2.35 of this Annex. The attained EEDI shall be specific to each ship and shall indicate the estimated performance of the ship in terms of energy efficiency, and be accompanied by the EEDI technical file that contains the information necessary for the calculation of the attained EEDI and that shows the process of calculation. The attained EEDI shall be verified, based on the EEDI technical file, either by the Administration or by any organization duly authorized by it.
- 2 The attained EEDI shall be calculated taking into account guidelines developed by the Organization.

Regulation 21

Required EEDI

- 1 For each:
 - .1 new ship;
 - .2 new ship which has undergone a major conversion; and
 - .3 new or existing ship which has undergone a major conversion that is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship,

which falls into one of the categories defined in regulation 2.25 to 2.31 of this Annex and to which this chapter is applicable, the attained EEDI shall be as follows:

$$\text{Attained EEDI} \leq \text{Required EEDI} = (1 - X/100) \times \text{Reference line value}$$

where X is the reduction factor specified in Table 1 for the required EEDI compared to the EEDI Reference line.

- 2 For each new and existing ship that has undergone a major conversion which is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship, the attained EEDI shall be calculated and meet the requirement of paragraph 21.1 with the reduction factor applicable corresponding to the ship type and size of the converted ship at the date of the contract of the conversion, or in the absence of a contract, the commencement date of the conversion.

Table 1. Reduction factors (in percentage) for the EEDI relative to the EEDI Reference line

Ship Type	Size	Phase 0 1 Jan 2013 – 31 Dec 2014	Phase 1 1 Jan 2015 – 31 Dec 2019	Phase 2 1 Jan 2020 – 31 Dec 2024	Phase 3 1 Jan 2025 and onwards
Bulk carrier	20,000 DWT and above	0	10	20	30
	10,000 – 20,000 DWT	n/a	0-10 [*])	0-20 [*])	0-30 [*])
Gas carrier	10,000 DWT and above	0	10	20	30
	2,000 – 10,000 DWT	n/a	0-10 [*])	0-20 [*])	0-30 [*])
Tanker	20,000 DWT and above	0	10	20	30
	4,000 – 20,000 DWT	n/a	0-10 [*])	0-20 [*])	0-30 [*])
Containership	15,000 DWT and above	0	10	20	30
	10,000 – 15,000 DWT	n/a	0-10 [*])	0-20 [*])	0-30 [*])
General Cargo ships	15,000 DWT and above	0	10	15	30
	3,000 – 15,000 DWT	n/a	0-10 [*])	0-15 [*]	0-30 [*])
Refrigerated cargo carrier	5,000 DWT and above	0	10	15	30
	3,000 – 5,000 DWT	n/a	0-10 [*])	0-15 [*])	0-30 [*])
Combination carrier	20,000 DWT and above	0	10	20	30
	4,000 – 20,000 DWT	n/a	0-10 [*])	0-20 [*])	0-30 [*])

^{*}) Reduction factor to be linearly interpolated between the two values dependent upon vessel size. The lower value of the reduction factor is to be applied to the smaller ship size.

n/a means that no required EEDI applies.

3 The Reference line values shall be calculated as follows:

$$\text{Reference line value} = a \times b^{-c}$$

where a, b and c are the parameters given in Table 2.

Table 2. Parameters for determination of reference values for the different ship types

Ship type defined in regulation 2	a	b	c
2.25 Bulk carrier	961.79	DWT of the ship	0.477
2.26 Gas carrier	1120.00	DWT of the ship	0.456
2.27 Tanker	1218.80	DWT of the ship	0.488
2.28 Containership	174.22	DWT of the ship	0.201
2.29 General cargo ship	107.48	DWT of the ship	0.216
2.30 Refrigerated cargo carrier	227.01	DWT of the ship	0.244
2.31 Combination carrier	1219.00	DWT of the ship	0.488

4 If the design of a ship allows it to fall into more than one of the above ship type definitions specified in table 2, the required EEDI for the ship shall be the most stringent (the lowest) required EEDI.

5 For each ship to which this regulation applies, the installed propulsion power shall not be less than the propulsion power needed to maintain the manoeuvrability of the ship under adverse conditions as defined in the guidelines to be developed by the Organization.

6 At the beginning of Phase 1 and at the midpoint of Phase 2, the Organization shall review the status of technological developments and, if proven necessary, amend the time periods, the EEDI reference line parameters for relevant ship types and reduction rates set out in this regulation.

Regulation 22**Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)**

- 1 Each ship shall keep on board a ship specific Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP). This may form part of the ship's Safety Management System (SMS).
- 2 The SEEMP shall be developed taking into account guidelines adopted by the Organization.

Regulation 23**Promotion of technical co-operation and transfer of technology relating to the improvement of energy efficiency of ships**

- 1 Administrations shall, in co-operation with the Organization and other international bodies, promote and provide, as appropriate, support directly or through the Organization to States, especially developing States, that request technical assistance.
- 2 The Administration of a Party shall co-operate actively with other Parties, subject to its national laws, regulations and policies, to promote the development and transfer of technology and exchange of information to States which request technical assistance, particularly developing States, in respect of the implementation of measures to fulfil the requirements of chapter 4 of this Annex, in particular regulations 19.4 to 19.6."

23 A new appendix VIII is added at the end of the Annex as follows:

“Appendix VIII

Form of International Energy Efficiency (IEE) Certificate

International Energy Efficiency Certificate

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended by resolution MEPC.203(62), to amend the International Convention for the Prevention of Pollution by 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 Party)

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 5.4 of Annex VI of the Convention; and
- 2 That the survey shows that the ship complies with the applicable requirements in regulation 20, regulation 21 and regulation 22.

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

Issued at
(Place of issue of certificate)

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

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Supplement to the International Energy Efficiency Certificate (IEE Certificate)
Record of Construction Relating to Energy Efficiency**

Notes:

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

1 Particulars of ship

- 1.1 Name of ship
- 1.2 IMO number
- 1.3 Date of building contract
- 1.4 Gross tonnage
- 1.5 Deadweight
- 1.6 Type of ship*)

2 Propulsion system

- 2.1 Diesel propulsion ☐
- 2.2 Diesel-electric propulsion ☐
- 2.3 Turbine propulsion ☐
- 2.4 Hybrid propulsion ☐
- 2.5 Propulsion system other than any of the above ☐

3 Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI)

- 3.1 The Attained EEDI in accordance with regulation 20.1 is calculated based on the information contained in the EEDI technical file which also shows the process of calculating the Attained EEDI. ☐
The Attained EEDI is: grams-CO₂/tonne-mile
- 3.2 The Attained EEDI is not calculated as:
 - 3.2.1 the ship is exempt under regulation 20.1 as it is not a new ship as defined in regulation 2.23 ☐
 - 3.2.2 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3 ☐
 - 3.2.3 the requirement of regulation 20 is waived by the ship's Administration in accordance with regulation 19.4 ☐
 - 3.2.4 the type of ship is exempt in accordance with regulation 20.1 ☐

4 Required EEDI

- 4.1 Required EEDI is: grams-CO₂/tonne-mile
- 4.2 The required EEDI is not applicable as:
 - 4.2.1 the ship is exempt under regulation 21.1 as it is not a new ship as defined in regulation 2.23 ☐
 - 4.2.2 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3 ☐
 - 4.2.3 the requirement of regulation 21 is waived by the ship's Administration in accordance with regulation 19.4 ☐
 - 4.2.4 the type of ship is exempt in accordance with regulation 21.1 ☐
 - 4.2.5 the ship's capacity is below the minimum capacity threshold in Table 1 of regulation 21.2 ☐

5 Ship Energy Efficiency Management Plan

- 5.1 The ship is provided with a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) in compliance with regulation 22 ☐

6 EEDI technical file

- 6.1 The IEE Certificate is accompanied by the EEDI technical file in compliance with regulation 20.1 ☐
- 6.2 The EEDI technical file identification/verification number
- 6.3 The EEDI technical file verification date

*) Insert ship type in accordance with definitions specified in regulation 2. Ships falling into more than one of the ship types defined in regulation 2 should be considered as being the ship type with the most stringent (the lowest) required EEDI. If ship does not fall into the ship types defined in regulation 2, insert "Ship other than any of the ship type defined in regulation 2".

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)"

Annexe**Projet d'amendements
aux règles de l'Annexe VI révisée de MARPOL
relatives au rendement énergétique des navires****Chapitre 1****Généralités****Règle 1****Application**

- 1 La règle est modifiée comme suit:

«Les dispositions de la présente Annexe s'appliquent à tous les navires, sauf disposition expresse contraire des règles 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 et 22 de la présente Annexe.»

Règle 2**Définitions**

- 2 Le paragraphe 21 est modifié comme suit:

«21 *Navire-citerne*, dans le contexte de la règle 15 de la présente Annexe, désigne un pétrolier tel que défini à la règle 1 de l'Annexe I de la présente Convention ou un navire-citerne pour produits chimiques tel que défini à la règle 1 de l'Annexe II de la présente Convention.»

- 3 Le texte suivant est ajouté à la fin de la règle 2:

«Aux fins du chapitre 4 de la présente Annexe:

22 *Navire existant* désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.

23 *Navire neuf* désigne un navire:

- .1 dont le contrat de construction est passé le 1^{er} janvier 2013 ou après cette date; ou
- .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1^{er} juillet 2013 ou après cette date; ou
- .3 dont la livraison s'effectue le 1^{er} juillet 2015 ou après cette date.

24 *Transformation importante* dans le contexte du chapitre 4 de la présente Annexe désigne la transformation d'un navire qui:

- .1 en modifie considérablement les dimensions, la capacité de transport ou la puissance du moteur; ou
- .2 change le type du navire; ou
- .3 vise, de l'avis de l'Autorité, à en prolonger considérablement la vie; ou
- .4 entraîne par ailleurs des modifications telles que le navire, s'il était un navire neuf, serait soumis aux dispositions pertinentes de la présente Convention qui ne lui sont pas applicables en tant que navire existant; ou
- .5 modifie considérablement le rendement énergétique du navire et entraîne des modifications qui pourraient amener le navire à dépasser l'EEDI requis indiqué à la règle 21 de la présente Annexe, qui lui est applicable.

25 *Vraquier* désigne un navire qui est destiné essentiellement à transporter des cargaisons sèches en vrac; cette définition englobe les types de navires tels que les minéraliers, définis à la règle 1 du chapitre XII de la Convention SOLAS de 1974 (telle que modifiée), à l'exception des transporteurs mixtes.

26 *Transporteur de gaz* désigne un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour le transport en vrac de quelque gaz liquéfié que ce soit.

27 *Navire-citerne* dans le contexte du chapitre 4 de la présente Annexe désigne un pétrolier tel que défini à la règle 1 de l'Annexe I de la présente Convention ou un navire-citerne pour produits chimiques ou un navire-citerne NLS tels que définis à la règle 1 de l'Annexe II de la présente Convention.

28 *Porte-conteneurs* désigne un navire conçu exclusivement pour transporter des conteneurs dans ses cales et sur le pont.

29 *Navire pour marchandises diverses* désigne un navire à plusieurs ponts ou à pont unique qui est conçu essentiellement pour transporter des marchandises diverses. Cette définition ne comprend pas les navires à cargaisons sèches qui ne sont pas inclus dans le calcul des lignes de référence applicables aux navires pour marchandises diverses, à savoir les transporteurs de bétail, les navires porte-barges, les transporteurs de charges lourdes, les transporteurs de yachts et les transporteurs de combustible nucléaire.

30 *Transporteur de cargaisons réfrigérées* désigne un navire conçu exclusivement pour transporter des cargaisons réfrigérées dans ses cales.

31 *Transporteur mixte* désigne un navire conçu pour transporter un chargement de cargaisons liquides et sèches en vrac correspondant à 100 % de son port en lourd.

32 *Navire à passagers* désigne un navire qui transporte plus de 12 passagers.

33 *Navire roulier à cargaisons (transporteur de véhicules)* désigne un navire à plusieurs ponts qui est conçu pour transporter des voitures et des camions vides.

34 *Navire roulier à cargaisons* désigne un navire qui est conçu pour transporter des engins de transport.

35 *Navire roulier à passagers* désigne un navire à passagers doté d'espaces rouliers.

36 *EEDI obtenu* désigne la valeur de l'EEDI effectivement obtenue par un navire donné, telle que vérifiée conformément à la règle 20 de la présente Annexe.

37 *EEDI requis* désigne la valeur maximale de l'EEDI obtenu qui est tolérée par la règle 21 de la présente Annexe pour le type et la taille du navire donné.»

Chapitre 2

Visites, délivrance des certificats et mesures de contrôle

Règle 5

Visites

4 Le paragraphe 1 est modifié comme suit:

«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, aux fins de garantir le respect des prescriptions du chapitre 3 de la présente Annexe, 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 du chapitre 3 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 du chapitre 3 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 du chapitre 3 de la présente Annexe et sont en bon état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat IAPP 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 5 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 IAPP délivré en vertu de la règle 6 ou de la règle 7 de la présente Annexe; et
- .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 5 de la présente règle ou à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite au paragraphe 6 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 du chapitre 3 de la présente Annexe.»

5 Le paragraphe 2 est modifié comme suit:

«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 du chapitre 3 de la présente Annexe.»

6 Un nouveau paragraphe 4, libellé comme suit, est ajouté à la suite du paragraphe 3:

«4 Tout navire auquel s'applique le chapitre 4 de la présente Annexe doit aussi être soumis aux visites spécifiées ci-après, compte tenu des directives adoptées par l'Organisation:

- .1 une visite initiale avant la mise en service d'un navire neuf et avant que le Certificat international relatif au rendement énergétique du navire lui soit délivré. Cette visite doit permettre de vérifier que l'EEDI obtenu du navire est conforme aux prescriptions du chapitre 4 de la présente Annexe et que le SEEMP prescrit par la règle 22 de la présente Annexe se trouve à bord;
- .2 une visite générale ou partielle, selon les circonstances, après la transformation importante d'un navire auquel s'applique la présente règle. Cette visite doit permettre de vérifier que l'EEDI obtenu a été recalculé comme il fallait et qu'il satisfait aux prescriptions de la règle 21 de la présente Annexe, avec le facteur de réduction applicable au navire du type et de la taille du navire transformé lors de la phase correspondant à la date du contrat ou de la pose de la quille ou de la livraison qui avait été fixée pour le navire original conformément aux dispositions du paragraphe 23 de la règle 2 de la présente Annexe;
- .3 dans les cas où la transformation importante d'un navire neuf ou existant est d'une ampleur telle que le navire est considéré par l'Administration comme étant un navire nouvellement construit, l'Administration doit décider si une visite initiale relative à l'EEDI obtenu est nécessaire. Une telle visite, si elle est jugée nécessaire, doit permettre de vérifier que l'EEDI obtenu a été calculé et satisfait aux prescriptions de la règle 21 de la présente Annexe, avec le facteur de réduction applicable correspondant au navire du type et de la taille du navire transformé à la date du contrat de la transformation importante. La visite doit permettre de vérifier aussi que le SEEMP prescrit par la règle 22 de la présente Annexe se trouve à bord; et
- .4 pour les navires existants, la vérification de la présence à bord d'un SEEMP, conformément à la règle 22 de la présente Annexe, doit être effectuée lors de la visite intermédiaire ou de la visite de renouvellement, quelle que soit celle qui intervient en premier, prévues au paragraphe 1 de la présente règle, le 1^{er} janvier 2013 ou après cette date.»

- 7 Le paragraphe 4 est renuméroté en paragraphe 5.
- 8 Le paragraphe 5 est renuméroté en paragraphe 6.

Règle 6

Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa

- 9 Le titre est modifié comme suit:
«**Délivrance des certificats ou apposition d'un visa**»
- 10 Le sous-titre suivant est ajouté au début de la règle:
«Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère»
- 11 Le paragraphe 2 est modifié comme suit:
«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 la présente Annexe à l'égard de l'Administration de ce navire, conformément au paragraphe 1 de la présente règle, au plus tard lors de la première mise en cale sèche prévue après la date de cette entrée en vigueur, mais en tout cas dans un délai maximal de trois ans après cette date.»
- 12 Le texte suivant est ajouté à la fin de la règle:
«Certificat international relatif au rendement énergétique
- 4 Un certificat international relatif au rendement énergétique du navire doit être délivré, à l'issue d'une visite effectuée conformément aux dispositions du paragraphe 4 de la règle 5 de la présente Annexe, 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.
- 5 Ce certificat doit être délivré, ou un visa doit y être apposé, soit par l'Administration, soit par un organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat.»

Règle 7

Délivrance d'un certificat par une autre Partie

- 13 Le paragraphe 1 est modifié comme suit:
«1 Une Partie peut, à la demande de l'Administration, faire visiter un navire et, si elle est convaincue que les dispositions applicables de la présente Annexe sont observées, elle délivre au navire un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère ou un Certificat international relatif au rendement énergétique ou en autorise la délivrance et, le cas échéant, appose un visa ou autorise son apposition sur ces certificats du navire, conformément à la présente Annexe.»
- 14 Le paragraphe 4 est modifié comme suit:
«4 Il ne doit pas être délivré de Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère ni de Certificat international relatif au rendement énergétique à un navire qui est autorisé à battre le pavillon d'un État qui n'est pas une Partie.»

Règle 8

Présentation du Certificat

- 15 Le titre est modifié comme suit:
«**Présentation du Certificat**»
- 16 Un en-tête secondaire est ajouté comme suit, et la règle actuelle est renumérotée pour devenir le paragraphe 1:
«Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère»
- 17 Un nouveau paragraphe est ajouté à la fin de la règle, comme suit:
«**Certificat international relatif au rendement énergétique**
- 2 Le Certificat international relatif au rendement énergétique doit être établi conformément au modèle qui figure à l'appendice VIII de 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.»

Règle 9

Durée et validité du Certificat

- 18 Le titre est modifié comme suit:
«**Durée et validité des Certificats**»
- 19 Le sous-titre suivant est ajouté au début de la règle:
«Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère»
- 20 Le texte suivant est ajouté à la fin de la règle:
«Certificat international relatif au rendement énergétique
- 10 Le Certificat international relatif au rendement énergétique reste valable tout au long de la durée de vie du navire sous réserve des dispositions du paragraphe 11 ci-dessous.
- 11 Un certificat international relatif au rendement énergétique délivré en vertu de la présente Annexe cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants:
 - .1 si le navire est retiré du service ou si un nouveau certificat lui est délivré à l'issue d'une transformation importante; ou

- .2 si le navire passe sous le pavillon d'un autre État. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si le gouvernement délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait pleinement aux prescriptions du chapitre 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 adresse à l'Administration, dès que possible, des copies du certificat dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite pertinents, le cas échéant.»

Règle 10

Contrôle des normes d'exploitation par l'État du port

- 21 Un nouveau paragraphe, libellé comme suit, est ajouté à la fin de la règle:
- «5 Dans le contexte du chapitre 4 de la présente Annexe, toute inspection par l'État du port doit se limiter à vérifier, lorsqu'il y a lieu, qu'un certificat international relatif au rendement énergétique se trouve à bord, conformément à l'article 5 de la Convention.»
- 22 Un nouveau chapitre 4 est ajouté à la fin de l'Annexe, comme suit:

«Chapitre 4

Règles relatives au rendement énergétique des navires

Règle 19

Application

- 1 Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400.
- 2 Les dispositions du chapitre 4 ne s'appliquent pas:
- .1 aux navires qui effectuent uniquement des voyages dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon. Cependant, chaque Partie devrait s'assurer, en prenant des mesures appropriées, que de tels navires sont construits et agissent d'une manière compatible avec les prescriptions du chapitre 4 de la présente Annexe, pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique.
- 3 Les règles 20 et 21 de la présente Annexe ne s'appliquent pas aux navires équipés de systèmes de propulsion diesel-électrique, à turbine ou hybride.
- 4 Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de la présente règle, l'Administration peut dispenser un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 de l'obligation de satisfaire aux règles 20 et 21 de la présente Annexe.
- 5 Les dispositions du paragraphe 4 de la présente règle ne s'appliquent pas aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400:
- .1 dont le contrat de construction est passé le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date; ou
- .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1^{er} juillet 2017 ou après cette date; ou
- .3 dont la livraison s'effectue le 1^{er} juillet 2019 ou après cette date; ou
- .4 dans le cas d'une transformation importante d'un navire neuf ou existant telle que définie à la règle 2.24 de la présente Annexe, intervenue le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date, et dans lequel les règles 5.4.2 et 5.4.3 de la présente Annexe s'appliquent.
- 6 L'Administration d'une Partie à la présente Convention qui accepte que le paragraphe 4 soit appliqué, ou qui en suspend, en cesse ou en refuse l'application, à un navire autorisé à battre son pavillon doit immédiatement en communiquer les détails à l'Organisation, qui en informe les Parties au présent Protocole.

Règle 20

Indice nominal de rendement énergétique obtenu (EEDI obtenu)

- 1 L'EEDI obtenu doit être calculé pour:
- .1 chaque navire neuf;
- .2 chaque navire neuf qui a subi une transformation importante; et
- .3 chaque navire neuf ou existant qui a subi une transformation importante d'une ampleur telle que le navire est considéré par l'Administration comme un navire nouvellement construit,
- qui appartient à l'une des catégories mentionnées aux règles 2.25 à 2.35 de la présente Annexe. L'EEDI obtenu doit être propre à chaque navire, indiquer sa performance estimée en termes de rendement énergétique et être accompagné du dossier technique, qui contient les renseignements nécessaires pour le calcul de l'EEDI obtenu et décrit la méthode de calcul utilisée. L'EEDI obtenu doit être vérifié, à la lumière du dossier technique, soit par l'Administration, soit par un organisme dûment autorisé par elle.
- 2 L'EEDI obtenu doit être calculé compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

Règle 21**EEDI requis**

1 Pour chaque:

- .1 navire neuf;
- .2 navire neuf qui a subi une transformation importante; et
- .3 navire neuf ou existant qui a subi une transformation importante d'une ampleur telle que le navire est considéré par l'Administration comme un navire nouvellement construit,

qui appartient à l'une des catégories définies aux paragraphes 25 à 31 de la règle 2 de la présente Annexe et auquel le présent chapitre est applicable, l'EEDI obtenu doit être tel que:

$$\text{EEDI obtenu} \leq \text{EEDI requis} = (1 - X/100) \times \text{valeur de référence}$$

X étant le facteur de réduction indiqué dans le tableau 1 pour l'EEDI requis par rapport à la ligne de référence de l'EEDI.

2 Pour chaque navire neuf ou existant qui a subi une transformation importante d'une ampleur telle que le navire est considéré par l'Administration comme un navire nouvellement construit, l'EEDI obtenu doit être calculé et doit satisfaire aux prescriptions du paragraphe 21.1 avec la facteur de réduction applicable correspondant au type de navire et aux dimensions du navire transformé à la date du contrat de transformation ou, en l'absence de tout contrat, à la date à laquelle la transformation a commencé.

Tableau 1 – Facteurs de réduction (en pourcentage) applicables à l'EEDI par rapport à la ligne de référence de l'EEDI

Type de navire	Taille	Phase 0 [1 ^{er} janv. 2013 – 31 déc. 2014]	Phase 1 [1 ^{er} janv. 2015 – 31 déc. 2019]	Phase 2 [1 ^{er} janv. 2020 – 31 déc. 2024]	Phase 3 [1 ^{er} janv. 2025 et au-delà]
Vraquier	20 000 tpl et plus	0	10	20	30
	10 000 – 20 000 tpl	s.o.	0-10*)	0-20*)	0-30*)
Transporteur de gaz	10 000 tpl et plus	0	10	20	30
	2 000 – 10 000 tpl	s.o.	0-10*)	0-20*)	0-30*)
Navire-citerne	20 000 tpl et plus	0	10	20	30
	4 000 – 20 000 tpl	s.o.	0-10*)	0-20*)	0-30*)
Porte-conteneurs	15 000 tpl et plus	0	10	20	30
	10 000 – 15 000 tpl	s.o.	0-10*)	0-20*)	0-30*)
Navire pour marchandises diverses	15 000 tpl et plus	0	10	15	30
	3 000 – 15 000 tpl	s.o.	0-10*)	0-15*)	0-30*)
Transporteur de cargaisons réfrigérées	5 000 tpl et plus	0	10	15	30
	3 000 – 5 000 tpl	s.o.	0-10*)	0-15*)	0-30*)
Transporteur mixte	20 000 tpl et plus	0	10	20	30
	4 000 – 20 000 tpl	s.o.	0-10*)	0-20*)	0-30*)

*) Le facteur de réduction doit être déterminé par interpolation linéaire entre les deux valeurs en fonction de la taille du navire. La plus faible valeur du facteur de réduction est appliquée au navire de plus petites dimensions.

«s.o.» signifie qu'aucun EEDI requis n'est applicable.

3 Les valeurs de la ligne de référence doivent être calculées comme suit:

$$\text{Valeur de la ligne de référence} = a \times b^{-c}$$

a, b et c étant les paramètres indiqués dans le tableau 2.

Tableau 2 – Paramètres à utiliser pour déterminer les valeurs de référence applicables aux différents types de navires

Type de navire défini dans la règle 1	a	b	c
2.25 Vraquier	961.79	Port en lourd du navire	0.477
2.26 Transporteur de gaz	1 120.00	Port en lourd du navire	0.456
2.27 Navire-citerne	1 218.80	Port en lourd du navire	0.488
2.28 Porte-conteneurs	174.22	Port en lourd du navire	0.201
2.29 Navire pour marchandises diverses	107.48	Port en lourd du navire	0.216
2.30 Transporteur de cargaisons réfrigérées	227.01	Port en lourd du navire	0.244
2.31 Transporteur mixte	1 219.00	Port en lourd du navire	0.488

- 4 Si, de par sa conception, un navire peut relever de plus d'une des définitions de types de navire indiquées au tableau 2, l'EEDI requis du navire doit être l'EEDI requis le plus rigoureux (le plus bas).
- 5 Pour chaque navire auquel la présente règle s'applique, la puissance de propulsion installée de chaque navire auquel s'applique la présente règle ne doit pas être inférieure à la puissance propulsive nécessaire pour que le navire conserve sa capacité de manœuvre dans des conditions défavorables, telle que définie dans les directives que doit élaborer l'Organisation.
- 6 Au début de la phase 1 et au milieu de la phase 2, l'Organisation doit examiner l'état des innovations technologiques et, si cela s'avère nécessaire, modifier la durée, les paramètres de la ligne de référence de l'EEDI pour les types de navires pertinents et les taux de réduction spécifiés dans la présente règle.

Règle 22

Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP)

- 1 Chaque navire doit avoir à bord un plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) qui lui soit propre. Ce plan peut faire partie du système de gestion de la sécurité du navire.
- 2 Le SEEMP doit être élaboré compte tenu des directives adoptées par l'Organisation.

Règle 23

Promotion de la coopération technique et transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires

- 1 Les Administrations, en coopération avec l'Organisation et d'autres organismes internationaux, favorisent et fournissent, selon le cas, directement ou par l'intermédiaire de l'Organisation, un appui aux États et, en particulier, aux États en développement qui sollicitent une assistance technique.
- 2 L'Administration d'une Partie coopère activement avec d'autres Parties, sous réserve de sa législation, sa réglementation et sa politique nationale, en vue de promouvoir le développement et le transfert de technologies et l'échange de renseignements lorsque des États et, en particulier, les États en développement, sollicitent une assistance technique aux fins d'appliquer les mesures nécessaires pour satisfaire aux prescriptions du chapitre 4 de la présente Annexe, en particulier aux paragraphes 4 à 6 de la règle 19.»

23 Un nouvel appendice VIII, libellé comme suit, est ajouté à la fin de l'Annexe:

«Appendice VIII

Modèle de Certificat international relatif au rendement énergétique (Certificat IEE)

Certificat international relatif au rendement énergétique

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1997, tel que modifié par la résolution MEPC 203(62), modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée «la Convention»), sous l'autorité du Gouvernement:

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

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

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 5.4 de la Convention; et
- 2 qu'à l'issue de cette visite, il a été constaté que le navire satisfaisait pleinement aux prescriptions applicables des règles 20, 21 et 22.

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent Certificat est délivré:

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

Délivré à
(Lieu de délivrance du Certificat)

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

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

**Supplément au Certificat international relatif au rendement énergétique
(Certificat IEE)**

Fiche de Construction relative au rendement énergétique

Notes:

- 1 La présente fiche doit être jointe d'une manière permanente au Certificat IEE. Le Certificat IEE 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 du contrat de construction
- 1.4 Jauge brute
- 1.5 Port en lourd
- 1.6 Type de navire*)

2 Type de systèmes de propulsion

- 2.1 Propulsion diesel ☐
- 2.2 Propulsion diesel-électrique ☐
- 2.3 Propulsion à turbine ☐
- 2.4 Propulsion hybride ☐
- 2.5 Système de propulsion autre que ceux qui sont mentionnés ci-dessus ☐

3 Indice nominal de rendement énergétique obtenu (EEDI)

- 3.1 Conformément à la règle 20.1, l'EEDI obtenu est calculé sur la base des renseignements figurant dans le dossier technique, lequel montre également la manière de calculer l'EEDI obtenu. ☐
L'EEDI obtenu est: g-CO₂/tonne-mille
- 3.2 L'EEDI obtenu n'est pas calculé pour les raisons suivantes:
 - 3.2.1 le navire est exempté en vertu de la règle 20.1 et n'est pas un navire neuf au sens de la définition à la règle 20.1 ☐
 - 3.2.2 le type de système de propulsion est exempté conformément à la règle 19.3 ☐
 - 3.2.3 le navire est dispensé de satisfaire à l'obligation énoncée à la règle 20 par son Administration, conformément à la règle 19.4 ☐
 - 3.2.4 le type de navire est exempté conformément à la règle 20.1 ☐

4 EEDI requis

- 4.1 L'EEDI requis est g-CO₂/tonne-mille
- 4.2 L'EEDI requis n'est pas applicable pour les raisons suivantes:
 - 4.2.1 le navire est exempté en vertu de la règle 21.1 et n'est pas un navire neuf au sens de la définition à la règle 2.23 ☐
 - 4.2.2 le type de système de propulsion est exempté conformément à la règle 19.3 ☐
 - 4.2.3 le navire est dispensé de satisfaire à l'obligation énoncée à la règle 21 par son Administration, conformément à la règle 19.4 ☐
 - 4.2.4 le type de navire est exempté conformément à la règle 21.1 ☐
 - 4.2.5 la capacité du navire est inférieure au seuil de capacité minimal indiqué au tableau 1 de la règle 21.2 ☐

5 Plan de gestion du rendement énergétique du navire

- 5.1 Le navire est pourvu d'un plan de gestion du rendement énergétique du navire conforme à la règle 22 ☐

6 Dossier technique sur l'EEDI

- 6.1 Le dossier technique sur l'EEDI accompagne le Certificat IEE conformément à la règle 20.1 ☐
- 6.2 Identification/numéro de vérification du dossier technique
- 6.3 Date de vérification du dossier technique

*) Indiquer le type de navire compte tenu des définitions énoncées dans la règle 2. Les navires assimilables à plus d'un des types de navires définis dans la règle 2 devraient être considérés comme appartenant au type de navire ayant l'EEDI requis le plus strict (le plus faible). Si le navire n'est assimilable à aucun des types de navires définis dans la règle 2, indiquez «Navire autre qu'un des types de navires définis dans la règle 2».

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)»

Anlage
Änderungen
der Anlage VI von MARPOL
über Regeln zur Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe
durch Aufnahme neuer Regeln betreffend die Energieeffizienz von Schiffen

Kapitel 1
Allgemeines

Regel 1
Anwendung

- 1 Die Regel erhält folgenden Wortlaut:

„Soweit nicht in den Regeln 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 und 22 ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, gilt diese Anlage für alle Schiffe.“

Regel 2
Begriffsbestimmungen

- 2 Absatz 21 erhält folgenden Wortlaut:

„21 Der Ausdruck „Tankschiff“ bezeichnet im Zusammenhang mit Regel 15 dieser Anlage ein Öltankschiff im Sinne der Anlage I Regel 1 dieses Übereinkommens oder ein Chemikaliertankschiff im Sinne der Anlage II Regel 1 dieses Übereinkommens.“

- 3 Am Ende der Regel 2 wird folgender Wortlaut angefügt:

„Im Sinne des Kapitels 4 haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

22 Der Ausdruck „vorhandenes Schiff“ bezeichnet ein Schiff, das kein neues Schiff ist.

23 Der Ausdruck „neues Schiff“ bezeichnet ein Schiff,

- .1 für das der Bauvertrag am oder nach dem 1. Januar 2013 geschlossen wird,
- .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, dessen Kiel am oder nach dem 1. Juli 2013 gelegt wird oder das sich an oder nach diesem Tag in einem entsprechenden Bauzustand befindet oder
- .3 das am oder nach dem 1. Juli 2015 abgeliefert wird.

24 Der Ausdruck „größerer Umbau“ bezeichnet im Zusammenhang mit Kapitel 4 den Umbau eines Schiffes,

- .1 durch den die Abmessungen, die Ladefähigkeit oder die Motorleistung des Schiffes wesentlich geändert werden,
- .2 durch den der Schiffstyp geändert wird,
- .3 der nach Ansicht der Verwaltung dazu bestimmt ist, die Lebensdauer des Schiffes wesentlich zu verlängern,
- .4 durch den das Schiff auf andere Weise so verändert wird, dass es, wenn es sich um ein neues Schiff handelte, einschlägigen Bestimmungen dieses Übereinkommens unterläge, die für das Schiff als vorhandenes Schiff nicht gelten, oder
- .5 durch den die Energieeffizienz des Schiffes wesentlich geändert wird und der Änderungen umfasst, die dazu führen können, dass das Schiff den für es geltenden vorgeschriebenen EEDI nach Regel 21 überschreitet.

25 Der Ausdruck „Massengutschiff“ bezeichnet ein Schiff, das in erster Linie dafür bestimmt ist, Massengüter in loser Schüttung zu befördern, einschließlich solcher Typen wie Erzfrachtschiffe im Sinne des Kapitels XII Regel 1 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 (in seiner jeweils geltenden Fassung), jedoch mit Ausnahme von Tank-Massengutschiffen.

26 Der Ausdruck „Gastankschiff“ bezeichnet ein Frachtschiff, das zum Zweck der Beförderung von verflüssigtem Gas als Massengut gebaut oder angepasst ist und eingesetzt wird.

27 Der Ausdruck „Tankschiff“ bezeichnet im Zusammenhang mit Kapitel 4 ein Öltankschiff im Sinne der Anlage I Regel 1 von MARPOL oder ein Chemikaliertankschiff oder ein NLS-Tankschiff im Sinne der Anlage II Regel 1 von MARPOL.

28 Der Ausdruck „Containerschiff“ bezeichnet ein Schiff, das ausschließlich für die Beförderung von Containern in Laderäumen und an Deck ausgelegt ist.

29 Der Ausdruck „Stückgutschiff“ bezeichnet ein Schiff mit mehreren durchlaufenden Decks oder mit einem Deck, das hauptsächlich für die Beförderung von Stückgut ausgelegt ist. Nicht unter diesen Begriff fallen spezielle Trockenfrachtschiffe, die in die Berechnung der Referenzlinien für Stückgutschiffe nicht einbezogen sind, und zwar Tiertransportschiffe, Leichterträgerschiffe, Schwerlastschiffe, Yachttransportschiffe und Transportschiffe für Kernbrennstoffe.

30 Der Ausdruck „Kühlfrachtschiff“ bezeichnet ein Schiff, das ausschließlich für die Beförderung von gekühlter Ladung in Laderäumen ausgelegt ist.

31 Der Ausdruck „Tank-Massengutschiff“ bezeichnet ein Schiff, das dazu bestimmt ist, flüssige und trockene Ladung im Umfang von 100 % seiner Tragfähigkeit als Massengut zu befördern.

32 Der Ausdruck „Fahrgastschiff“ bezeichnet ein Schiff, das mehr als 12 Fahrgäste befördert.

33 Der Ausdruck „Ro-Ro-Frachtschiff (Fahrzeugtransportschiff)“ bezeichnet ein Roll-on-Roll-off-Frachtschiff mit mehreren durchlaufenden Decks, das für die Beförderung von leeren Personenkraftwagen und Lastkraftwagen ausgelegt ist.

34 Der Ausdruck „Ro-Ro-Frachtschiff“ bezeichnet ein Schiff, das für die Beförderung von Roll-on-Roll-off-Ladeeinheiten ausgelegt ist.

- 35 Der Ausdruck „Ro-Ro-Fahrgastschiff“ bezeichnet ein Fahrgastschiff mit Roll-on-Roll-off-Laderäumen.
- 36 Der Ausdruck „erreichter EEDI“ bezeichnet den EEDI-Wert, den ein einzelnes Schiff nach Regel 20 erreicht hat.
- 37 Der Ausdruck „vorgeschriebener EEDI“ bezeichnet den Höchstwert des erreichten EEDI, der nach Regel 21 für den betreffenden Schiffstyp und die betreffende Schiffsgröße erlaubt ist.“

Kapitel 2

Besichtigung, Ausstellung von Zeugnissen und Überwachungsmaßnahmen

Regel 5

Besichtigungen

- 4 Absatz 1 erhält folgenden Wortlaut:

- „1 Jedes Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von 400 und mehr sowie jede feste oder schwimmende Bohrplattform und sonstige Plattformen unterliegen den nachstehend bezeichneten Besichtigungen mit dem Zweck, die Einhaltung des Kapitels 3 sicherzustellen:
- .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 des Kapitels 3 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 des Kapitels 3 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 des Kapitels 3 entsprechen und einwandfrei arbeiten. Diese Zwischenbesichtigungen sind in dem nach Regel 6 oder 7 ausgestellten IAPP-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 5 instand gehalten worden sind und unter Berücksichtigung des Einsatzzwecks des Schiffes in zufriedenstellendem Zustand verbleiben. Diese jährlichen Besichtigungen sind in dem nach Regel 6 oder 7 ausgestellten IAPP-Zeugnis zu bestätigen;
 - .5 einer je nach Sachlage allgemeinen oder teilweisen zusätzlichen Besichtigung, die nach in Absatz 5 vorgeschriebenen wesentlichen Instandsetzungen oder Erneuerungen oder nach Instandsetzungen infolge der in Absatz 6 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 des Kapitels 3 entspricht.“

- 5 Absatz 2 erhält folgenden Wortlaut:

- „2 Bei Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 400 kann die Verwaltung geeignete Maßnahmen festsetzen, um sicherzustellen, dass die anwendbaren Bestimmungen des Kapitels 3 eingehalten werden.“

- 6 Nach Absatz 3 wird folgender neuer Absatz 4 eingefügt:

- „4 Schiffe, für die Kapitel 4 gilt, unterliegen auch den nachstehend bezeichneten Besichtigungen, wobei die von der Organisation angenommenen Richtlinien zu berücksichtigen sind:
- .1 einer erstmaligen Besichtigung, bevor ein neues Schiff in Dienst gestellt und das Internationale Zeugnis über die Energieeffizienz ausgestellt wird. Bei der Besichtigung muss festgestellt werden, ob der erreichte EEDI des Schiffes den Vorschriften des Kapitels 4 entspricht und ob sich der in Regel 22 vorgeschriebene SEEMP an Bord befindet;
 - .2 einer je nach Sachlage allgemeinen oder teilweisen Besichtigung nach einem größeren Umbau eines Schiffes, für das diese Regel gilt. Die Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass der erreichte EEDI bei Bedarf neu berechnet wird und der Vorschrift der Regel 21 entspricht, wobei der Reduktionsfaktor einzusetzen ist, der für den Typ und die Größe des umgebauten Schiffes in der Phase gilt, die dem Zeitpunkt des Vertragsschlusses, der Kiellegung oder der Ablieferung entspricht, der sich für das ursprüngliche Schiff nach Regel 2 Absatz 23 bestimmt.
 - .3 In Fällen, in denen der größere Umbau eines neuen oder vorhandenen Schiffes so umfangreich ist, dass das Schiff von der Verwaltung als ein neu gebautes Schiff angesehen wird, entscheidet die Verwaltung über die Notwendigkeit einer erstmaligen Besichtigung zur Überprüfung des erreichten EEDI. Wird eine solche Besichtigung für erforderlich gehalten, so hat sie die Gewähr dafür zu bieten, dass der erreichte EEDI berechnet wird und der Vorschrift der Regel 21 entspricht, wobei der anwendbare Reduktionsfaktor einzusetzen ist, der dem Typ und der Größe des umgebauten Schiffes zum Zeitpunkt des Umbauvertrags oder bei fehlendem Vertrag zum Zeitpunkt des Umbaubeginns entspricht. Bei der Besichtigung muss auch festgestellt werden, ob sich der in Regel 22 vorgeschriebene SEEMP an Bord befindet.
 - .4 Bei vorhandenen Schiffen muss die Feststellung, ob sich, wie in Regel 22 vorgeschrieben, ein SEEMP an Bord befindet, im Rahmen der Zwischenbesichtigung oder Erneuerungsbesichtigung nach Absatz 1 erfolgen, die als erste am oder nach dem 1. Januar 2013 stattfindet.“

- 7 Absatz 4 wird in Absatz 5 unnummeriert.

- 8 Absatz 5 wird in Absatz 6 unnummeriert.

Regel 6**Ausstellung oder Bestätigung eines Zeugnisses**

- 9 Die Überschrift erhält folgenden Wortlaut:
„Ausstellung oder Bestätigung von Zeugnissen“
- 10 Die folgende Unterüberschrift wird am Anfang der Regel eingefügt:
„Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe“
- 11 Absatz 2 erhält folgenden Wortlaut:
„2 Einem vor dem Tag, an dem diese Anlage für seine Verwaltung in Kraft getreten ist, gebauten Schiff wird ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung nach Absatz 1 spätestens bei seinem ersten planmäßigen Werftaufenthalt nach dem Tag dieses Inkrafttretens ausgestellt, keinesfalls jedoch später als drei Jahre nach diesem Tag.“
- 12 Am Ende der Regel wird folgender Wortlaut angefügt:
„Internationales Zeugnis über die Energieeffizienz
- 4 Nach einer Besichtigung gemäß Regel 5 Absatz 4 wird jedem Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von 400 und mehr ein schiffsbezogenes Internationales Zeugnis über die Energieeffizienz ausgestellt, bevor es Reisen nach im Hoheitsbereich anderer Vertragsparteien gelegenen Häfen oder Offshore-Umschlagplätzen durchführen kann.
- 5 Dieses Zeugnis wird von der Verwaltung oder von einer von ihr ordnungsgemäß ermächtigten Stelle ausgestellt beziehungsweise bestätigt. In jedem Fall trägt die Verwaltung die volle Verantwortung für das Zeugnis.“

Regel 7**Ausstellung eines
Zeugnisses durch eine andere Vertragspartei**

- 13 Absatz 1 erhält folgenden Wortlaut:
„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 oder ein Internationales Zeugnis über die Energieeffizienz ausstellen oder ausstellen lassen und, sofern angebracht, bestätigen oder bestätigen lassen, wenn sie sich davon überzeugt hat, dass den anwendbaren Bestimmungen dieser Anlage entsprochen ist.“
- 14 Absatz 4 erhält folgenden Wortlaut:
„4 Einem Schiff, das berechtigt ist, die Flagge eines Staates zu führen, der nicht Vertragspartei ist, darf ein Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe oder ein Internationales Zeugnis über die Energieeffizienz nicht ausgestellt werden.“

Regel 8**Form des Zeugnisses**

- 15 Die Überschrift erhält folgenden Wortlaut:
„Form der Zeugnisse“
- 16 Es wird folgende Unterüberschrift eingefügt und die vorhandene Regel wird in Absatz 1 umnummeriert:
„Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe“
- 17 Am Ende der Regel wird folgender neuer Absatz 2 angefügt:
„Internationales Zeugnis über die Energieeffizienz
- 2 Das Internationale Zeugnis über die Energieeffizienz wird in der Form erstellt, die dem in Anhang VIII wiedergegebenen Muster entspricht, und muss mindestens in englischer, französischer oder spanischer Sprache abgefasst sein. Wird auch eine Amtssprache der ausstellenden Vertragspartei verwendet, so ist diese im Fall einer Streitigkeit oder Unstimmigkeit maßgebend.“

Regel 9**Geltungsdauer und Gültigkeit des Zeugnisses**

- 18 Die Überschrift erhält folgenden Wortlaut:
„Geltungsdauer und Gültigkeit der Zeugnisse“
- 19 Die folgende Unterüberschrift wird am Anfang der Regel eingefügt:
„Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe“
- 20 Am Ende der Regel wird folgender Wortlaut angefügt:
„Internationales Zeugnis über die Energieeffizienz
- 10 Das Internationale Zeugnis über die Energieeffizienz gilt vorbehaltlich des Absatzes 11 während der gesamten Lebensdauer des Schiffes.
- 11 Ein nach dieser Anlage ausgestelltes Internationales Zeugnis über die Energieeffizienz wird in jedem der nachstehenden Fälle ungültig:
.1 wenn das Schiff außer Dienst gestellt wird oder wenn ein neues Zeugnis nach einem größeren Umbau des Schiffes ausgestellt wird oder

- .2 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 des Kapitels 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.“

Regel 10

Hafenstaatkontrolle bezüglich betrieblicher Anforderungen

- 21 Am Ende der Regel wird folgender neuer Absatz 5 angefügt:
- „5 In Bezug auf Kapitel 4 ist nach Artikel 5 des Übereinkommens jede Überprüfung durch den Hafenstaat darauf zu beschränken, gegebenenfalls festzustellen, ob sich ein gültiges Internationales Zeugnis über die Energieeffizienz an Bord befindet.“
- 22 Am Ende der Anlage wird folgendes neues Kapitel 4 angefügt:

„Kapitel 4

Regeln betreffend die Energieeffizienz von Schiffen

Regel 19

Anwendung

- 1 Dieses Kapitel gilt für alle Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 400 und mehr.
- 2 Dieses Kapitel gilt nicht für
 - .1 Schiffe, die ausschließlich auf Reisen in Gewässern unter der Souveränität oder im Hoheitsbereich des Staates eingesetzt werden, dessen Flagge zu führen sie berechtigt sind. Jedoch soll jede Vertragspartei durch die Annahme geeigneter Maßnahmen sicherstellen, dass solche Schiffe soweit zumutbar und durchführbar in Einklang mit Kapitel 4 gebaut sind und handeln.
- 3 Die Regeln 20 und 21 gelten nicht für Schiffe mit dieselelektrischem Antrieb, Turbinenantrieb oder Hybridantriebssystemen.
- 4 Ungeachtet des Absatzes 1 kann die Verwaltung ein Schiff mit einer Bruttoreumzahl von 400 und mehr von der Verpflichtung entbinden, die Regeln 20 und 21 einzuhalten.
- 5 Absatz 4 gilt nicht für Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von 400 und mehr,
 - .1 für die der Bauvertrag am oder nach dem 1. Januar 2017 geschlossen wird,
 - .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, deren Kiel am oder nach dem 1. Juli 2017 gelegt wird oder die sich an oder nach diesem Tag in einem entsprechenden Bauzustand befinden,
 - .3 die am oder nach dem 1. Juli 2019 abgeliefert werden oder
 - .4 bei denen es sich um neue oder vorhandene Schiffe handelt, an denen am oder nach dem 1. Januar 2017 ein größerer Umbau im Sinne der Regel 2 Absatz 24 durchgeführt wird und für die Regel 5 Absätze 4.2 und 4.3 gilt.
- 6 Die Verwaltung einer Vertragspartei dieses Übereinkommens, welche die Anwendung des Absatzes 4 auf ein Schiff, das zum Führen ihrer Flagge berechtigt ist, gestattet oder diese Anwendung aussetzt, widerruft oder ablehnt, hat die Einzelheiten dazu umgehend der Organisation mitzuteilen; diese leitet sie zur Unterrichtung an die Vertragsparteien dieses Protokolls weiter.

Regel 20

Erreichter Energieeffizienz-Kennwert (Erreichter EEDI)

- 1 Der erreichte EEDI ist zu berechnen für jedes in eine oder mehrere der in Regel 2 Absätze 25 bis 35 genannten Kategorien fallende
 - .1 neue Schiff;
 - .2 neue Schiff, an dem ein größerer Umbau durchgeführt worden ist;
 - .3 neue oder vorhandene Schiff, an dem ein größerer Umbau durchgeführt wurde, der so umfangreich ist, dass das Schiff von der Verwaltung als ein neu gebautes Schiff angesehen wird.

Der erreichte EEDI ist für jedes einzelne Schiff zu berechnen und hat die geschätzte Leistung des Schiffes auf dem Gebiet der Energieeffizienz anzugeben; die technische EEDI-Akte, welche die für die Berechnung des erreichten EEDI notwendigen Angaben enthält und den Berechnungsvorgang darlegt, ist beizufügen. Der erreichte EEDI ist auf der Grundlage der technischen EEDI-Akte entweder von der Verwaltung oder von einer von ihr ermächtigten Stelle zu überprüfen.
- 2 Der erreichte EEDI ist unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien zu berechnen.

Regel 21

Vorgeschriebener EEDI

- 1 Für jedes
 - .1 neue Schiff,
 - .2 neue Schiff, an dem ein größerer Umbau durchgeführt worden ist,

.3 neue oder vorhandene Schiff, an dem ein größerer Umbau durchgeführt worden ist, der so umfangreich ist, dass das Schiff von der Verwaltung als ein neu gebautes Schiff angesehen wird,

das in eine der in Regel 2 Absätze 25 bis 31 definierten Kategorien fällt und für das dieses Kapitel gilt, ist nachstehender erreichter EEDI anzunehmen:

$$\text{Erreichter EEDI} \leq \text{Vorgeschriebener EEDI} = (1 - X/100) \times \text{Referenzlinienwert},$$

wobei X der in Tabelle 1 angegebene Reduktionsfaktor für den vorgeschriebenen EEDI im Verhältnis zur EEDI-Referenzlinie ist.

- 2 Für jedes neue Schiff und jedes vorhandene Schiff, an dem ein größerer Umbau durchgeführt worden ist, der so umfangreich ist, dass das Schiff von der Verwaltung als ein neu gebautes Schiff angesehen wird, muss der erreichte EEDI berechnet werden und der Vorschrift des Absatzes 1 entsprechen, wobei der anwendbare Reduktionsfaktor einzusetzen ist, der dem Typ und der Größe des umgebauten Schiffes zum Zeitpunkt des Umbauvertrags oder bei fehlendem Vertrag zum Zeitpunkt des Umbaubeginns entspricht.

Tabelle 1 Reduktionsfaktoren (in Prozent) für den EEDI im Verhältnis zur EEDI-Referenzlinie

Schiffstyp	Größe	Phase 0 1. Jan. 2013 – 31. Dez. 2014	Phase 1 1. Jan. 2015 – 31. Dez. 2019	Phase 2 1. Jan. 2020 – 31. Dez. 2024	Phase 3 1. Jan. 2025 und danach
Massengutschiff	20 000 DWT und mehr	0	10	20	30
	10 000 – 20 000 DWT	Nicht zutreffend	0-10*)	0-20*)	0-30*)
Gastankschiff	10 000 DWT und mehr	0	10	20	30
	2 000 – 10 000 DWT	Nicht zutreffend	0-10*)	0-20*)	0-30*)
Tankschiff	20 000 DWT und mehr	0	10	20	30
	4 000 – 20 000 DWT	Nicht zutreffend	0-10*)	0-20*)	0-30*)
Containerschiff	15 000 DWT und mehr	0	10	20	30
	10 000 – 15 000 DWT	Nicht zutreffend	0-10*)	0-20*)	0-30*)
Stückgutschiff	15 000 DWT und mehr	0	10	15	30
	3 000 – 15 000 DWT	Nicht zutreffend	0-10*)	0-15*)	0-30*)
Kühlschiff	5 000 DWT und mehr	0	10	15	30
	3 000 – 5 000 DWT	Nicht zutreffend	0-10*)	0-15*)	0-30*)
Tank-Massengutschiff	20 000 DWT und mehr	0	10	20	30
	4 000 – 20 000 DWT	Nicht zutreffend	0-10*)	0-20*)	0-30*)

*) Der Reduktionsfaktor ist, abhängig von der Größe des Schiffes, durch lineare Interpolation zwischen den beiden Werten zu ermitteln. Der untere Wert des Reduktionsfaktors ist auf die kleinere Schiffgröße anzuwenden.

„Nicht zutreffend“ bedeutet, dass kein vorgeschriebener EEDI zur Anwendung kommt.

- 3 Die Referenzlinienwerte sind wie folgt zu berechnen:

$$\text{Referenzlinienwert} = a \times b^{-c}$$

wobei a, b und c die in Tabelle 2 angegebenen Parameter sind.

Tabelle 2 Parameter zur Bestimmung der Referenzwerte für die verschiedenen Schiffstypen

Schiffstyp nach Regel 2	a	b	c
Absatz 25 Massengutschiff	961,79	DWT des Schiffes	0,477
Absatz 26 Gastankschiff	1 120,00	DWT des Schiffes	0,456
Absatz 27 Tankschiff	1 218,80	DWT des Schiffes	0,488
Absatz 28 Containerschiff	174,22	DWT des Schiffes	0,201
Absatz 29 Stückgutschiff	107,48	DWT des Schiffes	0,216
Absatz 30 Kühlfrachtschiff	227,01	DWT des Schiffes	0,244
Absatz 31 Tank-Massengutschiff	1 219,00	DWT des Schiffes	0,488

- 4 Kann ein Schiff seiner Bauweise nach mehr als einem der in Tabelle 2 bezeichneten Schiffstypen zugeordnet werden, so ist der vorgeschriebene EEDI für das Schiff der strengste (niedrigste) vorgeschriebene EEDI.
- 5 Bei jedem Schiff, für das diese Regel gilt, darf die installierte Antriebsleistung nicht geringer sein als die Antriebsleistung, die benötigt wird, um die Manövrierfähigkeit des Schiffes unter ungünstigen Bedingungen im Sinne der von der Organisation ausarbeitenden Richtlinien aufrechtzuerhalten.
- 6 Die Organisation überprüft zu Beginn der Phase 1 und in der Mitte der Phase 2 den Stand der technischen Entwicklung und ändert, falls es sich als notwendig erweist, die Zeiträume, die EEDI-Referenzlinienparameter für die entsprechenden Schiffstypen und die in dieser Regel angegebenen Reduktionsfaktoren.

Regel 22

Plan für das Energieeffizienz-Management des Schiffes (SEEMP)

- 1 Jedes Schiff muss einen eigenen Plan für das Energieeffizienz-Management des Schiffes (SEEMP) mitführen. Dieser kann Teil des schiffseigenen Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (SMS) sein.
- 2 Der SEEMP ist unter Berücksichtigung der von der Organisation angenommenen Richtlinien auszuarbeiten.

Regel 23

Förderung der technischen Zusammenarbeit und Technologietransfer im Zusammenhang mit der Verbesserung der Energieeffizienz von Schiffen

- 1 Die Verwaltungen fördern und gewähren in Zusammenarbeit mit der Organisation und anderen internationalen Gremien je nach Fall unmittelbar oder über die Organisation Unterstützungsleistungen an Staaten, insbesondere Entwicklungsländer, die um technische Hilfe ersuchen.
- 2 Die Verwaltung einer Vertragspartei arbeitet vorbehaltlich ihrer innerstaatlichen Gesetze, ihrer sonstigen Vorschriften und ihrer Politik aktiv mit anderen Vertragsparteien zusammen, um die Entwicklung und den Transfer von Technologie und den Informationsaustausch im Verhältnis zu Staaten, insbesondere Entwicklungsländern, zu fördern, die um technische Unterstützung im Hinblick auf die Durchführung der zur Erfüllung der Vorschriften des Kapitels 4, insbesondere der Regel 19 Absätze 4 bis 6, erforderlichen Maßnahmen ersuchen.“

- 23 Am Ende der Anlage wird folgender neuer Anhang VIII angefügt:

„Anhang VIII

Muster eines Internationalen Zeugnisses über die Energieeffizienz (IEE)

Internationales Zeugnis über die Energieeffizienz

Ausgestellt nach dem mit Entschlieung MEPC.203(62) 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 der Vertragspartei)

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

Angaben zum Schiff

Name des Schiffes

Unterscheidungssignal

Heimathafen

Bruttoreaumzahl

IMO-Nummer

Hiermit wird bescheinigt, dass

- 1 das Schiff nach Anlage VI Regel 5.4 des Übereinkommens besichtigt worden ist und
- 2 die Besichtigung ergeben hat, dass das Schiff den anwendbaren Vorschriften der Regeln 20, 21 und 22 entspricht.

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

Ausgestellt in
(Ort der Ausstellung des Zeugnisses)

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

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)

Nachtrag zum Internationalen Zeugnis über die Energieeffizienz (IEE-Zeugnis)
Bericht zum Bau in Bezug auf die Energieeffizienz

Anmerkungen:

- 1 Dieser Bericht ist mit dem IEE-Zeugnis fest zu verbinden. Das IEE-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 der ausstellenden Vertragspartei 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, sind mit den in diesem Bericht erwähnten Regeln die Regeln der Anlage VI des Übereinkommens und mit den Entschlüssen und Rundschreiben die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation beschlossenen Entschlüssen oder Rundschreiben gemeint.

1 Angaben zum Schiff

- 1.1 Name des Schiffes
- 1.2 IMO-Nummer
- 1.3 Datum des Bauvertrags
- 1.4 Bruttoreaumzahl
- 1.5 Tragfähigkeit
- 1.6 Schiffstyp*)

2 Antriebssystem

- 2.1 Dieselantrieb ☐
- 2.2 Dieselelektrischer Antrieb ☐
- 2.3 Turbinenantrieb ☐
- 2.4 Hybridantrieb ☐
- 2.5 Sonstiges Antriebssystem ☐

3 Erreichter Energieeffizienz-Kennwert (Erreichter EEDI)

- 3.1 Der erreichte EEDI nach Regel 20 Absatz 1 wird berechnet auf der Grundlage der Angaben in der Technischen EEDI-Akte, in der auch das Verfahren für die Berechnung des erreichten EEDI dargelegt ist ☐
Der erreichte EEDI beträgt Gramm CO₂/Tonnen-Meile.
- 3.2 Der erreichte EEDI wird nicht berechnet,
 - 3.2.1 weil das Schiff nach Regel 20 Absatz 1 befreit ist, da es sich um kein neues Schiff im Sinne der Regel 2 Absatz 23 handelt ☐
 - 3.2.2 weil die Art des Antriebssystems nach Regel 19 Absatz 3 befreit ist ☐
 - 3.2.3 weil die für das Schiff zuständige Verwaltung dieses nach Regel 19 Absatz 4 von der Verpflichtung zur Einhaltung der Regel 20 entbindet ☐
 - 3.2.4 weil der Schiffstyp nach Regel 20 Absatz 1 befreit ist ☐

4 Vorgeschriebener EEDI

- 4.1 Der vorgeschriebene EEDI beträgt Gramm CO₂/Tonnen-Meile.
- 4.2 Ein vorgeschriebener EEDI kommt nicht zur Anwendung,
 - 4.2.1 weil das Schiff nach Regel 21 Absatz 1 befreit ist, da es sich um kein neues Schiff im Sinne der Regel 2 Absatz 23 handelt ☐
 - 4.2.2 weil die Art des Antriebssystems nach Regel 19 Absatz 3 befreit ist ☐
 - 4.2.3 weil die für das Schiff zuständige Verwaltung dieses nach Regel 19 Absatz 4 von der Verpflichtung zur Einhaltung der Regel 21 entbindet ☐
 - 4.2.4 weil der Schiffstyp nach Regel 21 Absatz 1 befreit ist ☐
 - 4.2.5 weil das Fassungsvermögen des Schiffes unterhalb des Mindestfassungsvermögens in Tabelle 1 der Regel 21 Absatz 2 liegt ☐

*) Eintragung des Schiffstyps entsprechend den Begriffsbestimmungen in Regel 2. Schiffe, die mehr als einem der in Regel 2 definierten Schiffstypen zugeordnet werden können, sollen als Schiffe des Typs mit dem strengsten (niedrigsten) vorgeschriebenen EEDI angesehen werden. Fällt ein Schiff unter keinen der in Regel 2 definierten Schiffstypen, so ist Folgendes einzutragen: „Schiff eines anderen Typs als den in Regel 2 definierten Schiffstypen“.

5 Plan für das Energieeffizienz-Management des Schiffes

- 5.1 Das Schiff verfügt über einen Plan für das Energieeffizienz-Management des Schiffes (SEEMP) nach Regel 22 ☐

6 Technische EEDI-Akte

- 6.1 Dem IEE-Zeugnis liegt im Einklang mit Regel 20 Absatz 1 die technische EEDI-Akte bei. ☐
6.2 Identifizierungs-/Prüfnummer der technischen EEDI-Akte
6.3 Prüfdatum der technischen EEDI-Akte

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 ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

(Siegel bzw. Stempel der Stelle)“

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

Vom 12. Oktober 2012

Auf Grund des

- § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und 4, jeweils in Verbindung mit Absatz 2 Satz 1 Nummer 1, und § 9c des Seeaufgabengesetzes, von denen § 9 Absatz 1 Satz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa und § 9c durch Artikel 1 Nummer 9 des Gesetzes vom 8. April 2008 (BGBl. I S. 706) geändert worden ist, und des
- Artikels 2 Absatz 1 des MARPOL-Gesetzes, der zuletzt durch Artikel 5 Nummer 1 des Gesetzes vom 2. Juni 2008 (BGBl. 2008 II S. 520) geändert worden ist,

verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Artikel 1

Die vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation in London am 15. Juli 2011 mit den Entschlüssen MEPC.200(62) und MEPC.201(62) angenommenen Änderungen der Anlagen IV und V 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, Anlageband; 2003 II S. 130, 132, 136), zuletzt geändert durch die Entschlüsse MEPC.202(62) und MEPC.203(62) vom 15. Juli 2011 (BGBl. 2012 II S. 1146, 1147, 1164), werden hiermit in Kraft gesetzt. Die Entschlüsse werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

Diese Verordnung und die in Artikel 1 genannten Entschlüsse vom 15. Juli 2011 treten am 1. Januar 2013 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 12. Oktober 2012

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Peter Ramsauer

*) 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.

Entschlieung MEPC.200(62)

angenommen am 15. Juli 2011

Änderungen

der Anlage des Protokolls von 1978

zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973

zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe

(Bestimmungen in Bezug auf Sondergebiete und Festlegung der Ostsee
als Sondergebiet nach Anlage IV von MARPOL)**Resolution MEPC.200(62)**

Adopted on 15 July 2011

Amendments

to the Annex of the Protocol of 1978

relating to the International Convention

for the Prevention of Pollution from Ships, 1973

(Special Area Provisions and the Designation of the Baltic Sea
as a Special Area under MARPOL Annex IV)**Résolution MEPC.200(62)**

adoptée le 15 juillet 2011

Amendements

à l'Annexe du Protocole de 1978

relatif à la Convention internationale de 1973

pour la prévention de la pollution par les navires

(Dispositions relatives aux zones spéciales et désignation
de la mer Baltique comme zone spéciale en vertu de l'Annexe IV 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") and 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") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

having considered draft amendments to Annex IV of MARPOL 73/78,

Le Comité de la protection du milieu marin,

rapellant l'article 38 a) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions confiées 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») et 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»), lesquels énoncent ensemble la procédure d'amendement du Protocole de 1978 et confèrent à l'organe compétent de l'Organisation la fonction d'examiner et d'adopter des amendements à la Convention de 1973, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78),

ayant examiné le projet d'amendements à l'Annexe IV de MARPOL 73/78,

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) sowie 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), in denen das Änderungsverfahren für das Protokoll von 1978 festgelegt und dem zuständigen Gremium der Organisation die Aufgabe der Prüfung von Änderungen des Übereinkommens von 1973 in der durch das Protokoll von 1978 geänderten Fassung (MARPOL 73/78) sowie die Beschlussfassung darüber übertragen wird;

nach Prüfung des Änderungsentwurfs zu Anlage IV von MARPOL 73/78 –

- | | | |
|---|---|---|
| <p>1. adopts, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex IV of MARPOL 73/78, the text of which is set out at annex to the present resolution;</p> | <p>1. adopte, conformément à l'article 16 2) d) de la Convention de 1973, les amendements à l'Annexe IV de MARPOL 73/78 dont le texte figure en annexe à la présente résolution;</p> | <p>1. beschließt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe d des Übereinkommens von 1973 die Änderungen der Anlage IV von MARPOL 73/78, deren Wortlaut in der Anlage dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;</p> |
| <p>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 July 2012 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;</p> | <p>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^{er} juillet 2012, 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 des objections contre ces amendements;</p> | <p>2. bestimmt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iii des Übereinkommens von 1973, dass die Änderungen als am 1. Juli 2012 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, der Organisation ihren Einspruch gegen die Änderungen übermittelt haben;</p> |
| <p>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 January 2013 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;</p> | <p>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^{er} janvier 2013 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;</p> | <p>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. Januar 2013 in Kraft treten;</p> |
| <p>4. requests the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;</p> | <p>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 MARPOL 73/78 des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé; et</p> | <p>4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe e des Übereinkommens von 1973 allen Vertragsparteien von MARPOL 73/78 beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zuzuleiten;</p> |
| <p>5. requests further the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its Annex.</p> | <p>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 MARPOL 73/78.</p> | <p>5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien von MARPOL 73/78 sind, Abschriften dieser EntschlieÙung und ihrer Anlage zuzuleiten.</p> |

Annex**Amendments to MARPOL Annex IV****1 New paragraphs 5^{bis}, 7^{bis}, and 7^{ter} are added to regulation 1:**

“5^{bis} “Special area” means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by sewage is required.

The special areas are:

- .1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I; and
- .2 any other sea area designated by the Organization in accordance with criteria and procedures for designation of special areas with respect to prevention of pollution by sewage from ships.

7^{bis} A “passenger” means every person other than:

- .1 the master and the members of the crew or other persons employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship; and
- .2 a child under one year of age.

7^{ter} A “passenger ship” means a ship which carries more than 12 passengers.

For the application of regulation 11.3, a new passenger ship is a passenger ship:

- .1 for which the building contract is placed or, in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is in a similar stage of construction, on or after 1 January 2016; or
- .2 the delivery of which is two years or more after 1 January 2016.

An “existing passenger ship” is a passenger ship which is not a new passenger ship.”

2 New paragraph 2 is added to regulation 9:

“2 By derogation from paragraph 1, every passenger ship which, in accordance with regulation 2, is required to comply with the provisions of this Annex, and for which regulation 11.3 applies while in a special area, shall be equipped with one of the following sewage systems:

- .1 a sewage treatment plant which shall be of a type approved by the Administration, taking into account the standards and test methods developed by the Organization, or
- .2 a holding tank of the capacity to the satisfaction of the Administration for the retention of all sewage, having regard to the operation of the ship, the number of persons on board and other relevant factors. The holding tank shall be constructed to the satisfaction of the Administration and shall have a means to indicate visually the amount of its contents.”

3 Regulation 11 is replaced by the following:**Regulation 11****Discharge of sewage**

“A Discharge of sewage from ships other than passenger ships in all areas and discharge of sewage from passenger ships outside special areas

1 Subject to the provisions of regulation 3 of this Annex, the discharge of sewage into the sea is prohibited, except when:

- .1 the ship is discharging comminuted and disinfected sewage using a system approved by the Administration in accordance with regulation 9.1.2 of this Annex at a distance of more than 3 nautical miles from the nearest land, or sewage which is not comminuted or disinfected at a distance of more than 12 nautical miles from the nearest land, provided that, in any case, the sewage that has been stored in holding tanks, or sewage originating from spaces containing living animals, shall not be discharged instantaneously but at a moderate rate when the ship is *en route* and proceeding at not less than 4 knots; the rate of discharge shall be approved by the Administration based upon standards developed by the Organization; or
- .2 the ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in regulation 9.1.1 of this Annex, and the effluent shall not produce visible floating solids nor cause discoloration of the surrounding water.

2 The provisions of paragraph 1 shall not apply to ships operating in the waters under the jurisdiction of a State and visiting ships from other States while they are in these waters and are discharging sewage in accordance with such less stringent requirements as may be imposed by such State.**B Discharge of sewage from passenger ships within a special area****3 Subject to the provisions of regulation 3 of this Annex, the discharge of sewage from a passenger ship within a special area shall be prohibited:**

- a) for new passenger ships on, or after 1 January 2016, subject to paragraph 2 of regulation 12^{bis}; and
- b) for existing passenger ships on, or after 1 January 2018, subject to paragraph 2 of regulation 12^{bis},

except when the following conditions are satisfied:

the ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in regulation 9.2.1 of this Annex, and the effluent shall not produce visible floating solids nor cause discoloration of the surrounding water.

C General requirements

- 4 When the sewage is mixed with wastes or waste water covered by other Annexes of the present Convention, the requirements of those Annexes shall be complied with in addition to the requirements of this Annex.”
- 4 New regulation 12^{bis} is added as follows:

“12^{bis}**Reception facilities for
passenger ships in Special Areas**

- 1 Each Party, the coastline of which borders a special area, undertakes to ensure that:
- .1 facilities for the reception of sewage are provided in ports and terminals which are in a special area and which are used by passenger ships;
 - .2 the facilities are adequate to meet the needs of those passenger ships; and
 - .3 the facilities are operated so as not to cause undue delay to those passenger ships.
- 2 The Government of each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to paragraph 1 of this regulation. Upon receipt of sufficient notifications in accordance with paragraph 1 of this regulation, the Organization shall establish a date from which the requirements of regulation 11.3 in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than 12 months in advance of that date. Until the date so established, ships while navigating in the special area shall comply with the requirements of regulation 11.1 of this Annex.”

**Amendments to the Form
of International Sewage Pollution Prevention Certificate**

- 1 The following text is added under the heading "Particulars of ship":

Type of ship for the application of regulation 11.3:*)

New/Existing passenger ship

Ship other than a passenger ship

- 2 Paragraph*) 1.1 is amended to read as follows:

*)1.1 Description of the sewage treatment plant:

Type of sewage treatment plant

Name of manufacturer

The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.2(VI).

The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.159(55).

The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in the guidelines developed by the Organization.

*) Delete as appropriate.

Annexe**Amendements à l'Annexe IV de MARPOL****1 Ajouter à la règle 1 les nouveaux paragraphes 5^{bis}, 7^{bis} et 7^{ter} ci-après:**

«5^{bis} «Zone spéciale» désigne une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues dues à sa situation océanographique et écologique ainsi qu'au caractère particulier de son trafic, appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les eaux usées.

Les zones spéciales sont les suivantes:

- .1 la zone de la mer Baltique, telle que définie à la règle 1.11.2 de l'Annexe I; et
- .2 toute autre zone maritime désignée par l'Organisation conformément aux critères et procédures pour la désignation des zones spéciales eu égard à la prévention de la pollution par les eaux usées provenant des navires.

7^{bis} Un «passager» désigne toute personne autre que:

- .1 le capitaine et les membres de l'équipage ou autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire; et
- .2 les enfants de moins d'un an.

7^{ter} Un «navire à passagers» désigne un navire qui transporte plus de 12 passagers.

Aux fins de l'application de la règle 11.3, un «navire à passagers neuf» est un navire à passagers:

- .1 dont le contrat de construction est passé, ou en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1^{er} janvier 2016 ou après cette date; ou
- .2 dont la livraison s'effectue deux ans ou plus après le 1^{er} janvier 2016.

Un «navire à passagers existant» est un navire à passagers qui n'est pas un navire à passagers neuf.»

2 À la règle 9, ajouter le nouveau paragraphe 2 ci-après:

«2 Par dérogation au paragraphe 1, tout navire à passagers qui, en vertu de la règle 2, est tenu de satisfaire aux dispositions de la présente Annexe et auquel la règle 11.3 s'applique lorsqu'il se trouve dans une zone spéciale doit être équipé de l'un des systèmes de traitement des eaux usées suivants:

- .1 une installation de traitement des eaux usées d'un type approuvé par l'Autorité, compte tenu des normes et des méthodes d'essai élaborées par l'Organisation; ou
- .2 une citerne de stockage d'une capacité jugée satisfaisante par l'Autorité pour conserver toutes les eaux usées du navire, compte tenu de l'exploitation du navire, du nombre de personnes à bord et des autres facteurs pertinents. La citerne de stockage doit être construite d'une façon jugée satisfaisante par l'Autorité et doit être munie d'un dispositif indiquant visuellement la quantité qu'elle contient.»

3 Remplacer le texte de la règle 11 par ce qui suit:**Règle 11****Rejet des eaux usées**

«A Rejet des eaux usées en provenance de navires autres que les navires à passagers dans toutes les zones et rejet d'eaux usées en provenance de navires à passagers en dehors des zones spéciales

1 Sous réserve des dispositions de la règle 3 de la présente Annexe, le rejet des eaux usées à la mer est interdit, à moins que les conditions suivantes soient remplies:

- .1 le navire rejette des eaux usées après broyage et désinfection à l'aide d'un dispositif approuvé par l'Autorité conformément à la règle 9.1.2 de la présente Annexe à une distance de plus de 3 milles marins de la terre la plus proche, ou des eaux usées non broyées et non désinfectées à une distance de plus de 12 milles marins de la terre la plus proche; dans tous les cas, le rejet des eaux usées conservées dans les citernes de stockage ou les eaux usées provenant d'espaces contenant des animaux vivants doit s'effectuer, non pas instantanément, mais à un débit modéré alors que le navire fait route à une vitesse d'au moins 4 nœuds; le taux de rejet doit être approuvé par l'Autorité compte tenu des normes élaborées par l'Organisation; ou
- .2 le navire utilise une installation de traitement des eaux usées approuvée qui a été agréée par l'Autorité comme étant conforme aux normes d'exploitation mentionnées à la règle 9.1.1 de la présente Annexe et l'effluent ne produit pas de solides flottants visibles ni n'entraîne de décoloration des eaux environnantes.

2 Les dispositions du paragraphe 1 ne s'appliquent pas aux navires exploités dans les eaux relevant de la juridiction d'un État ni aux navires de passage en provenance d'autres États tant qu'ils se trouvent dans ces eaux et rejettent leurs eaux usées conformément aux prescriptions moins rigoureuses qui pourraient être imposées par cet État.**B Rejet des eaux usées des navires à passagers dans une zone spéciale****3 Sous réserve des dispositions de la règle 3 de la présente Annexe, le rejet des eaux usées provenant d'un navire à passagers est interdit à l'intérieur d'une zone spéciale:**

- a) dans le cas des navires à passagers neufs, le 1^{er} janvier 2016 ou après cette date, sous réserve des dispositions du paragraphe .2 de la règle 12^{bis}; et
- b) dans le cas des navires à passagers existants, le 1^{er} janvier 2018 ou après cette date, sous réserve des dispositions du paragraphe .2 de la règle 12^{bis},

sauf si les conditions suivantes sont remplies:

le navire utilise une installation de traitement des eaux usées approuvée qui a été agréée par l'Autorité comme étant conforme aux normes d'exploitation mentionnées à la règle 9.2.1 de la présente Annexe et l'effluent ne produit pas de solides flottants visibles ni n'entraîne de décoloration des eaux environnantes.

C Prescriptions générales

- 4 Lorsque les eaux usées sont mélangées à des déchets ou eaux résiduelles visés par d'autres Annexes de la présente Convention, il doit être satisfait aux prescriptions de ces annexes en plus des prescriptions de la présente Annexe.»
- 4 Ajouter une nouvelle règle 12^{bis}, libellée comme suit:

«12^{bis}

**Installations de réception destinées aux
navires à passagers dans les zones spéciales**

- 1 Chaque Partie dont le littoral longe une zone spéciale s'engage à garantir que:
 - .1 des installations de réception des eaux usées sont mises en place dans les ports et terminaux qui se trouvent dans une zone spéciale et qui sont utilisés par des navires à passagers;
 - .2 ces installations sont aptes à répondre aux besoins de ces navires à passagers; et
 - .3 ces installations sont exploitées de façon à ne pas causer de retard excessif à ces navires passagers.
- 2 Les gouvernements des Parties intéressées doivent notifier à l'Organisation les mesures qu'ils ont prises en application du paragraphe 1 de la présente règle. Dès réception d'un nombre suffisant de notifications conformes au paragraphe 1 de la présente règle, l'Organisation fixe la date à compter de laquelle les prescriptions de la règle 11.3 prennent effet à l'égard de la zone en question. L'Organisation notifie à toutes les Parties, au moins 12 mois à l'avance, la date ainsi fixée. En attendant que la date soit fixée, les navires qui se trouvent dans la zone spéciale doivent se conformer aux prescriptions de la règle 11.1 de la présente Annexe.»

**Amendements au modèle
de Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées**

- 1 Ajouter le texte ci-après sous la rubrique «Caractéristiques du navire»:

Type de navire pour l'application de la règle 11.3:*)

Navire à passagers neuf/existant

Navire autre qu'un navire à passagers

- 2 Le paragraphe*) 1.1 est modifié comme suit:

*)1.1 Description de l'installation de traitement des eaux usées:

Type d'installation

Nom du fabricant

L'installation de traitement des eaux usées est agréée par l'Autorité comme étant conforme aux normes relatives aux effluents énoncées dans la résolution MEPC.2(VI)

L'installation de traitement des eaux usées est agréée par l'Autorité comme étant conforme aux normes relatives aux effluents énoncées dans la résolution MEPC.159(55)

L'installation de traitement des eaux usées est agréée par l'Autorité comme étant conforme aux normes relatives aux effluents énoncées dans les directives élaborées par l'Organisation.

*) Rayer les mentions inutiles.

Anlage

Änderungen der Anlage IV von MARPOL

- 1 In Regel 1 werden die neuen Absätze 5^{bis}, 7^{bis} und 7^{ter} eingefügt:
 - „5^{bis} Der Ausdruck „Sondergebiet“ bezeichnet ein Meeresgebiet, in dem aus anerkannten technischen Gründen im Zusammenhang mit seinem ozeanographischen und ökologischen Zustand und der besonderen Natur seines Verkehrs die Annahme besonderer verbindlicher Methoden zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Abwasser erforderlich ist.
Die Sondergebiete sind
 - .1 das Ostseegebiet im Sinne der Anlage I Regel 1 Absatz 11.2 und
 - .2 alle anderen von der Organisation entsprechend den Kriterien und Verfahren für die Festlegung von Sondergebieten im Hinblick auf die Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsabwasser festgelegten Seegebiete.
 - 7^{bis} Der Ausdruck „Fahrgast“ bezeichnet jede Person mit Ausnahme
 - .1 des Kapitäns und der Besatzungsmitglieder oder anderer Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes für dessen Belange angestellt oder beschäftigt sind, und
 - .2 von Kindern unter einem Jahr.
 - 7^{ter} Der Ausdruck „Fahrgastschiff“ bezeichnet ein Schiff, das mehr als 12 Fahrgäste befördert.
Für die Zwecke der Anwendung der Regel 11 Absatz 3 bezeichnet der Ausdruck „neues Fahrgastschiff“ ein Fahrgastschiff,
 - .1 für das der Bauauftrag am oder nach dem 1. Januar 2016 erteilt wird oder, falls kein Bauauftrag vorliegt, dessen Kiel zu diesem Zeitpunkt gelegt wird oder das sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet oder
 - .2 das mindestens zwei Jahre nach dem 1. Januar 2016 abgeliefert wird.
Der Ausdruck „vorhandenes Fahrgastschiff“ bezeichnet ein Fahrgastschiff, das kein neues Fahrgastschiff ist.“
- 2 Der Regel 9 wird ein neuer Absatz 2 angefügt:
 - „2 Abweichend von Absatz 1 muss jedes Fahrgastschiff, das nach Regel 2 unter diese Anlage fällt und für das während des Aufenthalts in einem Sondergebiet Regel 11 Absatz 3 gilt, mit einem der folgenden Abwassersysteme ausgerüstet sein:
 - .1 einer Abwasser-Aufbereitungsanlage eines von der Verwaltung zugelassenen Typs, die die von der Organisation entwickelten Normen und Prüfverfahren berücksichtigt; oder
 - .2 einem Sammel-tank mit einem den Anforderungen der Verwaltung entsprechenden Fassungsvermögen, das unter Berücksichtigung des Schiffsbetriebs, der Anzahl der an Bord befindlichen Personen und anderer einschlägiger Faktoren zur Rückhaltung des gesamten Abwassers ausreicht. Der Sammel-tank muss entsprechend den Anforderungen der Verwaltung gebaut sein und eine Vorrichtung haben, welche die Menge des Inhalts visuell anzeigt.“
- 3 Regel 11 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

Regel 11

Einleiten von Abwasser

„A Einleiten von Abwasser von Schiffen, die keine Fahrgastschiffe sind, in allen Gebieten und Einleiten von Abwasser von Fahrgastschiffen außerhalb von Sondergebieten

- 1 Vorbehaltlich der Regel 3 ist das Einleiten von Abwasser ins Meer verboten, es sei denn,
 - .1 dass das Schiff durch eine von der Verwaltung nach Regel 9 Absatz 1.2 zugelassene Anlage mechanisch behandeltes und desinfiziertes Abwasser in einer Entfernung von mehr als 3 Seemeilen vom nächstgelegenen Land einleitet oder nicht mechanisch behandeltes oder desinfiziertes Abwasser in einer Entfernung von mehr als 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land einleitet, sofern das Abwasser, das in Sammel-tanks aufbewahrt worden ist oder aus Räumen kommt, in denen sich lebende Tiere befinden, jeweils nicht auf einmal, sondern mit einer mäßigen Rate eingeleitet wird, während das Schiff mit einer Geschwindigkeit von mindestens 4 Knoten auf seinem Kurs fährt. Die Einletrate muss von der Verwaltung zugelassen sein und auf von der Organisation erarbeiteten Normen beruhen; oder
 - .2 dass das Schiff eine zugelassene Abwasser-Aufbereitungsanlage betreibt und von der Verwaltung bescheinigt wurde, dass die Anlage den in Regel 9 Absatz 1.1 bezeichneten Betriebsanforderungen genügt, und außerdem der Ausfluss in dem das Schiff umgebenden Wasser keine schwimmenden Festkörper sichtbar werden lässt und keine Verfärbung dieses Wassers hervorruft.
- 2 Absatz 1 gilt nicht für Schiffe, die in den Gewässern im Hoheitsbereich eines Staates betrieben werden, und Gastschiffe aus anderen Staaten, die während des Aufenthalts in diesen Gewässern Abwasser im Einklang mit den von diesem Staat erlassenen weniger strengen Vorschriften einleiten.
- B Einleiten von Abwasser von Fahrgastschiffen innerhalb eines Sondergebiets
- 3 Vorbehaltlich der Regel 3 ist das Einleiten von Abwasser von einem Fahrgastschiff innerhalb eines Sondergebiets
 - a) neuen Fahrgastschiffen vorbehaltlich der Regel 12^{bis} Absatz 2 ab dem 1. Januar 2016 und
 - b) vorhandenen Fahrgastschiffen vorbehaltlich der Regel 12^{bis} Absatz 2 ab dem 1. Januar 2018verboten, es sei denn, die folgenden Bedingungen sind erfüllt:

Das Schiff betreibt eine zugelassene Abwasser-Aufbereitungsanlage und von der Verwaltung wurde bescheinigt, dass die Anlage den in Regel 9 Absatz 2.1 bezeichneten Betriebsanforderungen genügt, und außerdem lässt der Ausfluss in dem das Schiff umgebenden Wasser keine schwimmenden Festkörper sichtbar werden und ruft keine Verfärbung dieses Wassers hervor.

C Allgemeine Vorschriften

- 4 Ist das Abwasser mit Abfällen oder Schmutzwasser vermischt, die unter andere Anlagen dieses Übereinkommens fallen, so sind die Vorschriften jener Anlagen zusätzlich zu den Vorschriften dieser Anlage einzuhalten.“
- 4 Es wird folgende neue Regel 12^{bis} angefügt:

„12^{bis}

**Auffanganlagen für
Fahrgastschiffe innerhalb von Sondergebieten**

- 1 Jede Vertragspartei, deren Küste an ein Sondergebiet grenzt, verpflichtet sich, dafür zu sorgen, dass
- .1 in Häfen und an Terminals, die sich in einem Sondergebiet befinden und in beziehungsweise an denen sich Fahrgastschiffe aufhalten, Anlagen zur Aufnahme von Abwasser eingerichtet werden,
 - .2 die Anlagen ausreichen, um den Erfordernissen dieser Fahrgastschiffe zu genügen, und
 - .3 die Anlagen so betrieben werden, dass es für diese Fahrgastschiffe nicht zu unangemessenen Verzögerungen kommt.
- 2 Die Regierung jeder betroffenen Vertragspartei notifiziert der Organisation die nach Absatz 1 ergriffenen Maßnahmen. Sobald die Organisation genügend Notifikationen im Einklang mit Absatz 1 erhalten hat, setzt sie ein Datum fest, von dem an die Vorschriften der Regel 11 Absatz 3 in Bezug auf das betreffende Gebiet wirksam werden. Die Organisation notifiziert allen Vertragsparteien dieses Datum mindestens 12 Monate im Voraus. Bis zu diesem Datum müssen Schiffe, die das Sondergebiet befahren, den Vorschriften der Regel 11 Absatz 1 entsprechen.“

**Änderungen des Musters des
Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser**

- 1 Der folgende Wortlaut wird unter der Überschrift „Angaben zum Schiff“ eingefügt:

Schiffstyp für die Zwecke der Anwendung der Regel 11 Absatz 3:*)

Neues/Vorhandenes Fahrgastschiff

Schiff, das kein Fahrgastschiff ist

- 2 Absatz*) 1.1 erhält folgenden Wortlaut:

*)1.1 Beschreibung der Abwasser-Aufbereitungsanlage:

Typ der Abwasser-Aufbereitungsanlage

Name des Herstellers

Die Verwaltung bescheinigt, dass die Abwasser-Aufbereitungsanlage den in EntschlieÙung MEPC.2(VI) vorgesehenen Ausflussnormen entspricht.

Die Verwaltung bescheinigt, dass die Abwasser-Aufbereitungsanlage den in EntschlieÙung MEPC.159(55) vorgesehenen Ausflussnormen entspricht.

Die Verwaltung bescheinigt, dass die Abwasser-Aufbereitungsanlage den in den von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien vorgesehenen Ausflussnormen entspricht.

*) Nichtzutreffendes streichen.

Entschließung MEPC.201(62)

angenommen am 15. Juli 2011

Änderungen
der Anlage des Protokolls von 1978
zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973
zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
(Revidierte Anlage V von MARPOL)

Resolution MEPC.201(62)

Adopted on 15 July 2011

Amendments
to the Annex of the Protocol of 1978
relating to the International Convention
for the Prevention of Pollution from Ships, 1973
(Revised MARPOL Annex V)

Résolution MEPC.201(62)

adoptée le 15 juillet 2011

Amendements
à l'Annexe du Protocole de 1978
relatif à la Convention internationale de 1973
pour la prévention de la pollution par les navires
(Annexe V 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") and 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") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

having considered draft amendments to Annex V of MARPOL 73/78,

1. adopts, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex V of MARPOL 73/78,

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 confiées 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») et 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»), lesquels énoncent ensemble la procédure d'amendement du Protocole de 1978 et confèrent à l'organe compétent de l'Organisation la fonction d'examiner et d'adopter des amendements à la Convention de 1973, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78),

ayant examiné le projet d'amendements à l'Annexe V de MARPOL 73/78,

1. adopte, conformément à l'article 16 2) d) de la Convention de 1973, les amendements à l'Annexe V de MARPOL 73/78

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) sowie 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), in denen das Änderungsverfahren für das Protokoll von 1978 festgelegt und dem zuständigen Gremium der Organisation die Aufgabe der Prüfung von Änderungen des Übereinkommens von 1973 in der durch das Protokoll von 1978 geänderten Fassung (MARPOL 73/78) sowie die Beschlussfassung darüber übertragen wird;

nach Prüfung des Änderungsentwurfs zu Anlage V von MARPOL 73/78 –

1. beschließt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe d des Übereinkommens von 1973 die Änderungen der Anlage V von

the text of which is set out at annex to the present resolution;

dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

MARPOL 73/78, deren Wortlaut in der Anlage dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;

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 July 2012 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 January 2013 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 MARPOL 73/78 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 MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its Annex.
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^{er} juillet 2012, 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 des objections contre 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^{er} janvier 2013 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 communiquer à toutes les Parties à MARPOL 73/78 des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé; et
 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 MARPOL 73/78.
2. bestimmt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iii des Übereinkommens von 1973, dass die Änderungen als am 1. Juli 2012 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreumgehalts 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. Januar 2013 in Kraft treten;
 4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe e des Übereinkommens von 1973 allen Vertragsparteien von MARPOL 73/78 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 von MARPOL 73/78 sind, Abschriften dieser EntschlieÙung und ihrer Anlage zuzuleiten.

Annex

Revised MARPOL Annex V

Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

- 1 *Animal carcasses* means the bodies of any animals that are carried on board as cargo and that die or are euthanized during the voyage.
- 2 *Cargo residues* means the remnants of any cargo which are not covered by other Annexes to the present Convention and which remain on the deck or in holds following loading or unloading, including loading and unloading excess or spillage, whether in wet or dry condition or entrained in wash water but does not include cargo dust remaining on the deck after sweeping or dust on the external surfaces of the ship.
- 3 *Cooking oil* means any type of edible oil or animal fat used or intended to be used for the preparation or cooking of food, but does not include the food itself that is prepared using these oils.
- 4 *Domestic wastes* means all types of wastes not covered by other Annexes that are generated in the accommodation spaces on board the ship. Domestic wastes does not include grey water.
- 5 *En route* means that the ship is underway at sea on a course or courses, including deviation from the shortest direct route, which as far as practicable for navigational purposes, will cause any discharge to be spread over as great an area of the sea as is reasonable and practicable.
- 6 *Fishing gear* means any physical device or part thereof or combination of items that may be placed on or in the water or on the sea-bed with the intended purpose of capturing, or controlling for subsequent capture or harvesting, marine or fresh water organisms.
- 7 *Fixed or floating platforms* means fixed or floating structures located at sea which are engaged in the exploration, exploitation or associated offshore processing of sea-bed mineral resources.
- 8 *Food wastes* means any spoiled or unspoiled food substances and includes fruits, vegetables, dairy products, poultry, meat products and food scraps generated aboard ship.
- 9 *Garbage* means all kinds of food wastes, domestic wastes and operational wastes, all plastics, cargo residues, incinerator ashes, cooking oil, fishing gear, and animal carcasses generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention. Garbage does not include fresh fish and parts thereof generated as a result of fishing activities undertaken during the voyage, or as a result of aquaculture activities which involve the transport of fish including shellfish for placement in the aquaculture facility and the transport of harvested fish including shellfish from such facilities to shore for processing.
- 10 *Incinerator ashes* means ash and clinkers resulting from shipboard incinerators used for the incineration of garbage.
- 11 *Nearest land.* The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law, except that, for the purposes of the present Annex, "from the nearest land" off the north-eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in:
latitude 11°00' S, longitude 142°08' E to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E,
thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E,
thence to a point latitude 09°10' S, longitude 143°52' E,
thence to a point latitude 09°00' S, longitude 144°30' E,
thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E,
thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E,
thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E,
thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E,
thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' S, longitude 153°15' E.
- 12 *Operational wastes* means all solid wastes (including slurries) not covered by other Annexes that are collected on board during normal maintenance or operations of a ship, or used for cargo stowage and handling. Operational wastes also includes cleaning agents and additives contained in cargo hold and external wash water. Operational wastes does not include grey water, bilge water, or other similar discharges essential to the operation of a ship, taking into account the guidelines developed by the Organization.
- 13 *Plastic* means a solid material which contains as an essential ingredient one or more high molecular mass polymers and which is formed (shaped) during either manufacture of the polymer or the fabrication into a finished product by heat and/or pressure. Plastics have material properties ranging from hard and brittle to soft and elastic. For the purposes of this annex, "all plastics" means all garbage that consists of or includes plastic in any form, including synthetic ropes, synthetic fishing nets, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products.

- 14 *Special area* means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographic and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by garbage is required.

For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area, the Gulfs area, the North Sea area, the Antarctic area and the Wider Caribbean Region, which are defined as follows:

- .1 The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41° N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian 5°36' W.
- .2 The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia and the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8' N.
- .3 The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41° N.
- .4 The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°28.5' N, 43°19.6' E) and Husn Murad (12°40.4' N, 43°30.2' E).
- .5 The Gulfs area means the sea area located north-west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30' N, 59°48' E) and Ras al Fasteh (25°04' N, 61°25' E).
- .6 The North Sea area means the North Sea proper including seas therein with the boundary between:
 - .1 the North Sea southwards of latitude 62° N and eastwards of longitude 4° W;
 - .2 the Skagerrak, the southern limit of which is determined east of the Skaw by latitude 57°44.8' N; and
 - .3 the English Channel and its approaches eastwards of longitude 5° W and northwards of latitude 48°30' N.
- .7 The Antarctic area means the sea area south of latitude 60° S.
- .8 The Wider Caribbean Region means the Gulf of Mexico and Caribbean Sea proper including the bays and seas therein and that portion of the Atlantic Ocean within the boundary constituted by the 30° N parallel from Florida eastward to 77°30' W meridian, thence a rhumb line to the intersection of 20° N parallel and 59° W meridian, thence a rhumb line to the intersection of 7°20' N parallel and 50° W meridian, thence a rhumb line drawn southwesterly to the eastern boundary of French Guiana.

Regulation 2

Application

Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships.

Regulation 3

General prohibition on discharge of garbage into the sea

- 1 Discharge of all garbage into the sea is prohibited, except as provided otherwise in regulations 4, 5, 6 and 7 of this Annex.
- 2 Except as provided in regulation 7 of this Annex, discharge into the sea of all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products is prohibited.
- 3 Except as provided in regulation 7 of this Annex, the discharge into the sea of cooking oil is prohibited.

Regulation 4

Discharge of garbage outside special areas

- 1 Discharge of the following garbage into the sea outside special areas shall only be permitted while the ship is en route and as far as practicable from the nearest land, but in any case not less than:
 - .1 3 nautical miles from the nearest land for food wastes which have been passed through a comminuter or grinder. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm.
 - .2 12 nautical miles from the nearest land for food wastes that have not been treated in accordance with subparagraph .1 above.
 - .3 12 nautical miles from the nearest land for cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading. These cargo residues shall not contain any substances classified as harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization.
 - .4 For animal carcasses, discharge shall occur as far from the nearest land as possible, taking into account the guidelines developed by the Organization.
- 2 Cleaning agents or additives contained in cargo hold, deck and external surfaces wash water may be discharged into the sea, but these substances must not be harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization.
- 3 When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

Regulation 5

Special requirements for discharge of garbage from fixed or floating platforms

- 1 Subject to the provisions of paragraph 2 of this regulation, the discharge into the sea of any garbage is prohibited from fixed or floating platforms and from all other ships when alongside or within 500 m of such platforms.

- 2 Food wastes may be discharged into the sea from fixed or floating platforms located more than 12 nautical miles from the nearest land and from all other ships when alongside or within 500 m of such platforms, but only when the wastes have been passed through a comminuter or grinder. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm.

Regulation 6

Discharge of garbage within special areas

- 1 Discharge of the following garbage into the sea within special areas shall only be permitted while the ship is en route and as follows:
 - .1 Discharge into the sea of food wastes as far as practicable from the nearest land, but not less than 12 nautical miles from the nearest land or the nearest ice shelf. Food wastes shall be comminuted or ground and shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm. Food wastes shall not be contaminated by any other garbage type. Discharge of introduced avian products, including poultry and poultry parts, is not permitted in the Antarctic area unless it has been treated to be made sterile.
 - .2 Discharge of cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading, where all the following conditions are satisfied:
 - .1 Cargo residues, cleaning agents or additives, contained in hold washing water do not include any substances classified as harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization;
 - .2 Both the port of departure and the next port of destination are within the special area and the ship will not transit outside the special area between those ports;
 - .3 No adequate reception facilities are available at those ports taking into account guidelines developed by the Organization; and
 - .4 Where the conditions of subparagraphs 2.1, 2.2 and 2.3 of this paragraph have been fulfilled, discharge of cargo hold washing water containing residues shall be made as far as practicable from the nearest land or the nearest ice shelf and not less than 12 nautical miles from the nearest land or the nearest ice shelf.
- 2 Cleaning agents or additives contained in deck and external surfaces wash water may be discharged into the sea, but only if these substances are not harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization.
- 3 The following rules (in addition to the rules in paragraph 1 of this regulation) apply with respect to the Antarctic area:
 - .1 Each Party at whose ports ships depart en route to or arrive from the Antarctic area undertakes to ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all garbage from all ships, without causing undue delay, and according to the needs of the ships using them.
 - .2 Each Party shall ensure that all ships entitled to fly its flag, before entering the Antarctic area, have sufficient capacity on board for the retention of all garbage, while operating in the area and have concluded arrangements to discharge such garbage at a reception facility after leaving the area.
- 4 When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

Regulation 7

Exceptions

- 1 Regulations 3, 4, 5 and 6 of this Annex shall not apply to:
 - .1 The discharge of garbage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or
 - .2 The accidental loss of garbage resulting from damage to a ship or its equipment, provided that all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, to prevent or minimize the accidental loss; or
 - .3 The accidental loss of fishing gear from a ship provided that all reasonable precautions have been taken to prevent such loss; or
 - .4 The discharge of fishing gear from a ship for the protection of the marine environment or for the safety of that ship or its crew.
- 2 Exception of *en route*:
 - .1 The *en route* requirements of regulations 4 and 6 shall not apply to the discharge of food wastes where it is clear the retention on board of these food wastes presents an imminent health risk to the people on board.

Regulation 8

Reception facilities

- 1 Each Party undertakes to ensure the provision of adequate facilities at ports and terminals for the reception of garbage without causing undue delay to ships, and according to the needs of the ships using them.
- 2 Reception facilities within special areas
 - .1 Each Party, the coastline of which borders a special area, undertakes to ensure that as soon as possible, in all ports and terminals within the special area, adequate reception facilities are provided, taking into account the needs of ships operating in these areas.
 - .2 Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to subparagraph 3.1 of this regulation. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of regulation 6 of this Annex in respect of the area in question are to take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so estab-

lished no less than twelve months in advance of that date. Until the date so established, ships that are navigating in a special area shall comply with the requirements of regulation 4 of this Annex as regards discharges outside special areas.

- 3 Each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Parties concerned of all cases where the facilities provided under this regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 9

Port State control on operational requirements

- 1 A ship when in a port or an offshore terminal 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 pollution by garbage.
- 2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.
- 3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.
- 4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

Regulation 10

Placards, garbage management plans and garbage record-keeping

- 1.1 Every ship of 12 m or more in length overall and fixed or floating platforms shall display placards which notify the crew and passengers of the discharge requirements of regulations 3, 4, 5 and 6 of this Annex, as applicable.
- 1.2 The placards shall be written in the working language of the ship's crew and, for ships engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention, shall also be in English, French or Spanish.
- 2 Every ship of 100 gross tonnage and above, and every ship which is certified to carry 15 or more persons, and fixed or floating platforms shall carry a garbage management plan which the crew shall follow. This plan shall provide written procedures for minimizing, collecting, storing, processing and disposing of garbage, including the use of the equipment on board. It shall also designate the person or persons in charge of carrying out the plan. Such a plan shall be based on the guidelines developed by the Organization and written in the working language of the crew.
- 3 Every ship of 400 gross tonnage and above and every ship which is certified to carry 15 or more persons engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of another Party to the Convention and every fixed or floating platform shall be provided with a Garbage Record Book. The Garbage Record Book, whether as a part of the ship's official log-book or otherwise, shall be in the form specified in the appendix to this Annex:
 - 1 Each discharge into the sea or to a reception facility, or a completed incineration, shall be promptly recorded in the Garbage Record Book and signed for on the date of the discharge or incineration by the officer in charge. Each completed page of the Garbage Record Book shall be signed by the master of the ship. The entries in the Garbage Record Book shall be at least in English, French or Spanish. Where the entries are also made in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, the entries in that language shall prevail in case of a dispute or discrepancy;
 - 2 The entry for each discharge or incineration shall include date and time, position of the ship, category of the garbage and the estimated amount discharged or incinerated;
 - 3 The Garbage Record Book shall be kept on board the ship or the fixed or floating platform, and in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times. This document shall be preserved for a period of at least two years from the date of the last entry made in it;
 - 4 In the event of any discharge or accidental loss referred to in regulation 7 of this Annex an entry shall be made in the Garbage Record Book, or in the case of any ship of less than 400 gross tonnage, an entry shall be made in the ship's official log-book, of the location, circumstances of, and the reasons for the discharge or loss, details of the items discharged or lost, and the reasonable precautions taken to prevent or minimize such discharge or accidental loss.
- 4 The Administration may waive the requirements for Garbage Record Books for:
 - 1 Any ship engaged on voyages of one (1) hour or less in duration which is certified to carry 15 or more persons; or
 - 2 Fixed or floating platforms.
- 5 The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Garbage Record Books or ship's official log-book on board any ship to which this regulation applies while the ship is in its ports or offshore terminals and may make a copy of any entry in those books, and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such an entry. Any copy so made, which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Garbage Record Book or ship's official log-book, shall be admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Garbage Record Book or ship's official log-book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.
- 6 The accidental loss or discharge of fishing gear as provided for in regulations 7.1.3 and 7.1.4 which poses a significant threat to the marine environment or navigation shall be reported to the State whose flag the ship is entitled to fly, and, where the loss or discharge occurs within waters subject to the jurisdiction of a coastal State, also to that coastal State.

Appendix
Form of Garbage Record Book

Name of ship:

Distinctive number or letters:

IMO No.:

Period: From: To:

1 Introduction

In accordance with regulation 10 of Annex V of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL), a record is to be kept of each discharge operation or completed incineration. This includes discharges into the sea, to reception facilities, or to other ships, as well as the accidental loss of garbage.

2 Garbage and garbage management

Garbage means all kinds of food wastes, domestic wastes and operational wastes, all plastics, cargo residues, incinerator ashes, cooking oil, fishing gear, and animal carcasses generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention. Garbage does not include fresh fish and parts thereof generated as a result of fishing activities undertaken during the voyage, or as a result of aquaculture activities which involve the transport of fish including shellfish for placement in the aquaculture facility and the transport of harvested fish including shellfish from such facilities to shore for processing.

The Guidelines for the Implementation of MARPOL Annex V should also be referred to for relevant information.

3 Description of the garbage

Garbage is to be grouped into categories for the purposes of the Garbage Record Book (or ship's official log-book) as follows:

- A Plastics
- B Food wastes
- C Domestic Wastes
- D Cooking Oil
- E Incinerator ashes
- F Operational wastes
- G Cargo residues
- H Animal Carcass(es)
- I Fishing Gear

4 Entries in the Garbage Record Book

4.1 Entries in the Garbage Record Book shall be made on each of the following occasions:

4.1.1 When garbage is discharged to a reception facility ashore or to other ships:

- .1 Date and time of discharge
- .2 Port or facility, or name of ship
- .3 Categories of garbage discharged
- .4 Estimated amount discharged for each category in cubic metres
- .5 Signature of officer in charge of the operation.

4.1.2 When garbage is incinerated:

- .1 Date and time of start and stop of incineration
- .2 Position of the ship (latitude and longitude) at the start and stop of incineration
- .3 Categories of garbage incinerated
- .4 Estimated amount incinerated in cubic metres
- .5 Signature of the officer in charge of the operation.

4.1.3 When garbage is discharged into the sea in accordance with regulations 4, 5 or 6 of MARPOL Annex V:

- .1 Date and time of discharge
- .2 Position of the ship (latitude and longitude). Note: for cargo residue discharges, include discharge start and stop positions
- .3 Category of garbage discharged
- .4 Estimated amount discharged for each category in cubic metres
- .5 Signature of the officer in charge of the operation.

4.1.4 Accidental or other exceptional discharges or loss of garbage into the sea, including in accordance with regulation 7 of MARPOL Annex V:

- .1 Date and time of occurrence
- .2 Port or position of the ship at time of occurrence (latitude, longitude and water depth if known)
- .3 Categories of garbage discharged or lost
- .4 Estimated amount for each category in cubic metres
- .5 The reason for the discharge or loss and general remarks.

4.2 Amount of garbage

The amount of garbage on board should be estimated in cubic metres, if possible separately according to category. The Garbage Record Book contains many references to estimated amount of garbage. It is recognized that the accuracy of estimating amounts of garbage is left to interpretation. Volume estimates will differ before and after processing. Some processing procedures may not allow for a usable estimate of volume, e.g. the continuous processing of food waste. Such factors should be taken into consideration when making and interpreting entries made in a record.

Record of Garbage Discharges

Ship's name:

Distinctive No., or letters:

IMO No.:

Garbage categories:

- A. Plastics
- B. Food wastes
- C. Domestic wastes (e.g. paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.)
- D. Cooking oil
- E. Incinerator Ashes
- F. Operational wastes
- G. Cargo residues
- H. Animal Carcass(es)
- I. Fishing gear

New table layout as below:

Date/ Time	Position of the Ship/Remarks (e.g., accidental loss)	Category	Estimated Amount Discharged or Incinerated	To Sea	To Reception Facility	Incineration	Certification/ Signature

Master's signature: Date:

Annexe**Annexe V révisée de MARPOL****Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires****Règle 1****Définitions**

Aux fins de la présente Annexe:

- 1 *Carcasses d'animaux* désigne les corps d'animaux qui sont transportés à bord en tant que cargaison et qui meurent ou sont euthanasiés pendant le voyage.
- 2 *Résidus de cargaison* désigne les restes de cargaisons qui ne sont pas visés par d'autres Annexes de la présente Convention et qui subsistent sur le pont ou dans les cales après le chargement ou le déchargement, y compris ceux qui ont débordé ou été déversés au cours du chargement et du déchargement, qu'ils soient à l'état sec ou humide ou entraînés dans les eaux de lavage, mais à l'exclusion des poussières produites par la cargaison qui restent sur le pont après balayage ou des poussières restant sur les surfaces extérieures du navire.
- 3 *Huile à friture* désigne tout type d'huile comestible ou de graisse animale utilisée ou destinée à être utilisée dans la préparation ou la cuisson des aliments, à l'exclusion des aliments eux-mêmes ainsi préparés.
- 4 *Déchets domestiques* désigne tous les types de déchets non visés par d'autres Annexes qui sont produits dans les locaux d'habitation à bord du navire. Les déchets domestiques ne comprennent pas les eaux grises.
- 5 *En route* signifie que le navire fait route en mer en suivant une ou des routes, qui peuvent s'écarter de la route directe la plus courte, de manière que, dans la mesure où les besoins de la navigation le permettent, tout rejet puisse se disperser sur une zone de la mer aussi étendue qu'il est raisonnablement possible dans la pratique.
- 6 *Appareils de pêche* désigne tout dispositif ou partie de dispositif ou toute combinaison d'objets qui peuvent être placés sur l'eau ou dans l'eau ou bien sur le fond de la mer dans le but de capturer des organismes d'eau douce ou d'eau salée ou de les maîtriser en vue de les capturer ou de les récolter par la suite.
- 7 *Plates-formes fixes ou flottantes* désigne les structures fixes ou flottantes situées en mer qui se livrent à l'exploration, à l'exploitation ou au traitement offshore des ressources minérales du fond des mers.
- 8 *Déchets alimentaires* désigne toutes substances alimentaires avariées ou intactes et comprend les fruits, légumes, produits laitiers, volaille, viande et détritiques alimentaires produits à bord du navire.
- 9 *Ordures* désigne tous les types de déchets alimentaires, déchets domestiques et déchets d'exploitation, toutes les matières plastiques, les résidus de cargaison, les cendres d'incinération, les huiles à friture, les appareils de pêche et les carcasses d'animaux qui sont produits au cours de l'exploitation normale du navire et sont susceptibles d'être évacués de façon continue ou périodique, à l'exception des substances qui sont définies ou énumérées dans d'autres Annexes de la présente Convention. Les ordures ne comprennent pas le poisson frais entier ou non qui provient des activités de pêche menées au cours du voyage ou d'activités d'aquaculture qui comprennent le transport de poisson ou de crustacés en vue de leur transfert dans des installations aquacoles et le transport de poisson ou de crustacés depuis ces installations jusqu'à terre aux fins de traitement.
- 10 *Cendres d'incinération* désigne les cendres et scories provenant d'incinérateurs de bord utilisés pour l'incinération des ordures.
- 11 *Terre la plus proche*. L'expression «à partir de la terre la plus proche» signifie à partir de la ligne de base qui sert à déterminer la mer territoriale du territoire en question conformément au droit international; toutefois, aux fins de la présente Annexe, l'expression «à partir de la terre la plus proche» de la côte nord-est de l'Australie signifie à partir d'une ligne reliant le point de latitude 11°00' S et de longitude 142°08' E sur la côte de l'Australie et le point de latitude 10°35' S et de longitude 141°55' E puis les points suivants:
 - latitude 10°00' S et longitude 142°00' E
 - latitude 09°10' S et longitude 143°52' E
 - latitude 09°00' S et longitude 144°30' E
 - latitude 10°41' S et longitude 145°00' E
 - latitude 13°00' S et longitude 145°00' E
 - latitude 15°00' S et longitude 146°00' E
 - latitude 17°30' S et longitude 147°00' E
 - latitude 21°00' S et longitude 152°55' E
 - latitude 24°30' S et longitude 154°00' E
 - et enfin le point de latitude 24°42' S
 - et de longitude 153°15' E sur la côte australienne.
- 12 *Déchets d'exploitation* désigne tous les déchets solides (y compris les boues) non visés par d'autres Annexes qui sont recueillis à bord pendant les opérations normales d'entretien ou autres opérations du navire ou qui sont utilisés pour arrimer et manutentionner la cargaison. Les déchets d'exploitation comprennent aussi les agents et additifs de nettoyage présents dans les eaux de lavage des cales à cargaison et des surfaces extérieures, mais non les eaux grises, les eaux de cale ou d'autres rejets analogues essentiels à l'exploitation d'un navire, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.
- 13 *Matériau plastique* désigne un matériau solide qui contient comme ingrédient de base un ou plusieurs polymères de masse moléculaire élevée et qui est mis en forme, soit lors de la production des polymères, soit lors de la transformation, à chaud et/ou sous pression, en un produit fini. Les matières plastiques possèdent toute une gamme de propriétés physiques allant de dures

et friables à molles et élastiques. Aux fins de la présente Annexe, «toutes les matières plastiques» désigne toutes les ordures qui sont ou comprennent des matières plastiques sous une forme ou sous une autre, y compris les cordages et les filets de pêche synthétiques, les sacs à ordures en matière plastique et les cendres de matières plastiques incinérées.

- 14 *Zone spéciale* désigne une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues dues à sa situation océanographique et écologique ainsi qu'au caractère particulier de son trafic, appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les ordures.

Aux fins de la présente Annexe, les zones spéciales sont la zone de la mer Méditerranée, la zone de la mer Baltique, la zone de la mer Noire, la zone de la mer Rouge, la zone des Golfes, la zone de la mer du Nord, la zone de l'Antarctique et la région des Caraïbes, qui sont définies comme suit:

- .1 par *zone de la mer Méditerranée*, on entend la mer Méditerranée proprement dite, avec les golfes et les mers qu'elle comprend, limitée du côté de la mer Noire par le parallèle 41° N et limitée à l'ouest, dans le détroit de Gibraltar, par le méridien 5°36' W;
- .2 par *zone de la mer Baltique*, on entend la mer Baltique proprement dite ainsi que le golfe de Botnie, le golfe de Finlande et l'accès à la mer Baltique délimité par le parallèle de Skagen dans le Skagerrak (57°44',8 N);
- .3 par *zone de la mer Noire*, on entend la mer Noire proprement dite ainsi que la mer d'Azov, limitée du côté de la Méditerranée par le parallèle 41° N;
- .4 par *zone de la mer Rouge*, on entend la mer Rouge proprement dite ainsi que les golfes de Suez et d'Akaba, limitée au sud par la loxodromie reliant Ras Siyan (12°28',5 N, 43°19',6 E) et Husn Murad (12°40',4 N, 43°30',2 E);
- .5 par *zone des Golfes*, on entend la zone maritime située au nord-ouest de la loxodromie reliant Ras el Had (22°30' N, 59°48' E) et Ras Al Fasteh (25°04' N, 61°25' E);
- .6 par *zone de la mer du Nord*, on entend la mer du Nord proprement dite et les mers qu'elle comprend, limitée comme suit:
 - .1 la mer du Nord au sud de la latitude 62° N et à l'est de la longitude 4° W;
 - .2 le Skagerrak, dont la limite méridionale est déterminée à l'est du parallèle de Skagen par la latitude 57°44',8 N; et
 - .3 la Manche et ses abords à l'est de la longitude 5° W et au nord de la latitude 48°30' N;
- .7 par *zone de l'Antarctique*, on entend la zone maritime située au sud du parallèle 60° S;
- .8 par *région des Caraïbes*, on entend le golfe du Mexique et la mer des Caraïbes proprement dits, avec les baies et les mers qu'ils comprennent, ainsi que la partie de l'océan Atlantique située à l'intérieur des limites constituées par le parallèle 30° N depuis la Floride vers l'est jusqu'au méridien 77°30' W, puis par une loxodromie jusqu'à l'intersection du parallèle 20° N et du méridien 59° W, une loxodromie jusqu'à l'intersection du parallèle 7°20' N et du méridien 50° W et une loxodromie vers le sud-ouest jusqu'à la limite orientale de la Guyane française.

Règle 2

Champ d'application

Sauf disposition expresse contraire, les dispositions de la présente Annexe s'appliquent à tous les navires.

Règle 3

Interdiction générale de rejeter des ordures dans la mer

- 1 Est interdite l'évacuation dans la mer de toutes les ordures, sauf dans les cas prévus dans les règles 4, 5, 6 et 7 de la présente Annexe.
- 2 Sauf dans les cas prévus à la règle 7 de la présente Annexe, est interdite l'évacuation dans la mer de toutes les matières plastiques, y compris mais sans s'y limiter les cordages et les filets de pêche synthétiques, les sacs à ordures en matière plastique et les cendres de matières plastiques incinérées.
- 3 Sauf dans les cas prévus à la règle 7 de la présente Annexe, est interdite l'évacuation dans la mer de l'huile à friture.

Règle 4

Évacuation des ordures hors des zones spéciales

- 1 L'évacuation des ordures ci-après dans la mer hors des zones spéciales est autorisée uniquement lorsque le navire est en route et aussi loin que possible de la terre la plus proche, mais en aucun cas à moins de:
 - .1 3 milles marins de la terre la plus proche dans le cas des déchets alimentaires qui sont passés dans un broyeur ou un concasseur. Ces déchets alimentaires broyés ou concassés doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 mm.
 - .2 12 milles marins de la terre la plus proche dans le cas des déchets alimentaires qui n'ont pas été traités de la manière indiquée à l'alinéa .1 ci-dessus.
 - .3 12 milles marins de la terre la plus proche dans le cas des résidus de cargaison qui ne peuvent pas être récupérés complètement à l'aide des méthodes couramment disponibles en vue de leur déchargement. Ces résidus de cargaison ne doivent contenir aucune substance classée comme nuisible pour le milieu marin, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.
 - .4 En ce qui concerne les carcasses d'animaux, l'évaluation dans la mer doit se faire aussi loin que possible de la terre la plus proche compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.
- 2 Les agents ou additifs de nettoyage présents dans les eaux de lavage des cales à cargaison, du pont et des surfaces extérieures peuvent être rejetés dans la mer mais ces substances ne doivent pas être nuisibles pour le milieu marin, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

- 3 Lorsque les ordures sont mélangées avec d'autres substances dont le rejet est interdit ou est soumis à des prescriptions différentes ou sont contaminées par de telles substances, les dispositions les plus rigoureuses s'appliquent.

Règle 5

Prescriptions spéciales pour l'évacuation des ordures provenant des plates-formes fixes ou flottantes

- 1 Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de la présente règle, est interdite l'évacuation dans la mer des ordures provenant des plates-formes fixes ou flottantes et de tous les autres navires se trouvant le long du bord ou à moins de 500 m de ces plates-formes.
- 2 Les déchets alimentaires en provenance des plates-formes fixes ou flottantes situées à plus de 12 milles marins de la terre la plus proche et de tous les autres navires se trouvant le long du bord ou à moins de 500 m de ces plates-formes peuvent être évacués dans la mer uniquement s'ils sont passés dans un broyeur ou un concasseur. Les déchets alimentaires ainsi broyés ou concassés doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 mm.

Règle 6

Évacuation des ordures dans les zones spéciales

- 1 À l'intérieur des zones spéciales, l'évacuation dans la mer des ordures ci-après est autorisée uniquement lorsque le navire est en route et dans les conditions ci-après:
 - .1 Évacuation dans la mer des déchets alimentaires aussi loin que possible de la terre la plus proche, mais en aucun cas à moins de 12 milles marins de la terre la plus proche ou de la plate-forme glaciaire la plus proche. Les déchets alimentaires doivent être broyés ou concassés et doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 mm. Les déchets alimentaires ne doivent être contaminés par aucun autre type d'ordures. L'évacuation de produits avicoles introduits, y compris toute volaille ou partie de volaille, est interdite dans la zone de l'Antarctique, à moins qu'ils n'aient été traités pour les stériliser.
 - .2 Évacuation de résidus de cargaison qui ne peuvent pas être récupérés au moyen des méthodes couramment disponibles en vue de leur déchargement, si toutes les conditions suivantes sont remplies:
 - .1 les résidus de cargaison et les agents ou additifs de nettoyage présents dans les eaux de lavage des cales ne contiennent pas de substance classée comme nuisible pour le milieu marin, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation;
 - .2 le port de départ et le port suivant de destination se trouvent à l'intérieur de la zone spéciale et le navire ne sortira pas de cette zone entre ces deux ports;
 - .3 aucune installation de réception adéquate n'est disponible dans ces ports, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation; et
 - .4 si les conditions énoncées aux alinéas 2.1, 2.2 et 2.3 du présent paragraphe ont été remplies, le rejet des eaux de lavage des cales à cargaison qui contiennent des résidus doit se faire aussi loin que possible de la terre la plus proche ou de la plate-forme glaciaire la plus proche.
- 2 Les agents ou additifs de nettoyage présents dans les eaux de lavage du pont et des surfaces extérieures peuvent être rejetés dans la mer mais uniquement si ces substances ne sont pas nuisibles pour le milieu marin, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.
- 3 Les règles ci-après s'appliquent à la zone de l'Antarctique (en plus des règles du paragraphe 1 de la présente règle):
 - .1 chaque Partie dont les ports sont utilisés par des navires partant vers la zone de l'Antarctique ou en revenant s'engage à assurer la mise en place, dès que possible, d'installations adéquates pour la réception de toutes les ordures de tous les navires, compte tenu des besoins des navires qui les utilisent et sans leur imposer de retard excessif;
 - .2 chaque Partie veille à ce que tous les navires autorisés à battre son pavillon, avant d'entrer dans la zone de l'Antarctique, ont à bord une capacité suffisante pour conserver toutes les ordures pendant qu'ils opèrent dans la zone et ont conclu des accords pour décharger ces ordures dans une installation de réception après leur départ de la zone.
- 4 Lorsque les ordures sont mélangées avec d'autres substances dont le rejet est interdit ou est soumis à des prescriptions différentes ou sont contaminées par de telles substances, les dispositions les plus rigoureuses s'appliquent.

Règle 7

Exceptions

- 1 Les règles 3, 4, 5 et 6 de la présente Annexe ne s'appliquent pas:
 - .1 au rejet d'ordures qu'effectue un navire pour assurer sa propre sécurité et celle des personnes à bord ou la sauvegarde de la vie humaine en mer; ou
 - .2 à la perte accidentelle d'ordures résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises, avant et après l'avarie, pour empêcher ou réduire au minimum cette perte accidentelle; ou
 - .3 à la perte accidentelle d'appareils de pêche d'un navire, à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises pour empêcher cette perte; ou
 - .4 au rejet d'appareils de pêche qu'effectue un navire pour protéger le milieu marin ou assurer sa sécurité ou celle de son équipage.
- 2 Exception à l'obligation d'être *en route*:
 - .1 L'obligation d'être *en route* prescrite aux règles 4 et 6 ne s'applique pas au rejet de déchets alimentaires lorsqu'il est clair que la conservation de ces déchets alimentaires à bord du navire présente un risque sanitaire imminent pour les personnes à bord.

Règle 8**Installations de réception**

- 1 Chaque Partie s'engage à faire mettre en place, dans les ports et dans les terminaux, des installations adéquates pour la réception des ordures, compte tenu des besoins des navires qui les utilisent et sans leur causer de retard excessif.
- 2 Installations de réception dans les zones spéciales:
 - .1 Chaque Partie dont le littoral longe une zone spéciale s'engage à faire mettre en place dès que possible, dans tous les ports et terminaux de cette zone spéciale, des installations de réception adéquates compte tenu des besoins des navires opérant dans ces zones.
 - .2 Chaque Partie intéressée doit notifier à l'Organisation les mesures prises en application de l'alinéa 2.1 de la présente règle. Dès réception d'un nombre suffisant de notifications, l'Organisation fixe la date à compter de laquelle les prescriptions de la règle 6 de la présente Annexe prennent effet à l'égard de la zone en question. L'Organisation notifie à toutes les Parties, au moins 12 mois à l'avance, la date ainsi fixée. En attendant que la date soit fixée, les navires qui se trouvent dans une zone spéciale doivent se conformer aux prescriptions de la règle 4 de la présente Annexe relatives aux rejets hors des zones spéciales.
- 3 Chaque Partie doit notifier à l'Organisation, pour communication aux Parties contractantes intéressées, tous les cas où les installations prévues par la présente règle sont jugées insuffisantes.

Règle 9**Contrôle des normes d'exploitation par l'État du port**

- 1 Un navire qui se trouve dans un port ou un terminal au large d'une autre Partie est soumis à une inspection effectuée par des fonctionnaires dûment autorisés par ladite Partie en vue de vérifier l'application des normes d'exploitation prévues par la présente Annexe, lorsqu'il y a de bonnes raisons de penser que le capitaine ou les membres de l'équipage ne sont pas au fait des méthodes essentielles à appliquer à bord pour prévenir la pollution par les ordures.
- 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 prescrites à l'article 5 de la présente Convention s'appliquent 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 10**Affiches, plans de gestion des ordures et tenue du registre des ordures**

1.
 - .1 À bord de tout navire d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 12 m et de toute plate-forme fixe ou flottante, il doit y avoir des affiches informant l'équipage et les passagers des prescriptions applicables des règles 3, 4, 5 et 6 de la présente Annexe relatives à l'évacuation des ordures.
 - .2 Ces affiches doivent être rédigées dans la langue de travail de l'équipage du navire et également, dans le cas des navires qui effectuent des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties à la Convention, en anglais, en espagnol ou en français.
- 2 Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 et tout navire autorisé à transporter 15 personnes ou davantage, ainsi que les plates-formes fixes ou flottantes, doivent avoir à bord un plan de gestion des ordures que l'équipage doit suivre. Ce plan doit comprendre des méthodes écrites de compactage, de ramassage, de stockage, de traitement et d'évacuation des ordures, y compris l'utilisation du matériel de bord. La ou les personnes chargées d'exécuter le plan doivent également y être désignées. Un plan de ce type doit être établi sur la base des directives établies par l'Organisation et être rédigé dans la langue de travail de l'équipage.
- 3 Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et tout navire autorisé à transporter 15 personnes ou davantage qui effectuent des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'une autre Partie à la Convention et toute plate-forme fixe ou flottante doivent avoir un registre des ordures. Ce registre, qu'il fasse partie ou non du livre de bord réglementaire, doit être conforme au modèle faisant l'objet de l'appendice de la présente Annexe.
 - .1 Chaque opération d'évacuation ou de rejet dans la mer ou dans une installation de réception portuaire, ou chaque incinération une fois achevée, doit être consignée rapidement dans le registre des ordures et la mention correspondante doit être signée, avec indication de la date de l'évacuation ou de l'incinération, par l'officier responsable. Chaque page du registre remplie doit être signée par le capitaine du navire. Les mentions doivent être portées au moins en anglais, en espagnol ou en français. Si les mentions sont portées aussi dans une langue officielle nationale de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon, ces mentions font foi en cas de différend ou de désaccord.
 - .2 La mention portée pour chaque évacuation ou incinération doit comporter la date et l'heure, la position du navire, la catégorie des ordures et une estimation de la quantité évacuée ou incinérée.
 - .3 Le registre des ordures doit être conservé à bord du navire ou de la plate-forme fixe ou flottante dans un endroit où il soit aisément accessible aux fins d'inspection à tout moment raisonnable. Il doit être conservé au moins pendant une période de deux ans à compter de la date de la dernière inscription.
 - .4 En cas de rejet ou de perte accidentelle, visé à la règle 7 de la présente Annexe, une mention doit être portée dans le registre des ordures ou, dans le cas des navires d'une jauge brute inférieure à 400, dans le livre de bord réglementaire, pour indiquer le lieu, les circonstances et les motifs du rejet ou de la perte et décrire les objets rejetés ou perdus et les précautions raisonnables prises pour empêcher ou réduire au minimum ce rejet ou cette perte accidentelle.

- 4 L'Autorité peut dispenser de l'application des prescriptions relatives au registre des ordures:
- .1 tout navire effectuant des voyages d'une durée inférieure ou égale à une (1) heure qui est autorisé à transporter 15 personnes ou davantage; ou
 - .2 les plates-formes fixes ou flottantes.
- 5 L'autorité compétente du gouvernement d'une Partie à la Convention peut inspecter le registre des ordures ou le livre de bord réglementaire de tout navire auquel la présente règle s'applique pendant que ce navire se trouve dans un de ses ports ou terminaux au large; elle peut extraire une copie de toute mention portée sur ce registre ou ce livre et peut exiger que le capitaine du navire en certifie l'authenticité. Toute copie ainsi certifiée par le capitaine du navire est en cas de poursuite, admissible comme preuve des faits mentionnés dans le registre de la cargaison ou le livre de bord réglementaire. L'inspection du registre de la cargaison ou du livre de bord réglementaire et l'établissement de copies certifiées par l'autorité compétente en vertu du présent paragraphe doivent être effectués le plus rapidement possible sans que le navire ne soit indûment retardé.
- 6 La perte accidentelle ou le rejet d'appareils de pêche visé aux règles 7.1.3 et 7.1.4, qui constitue une menace grave pour le milieu marin ou la navigation doit être notifié à l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon et, si la perte ou le rejet s'est produit dans les eaux relevant de la juridiction d'un État côtier, également à cet État côtier.

Appendice

Modèle de Registre des Ordures

Nom du navire:

Numéro ou lettres distinctifs:

Numéro OMI:

Période allant du: au:

1 Introduction

Conformément à la règle 10 de l'Annexe V de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL), chaque opération d'évacuation, ou chaque incinération une fois achevée, doit être consignée dans un registre. Ces opérations comprennent les rejets dans la mer, l'évacuation dans des installations de réception ou le transfert à bord d'autres navires, ainsi que la perte accidentelle d'ordures.

2 Ordures et gestion des ordures

Ordures désigne tous les types de déchets alimentaires, déchets domestiques et déchets d'exploitation, toutes les matières plastiques, les résidus de cargaison, les cendres d'incinération, les huiles à friture, les appareils de pêche et les carcasses d'animaux qui sont produits au cours de l'exploitation normale du navire et sont susceptibles d'être évacués de façon continue ou périodique, à l'exception des substances qui sont définies ou énumérées dans d'autres Annexes de la présente Convention. Les ordures ne comprennent pas le poisson frais entier ou non qui provient des activités de pêche menées au cours du voyage ou d'activités d'aquaculture qui comprennent le transport de poisson ou de crustacés en vue de leur transfert dans des installations aquacoles et le transport de poisson ou de crustacés depuis ces installations jusqu'à terre aux fins de traitement.

Il faudrait également se reporter aux Directives pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL qui contiennent les renseignements pertinents.

3 Description des ordures

Aux fins de la tenue du registre des ordures (ou du livre de bord réglementaire du navire), les ordures doivent être regroupées dans les catégories suivantes:

- A Matières plastiques
- B Déchets alimentaires
- C Déchets domestiques
- D Huiles à friture
- E Cendres d'incinération
- F Déchets d'exploitation
- G Résidus de cargaison
- H Carcasse(s) d'animal(aux)
- I Appareils de pêche

4 Mentions portées dans le registre des ordures

4.1 Des mentions doivent être portées dans le registre des ordures pour chacune des opérations suivantes:

4.1.1 Évacuation d'ordures dans une installation de réception à terre ou transfert à bord d'autres navires:

- .1 Date et heure de l'évacuation
- .2 Port ou installation, ou nom du navire
- .3 Catégories d'ordures évacuées
- .4 Quantité estimative évacuée, pour chaque catégorie, en mètres cubes
- .5 Signature de l'officier responsable de l'opération.

4.1.2 Incinération d'ordures:

- .1 Date et heure du début et de la fin de l'incinération
- .2 Position du navire (latitude et longitude) au début et à la fin de l'incinération
- .3 Catégorie d'ordures incinérées
- .4 Quantité estimative incinérée, en mètres cubes
- .5 Signature de l'officier responsable de l'opération.

4.1.3 Rejet d'ordures dans la mer effectué conformément aux règles 4, 5 ou 6 de l'Annexe V de MARPOL:

- .1 Date et heure du rejet
- .2 Position du navire (latitude et longitude). Note pour les rejets de résidus de cargaison: inclure la position du navire au début et à la fin du rejet
- .3 Catégorie d'ordures rejetées
- .4 Quantité estimative rejetée, pour chaque catégorie, en mètres cubes
- .5 Signature de l'officier responsable de l'opération.

4.1.4 Perte ou rejet accidentel ou exceptionnel d'ordures dans la mer, y compris conformément à la règle 7 de l'Annexe V de MARPOL:

- .1 Date et heure de l'incident
- .2 Port ou position du navire au moment de l'incident (latitude, longitude et profondeur d'eau si elle est connue)
- .3 Catégories d'ordures rejetées ou perdues
- .4 Quantité estimative d'ordures de chaque catégorie, en mètres cubes
- .5 Cause du rejet ou de la perte et observations générales.

4.2 Quantités d'ordures

La quantité d'ordures à bord devrait être estimée en mètres cubes et si possible séparément pour chaque catégorie. Le registre des ordures fait souvent référence à la quantité estimative d'ordures. Il est reconnu que l'exactitude avec laquelle cette quantité est estimée dépend de l'interprétation qui en est donnée. Les estimations du volume d'ordures seront différentes avant et après le traitement. Certaines méthodes de traitement ne permettent pas d'évaluer le volume d'ordures, par exemple dans le cas du traitement continu des déchets alimentaires. Il faudrait tenir compte de ces facteurs lorsque l'on porte des mentions sur le registre ou lorsque l'on interprète les mentions qui y sont inscrites.

Fiche des Rejets d'Ordures

Nom du navire:

Numéro ou lettres distinctifs:

Numéro OMI:

Catégories d'ordures:

- A. Matières plastiques
- B. Déchets alimentaires
- C. Déchets domestiques (papier, chiffons, verre, objets métalliques, bouteilles, vaisselle, etc.)
- D. Huiles à friture
- E. Cendres d'incinération
- F. Déchets d'exploitation
- G. Résidus de cargaison
- H. Carcasse(s) d'animal(aux)
- I. Appareils de pêche

Nouvelle présentation du tableau:

Date/ Heure	Position du navire/Remarques (perte accidentelle, par exemple)	Catégorie	Quantité estimative évacuée ou incinérée	Dans la mer	Dans une installation de réception	Incinération	Attestation/ Signature

Signature du capitaine: Date:

Anlage**Revidierte Anlage V von MARPOL****Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll****Regel 1****Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Anlage haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

- 1 Der Ausdruck „Tierkörper“ bezeichnet die Körper von Tieren, die als Ladung an Bord befördert werden und während der Reise verenden oder eingeschlafert werden.
- 2 Der Ausdruck „Ladungsrückstände“ bezeichnet die nicht unter andere Anlagen dieses Übereinkommens fallenden Überreste von Ladung, die nach dem Be- oder Entladen in nassem oder trockenem Zustand oder im Waschwasser an Deck oder in Laderäumen zurückbleiben, einschließlich beim Be- und Entladen übergelaufener oder verschütteter Stoffe; nicht eingeschlossen sind Ladungsstaub, der nach dem Fegen an Deck zurückbleibt, und Staub auf den Außenflächen des Schiffes.
- 3 Der Ausdruck „Speiseöl“ bezeichnet alle Arten von genießbarem Öl oder Tierfett, das zum Zubereiten oder Kochen von Speisen verwendet wird oder verwendet werden soll; nicht eingeschlossen sind die Speisen selbst, die mit solchem Öl zubereitet werden.
- 4 Der Ausdruck „Haushaltsabfälle“ bezeichnet alle nicht unter andere Anlagen fallenden Arten von Abfall, die in den Unterkünften an Bord des Schiffes anfallen. Die Haushaltsabfälle schließen Grauwasser nicht ein.
- 5 Der Ausdruck „auf seinem Kurs“ bedeutet, dass sich das Schiff auf See auf einem Kurs oder auf Kursen bewegt, die auch von der kürzesten direkten Route abweichen können und es ermöglichen, soweit die navigatorischen Erfordernisse es zulassen, dass Abfälle über ein so großes Seegebiet wie zweckmäßig und durchführbar verteilt werden.
- 6 Der Ausdruck „Fanggerät“ bezeichnet eine Vorrichtung, einen Teil einer Vorrichtung oder eine Anzahl miteinander verbundener Gegenstände, die auf dem Wasser, im Wasser oder auf dem Meeresboden platziert werden können, um Salzwasser- oder Süßwasserorganismen zu fangen oder im Hinblick auf den Fang oder die Entnahme zu einem späteren Zeitpunkt unter Kontrolle zu halten.
- 7 Der Ausdruck „feste oder schwimmende Plattformen“ bezeichnet feste oder schwimmende Bauwerke, die sich auf dem Meer befinden und bei der Erforschung, Ausbeutung oder damit zusammenhängenden auf See stattfindenden Verarbeitung von Bodenschätzen des Meeresbodens eingesetzt sind.
- 8 Der Ausdruck „Lebensmittelabfälle“ bezeichnet sämtliche verdorbenen oder unverdorbenen Nahrungsmittel einschließlich Obst, Gemüse, Milchprodukten, Geflügel, Fleischerzeugnissen und Speiseresten, die an Bord des Schiffes anfallen.
- 9 Der Ausdruck „Müll“ umfasst alle Arten von Lebensmittelabfällen, Haushaltsabfällen und Betriebsabfällen, sämtliche Kunststoffe, Ladungsrückstände, Asche aus Verbrennungsanlagen, Speiseöl, Fanggerät und Tierkörper, soweit diese Stoffe und Gegenstände beim üblichen Betrieb des Schiffes anfallen und ständig oder in regelmäßigen Abständen zu beseitigen sind; hiervon ausgenommen sind Stoffe und Gegenstände, die in anderen Anlagen dieses Übereinkommens definiert oder aufgeführt sind. Unter Müll fallen nicht Frischfisch und Teile davon, die durch Fischfang während der Reise oder durch Aquakulturtätigkeiten anfallen, wobei die Aquakulturtätigkeiten auch den Transport von Fischen oder Schalentieren zum Aussetzen in den Aquakulturanlagen und den Transport von aus diesen Anlagen entnommenen Fischen oder Schalentieren zur weiteren Verarbeitung an Land umfassen.
- 10 Der Ausdruck „Asche aus Verbrennungsanlagen“ bezeichnet Asche und Schlacke aus bordseitigen Verbrennungsanlagen, die zur Müllverbrennung verwendet werden.
- 11 „Nächstgelegenes Land“. Der Ausdruck „vom nächstgelegenen Land“ bedeutet von der Basislinie, von der aus das Küstenmeer des betreffenden Hoheitsgebiets nach dem Völkerrecht festgelegt wird, jedoch mit der Maßgabe, dass für die Zwecke dieser Anlage der Ausdruck „vom nächstgelegenen Land“ vor der Nordostküste Australiens Folgendes bedeutet: von einer Linie, die von einem Punkt an der australischen Küste auf 11°00' südlicher Breite, 142°08' östlicher Länge zu einem Punkt auf 10°35' südlicher Breite, 141°55' östlicher Länge gezogen ist, von dort aus zu einem Punkt auf 10°00' südlicher Breite, 142°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 9°10' südlicher Breite, 143°52' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 9°00' südlicher Breite, 144°30' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 10°41' südlicher Breite, 145°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 13°00' südlicher Breite, 145°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 15°00' südlicher Breite, 146°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 17°30' südlicher Breite, 147°00' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 21°00' südlicher Breite, 152°55' östlicher Länge, von dort aus zu einem Punkt auf 24°30' südlicher Breite, 154°00' östlicher Länge und von dort aus zu einem Punkt an der australischen Küste auf 24°42' südlicher Breite, 153°15' östlicher Länge.
- 12 Der Ausdruck „Betriebsabfälle“ bezeichnet sämtliche nicht unter andere Anlagen fallenden Abfälle in fester Form (einschließlich Schlämmen), die während der normalen Wartung oder des Betriebs des Schiffes gesammelt werden oder von Material stammen, das für das Stauen und den Umschlag von Ladung verwendet wurde. Die Betriebsabfälle umfassen auch Reinigungsmittel und -zusätze, die im Waschwasser aus Laderäumen und von den Außenflächen enthalten sind. Die Betriebsabfälle umfassen nicht Grauwasser, Bilgenwasser oder sonstige ähnliche Ableitungen, die für den Betrieb eines Schiffes unerlässlich sind; die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien sind zu berücksichtigen.

- 13 Der Ausdruck „Kunststoff“ bezeichnet einen festen Werkstoff, der als Grundbestandteil ein oder mehrere hochmolekulare Polymere enthält und der entweder während der Herstellung des Polymers oder während der Verarbeitung zu einem Fertigerzeugnis durch Hitze und/oder Druck gebildet (geformt) wird. Die Werkstoffeigenschaften von Kunststoff reichen von hart und spröde bis weich und elastisch. Im Sinne dieser Anlage bezeichnet der Ausdruck „alle Kunststoffe“ sämtlichen Müll, der aus Kunststoff in irgendeiner Form besteht oder solchen enthält, einschließlich synthetischer Seile, synthetischer Fischnetze, Kunststoffmülltüten und Asche von Kunststofferzeugnissen aus Verbrennungsanlagen.
- 14 Der Ausdruck „Sondergebiet“ bezeichnet ein Meeresgebiet, in dem aus anerkannten technischen Gründen im Zusammenhang mit seinem ozeanographischen und ökologischen Zustand und der besonderen Natur seines Verkehrs die Annahme besonderer verbindlicher Methoden zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Müll erforderlich ist.

Im Sinne dieser Anlage sind die Sondergebiete das Mittelmeergebiet, das Ostseegebiet, das Gebiet des Schwarzen Meeres, das Gebiet des Roten Meeres, das Gebiet der Golfe, das Nordseegebiet, das Antarktisgebiet und die Region der Karibik, die wie folgt festgelegt werden:

- .1 Der Ausdruck „Mittelmeergebiet“ bezeichnet das eigentliche Mittelmeer einschließlich der darin gelegenen Golfe und Meere, wobei die Grenze zwischen dem Mittelmeer und dem Schwarzen Meer durch den Breitengrad 41° N und die westliche Grenze durch die Meerenge von Gibraltar beim Längengrad 5°36' W gebildet wird.
- .2 Der Ausdruck „Ostseegebiet“ bezeichnet die eigentliche Ostsee mit dem Bottnischen Meerbusen, dem Finnischen Meerbusen und dem im Skagerrak durch den Breitengrad von Skagen auf 57°44,8' N begrenzten Eingang zur Ostsee.
- .3 Der Ausdruck „Gebiet des Schwarzen Meeres“ bezeichnet das eigentliche Schwarze Meer, wobei die Grenze zwischen dem Mittelmeer und dem Schwarzen Meer durch den Breitengrad 41° N gebildet wird.
- .4 Der Ausdruck „Gebiet des Roten Meeres“ bezeichnet das eigentliche Rote Meer einschließlich der Golfe von Suez und Akaba; es wird im Süden durch die Loxodrome zwischen Ras Siyan (12°28,5' N, 43°19,6' O) und Husn Murad (12°40,4' N, 43°30,2' O) begrenzt.
- .5 Der Ausdruck „Gebiet der Golfe“ bezeichnet das Meeresgebiet nordwestlich der Loxodrome zwischen Ras al Hadd (22°30' N, 59°48' O) und Ras al Fasteh (25°04' N, 61°25' O).
- .6 Der Ausdruck „Nordseegebiet“ bezeichnet die eigentliche Nordsee und die dazugehörigen Seegebiete mit den nachstehenden Begrenzungen, nämlich
 - .1 die Nordsee südlich des Breitengrads 62° N und östlich des Längengrads 4° W,
 - .2 das Skagerrak, dessen südliche Begrenzung östlich von Skagen durch den Breitengrad 57°44,8' N bestimmt wird, und
 - .3 den Ärmelkanal und seine Zugänge östlich des Längengrads 5° W und nördlich des Breitengrads 48°30' N.
- .7 Der Ausdruck „Antarktisgebiet“ bezeichnet das Meeresgebiet südlich von 60° südlicher Breite.
- .8 Der Ausdruck „Region der Karibik“ bezeichnet den eigentlichen Golf von Mexiko und das eigentliche Karibische Meer, einschließlich der darin gelegenen Buchten und Meere, sowie den Teil des Atlantischen Ozeans, der sich innerhalb der Grenze befindet, die durch den Breitengrad 30° N von Florida aus ostwärts bis zum Längengrad 77°30' W, von dort aus durch eine Loxodrome bis zum Schnittpunkt des Breitengrads 20° N und des Längengrads 59° W, von dort aus durch eine Loxodrome bis zum Schnittpunkt des Breitengrads 7°20' N und des Längengrads 50° W und von dort aus durch eine Loxodrome in südwestlicher Richtung bis zur Ostgrenze von Französisch-Guayana gebildet wird.

Regel 2

Anwendung

Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, gilt diese Anlage für alle Schiffe.

Regel 3

Allgemeines Verbot des Einbringens oder Einleitens von Müll ins Meer

- 1 Soweit in den Regeln 4, 5, 6 und 7 nicht etwas anderes bestimmt ist, ist das Einbringen oder Einleiten aller Arten von Müll ins Meer verboten.
- 2 Außer in den Fällen nach Regel 7 ist das Einbringen aller Kunststoffe, wie zum Beispiel von synthetischen Seilen, synthetischen Fischnetzen, Kunststoffmülltüten und Asche von Kunststofferzeugnissen aus Verbrennungsanlagen, ins Meer verboten.
- 3 Außer in den Fällen nach Regel 7 ist das Einleiten von Speiseöl ins Meer verboten.

Regel 4

Einbringen oder Einleiten von Müll außerhalb von Sondergebieten

- 1 Das Einbringen oder Einleiten des nachstehend aufgeführten Mülls ins Meer außerhalb von Sondergebieten ist nur, während sich das Schiff auf seinem Kurs befindet, und so weit wie möglich vom nächstgelegenen Land entfernt zulässig, wobei die Entfernung nicht geringer sein darf als
 - .1 3 Seemeilen vom nächstgelegenen Land bei Lebensmittelabfällen, die durch eine Zerkleinerungs- oder Mahlanlage geleitet worden sind. Die zerkleinerten oder zermahlenden Lebensmittelabfälle müssen ein Sieb mit höchstens 25 Millimeter weiten Öffnungen passieren können;
 - .2 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land bei Lebensmittelabfällen, die nicht nach Absatz 1.1 behandelt wurden;
 - .3 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land bei Ladungsrückständen, die bei Anwendung allgemein verfügbarer Entladeverfahren nicht aufgenommen werden können. Diese Ladungsrückstände dürfen keine Stoffe enthalten, die als schädlich für die Meeresumwelt eingestuft sind; die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien sind zu berücksichtigen.

- .4 Tierkörper müssen unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien so weit wie möglich vom nächstgelegenen Land eingebracht werden.
- 2 Reinigungsmittel oder -zusätze, die im Waschwasser aus Laderäumen, vom Deck und von den Außenflächen enthalten sind, dürfen ins Meer eingeleitet werden mit der Maßgabe, dass diese Stoffe nicht schädlich für die Meeresumwelt sein dürfen; die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien sind zu berücksichtigen.
- 3 Ist der Müll mit anderen Stoffen vermischt oder durch andere Stoffe verunreinigt, die nicht eingebracht oder eingeleitet werden dürfen oder für die andere Einbringungs- oder Einleitvorschriften gelten, so finden die strengeren Vorschriften Anwendung.

Regel 5

Besondere Vorschriften für das Einbringen oder Einleiten von Müll von festen oder schwimmenden Plattformen

- 1 Vorbehaltlich des Absatzes 2 ist das Einbringen oder Einleiten von Müll ins Meer von festen oder schwimmenden Plattformen aus sowie von allen sonstigen Schiffen aus, die sich neben oder im Umkreis von 500 m von diesen Plattformen befinden, verboten.
- 2 Lebensmittelabfälle dürfen von festen oder schwimmenden Plattformen aus, die mehr als 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt sind, sowie von allen sonstigen Schiffen aus, die sich neben oder im Umkreis von 500 m von solchen Plattformen befinden, ins Meer eingebracht oder eingeleitet werden, allerdings nur, wenn die Abfälle durch eine Zerkleinerungs- oder Mahlanlage geleitet worden sind. Die zerkleinerten oder zermahlenden Lebensmittelabfälle müssen ein Sieb mit höchstens 25 Millimeter weiten Öffnungen passieren können.

Regel 6

Einbringen oder Einleiten von Müll innerhalb von Sondergebieten

- 1 Das Einbringen oder Einleiten des nachstehend aufgeführten Mülls ins Meer innerhalb von Sondergebieten ist nur, während sich das Schiff auf seinem Kurs befindet, und unter den nachstehenden Bedingungen zulässig:
 - .1 Einbringen oder Einleiten von Lebensmittelabfällen ins Meer so weit wie möglich vom nächstgelegenen Land entfernt, jedenfalls in keiner geringeren Entfernung als 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land oder vom nächstgelegenen Schelfeis. Lebensmittelabfälle müssen zerkleinert oder zermahlen werden und müssen ein Sieb mit höchstens 25 Millimeter weiten Öffnungen passieren können. Lebensmittelabfälle dürfen nicht durch sonstigen Müll verunreinigt sein. Das Einbringen von eingeführten Vogelerzeugnissen, einschließlich Geflügel und Geflügelteile, ist im Antarktisgebiet nicht zulässig, sofern die Geflügelerzeugnisse nicht durch Behandlung keimfrei gemacht wurden.
 - .2 Einleiten von Ladungsrückständen, die bei Anwendung allgemein verfügbarer Entladeverfahren nicht aufgenommen werden können, vorausgesetzt, dass alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:
 - .1 Ladungsrückstände und Reinigungsmittel oder -zusätze, die im Waschwasser aus Laderäumen enthalten sind, beinhalten, unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien, keine Stoffe, die als schädlich für die Meeresumwelt eingestuft sind,
 - .2 der Abgangs- und der nächste Bestimmungshafen liegen innerhalb des Sondergebiets und das Schiff bewegt sich auf der Fahrt zwischen diesen beiden Häfen nicht außerhalb des Sondergebiets,
 - .3 diese Häfen verfügen, unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien, nicht über geeignete Auffanganlagen und
 - .4 in den Fällen, in denen die Bedingungen der Absätze 1.2.1, 1.2.2 und 1.2.3 erfüllt sind, muss das Einleiten von Waschwasser aus Laderäumen, das Rückstände enthält, so weit wie möglich, jedenfalls nicht weniger als 12 Seemeilen, vom nächstgelegenen Land oder vom nächstgelegenen Schelfeis entfernt erfolgen.
- 2 Reinigungsmittel oder -zusätze, die im auf Deck oder an den Außenflächen verwendeten Waschwasser enthalten sind, dürfen ins Meer eingeleitet werden, allerdings nur, wenn diese Stoffe nicht schädlich für die Meeresumwelt sind; die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien sind zu berücksichtigen.
- 3 Die folgenden Regelungen gelten (neben den in Absatz 1 enthaltenen) in Bezug auf das Antarktisgebiet:
 - .1 Jede Vertragspartei, deren Häfen von Schiffen benutzt werden, die in das Antarktisgebiet abgehen oder aus dem Antarktisgebiet einlaufen, verpflichtet sich, dafür zu sorgen, dass so bald wie möglich Anlagen bereitgestellt werden, die ausreichen, um allen Müll von allen sie in Anspruch nehmenden Schiffen aufzunehmen, ohne dass es für diese zu unangemessenen Verzögerungen kommt.
 - .2 Jede Vertragspartei sorgt dafür, dass alle Schiffe, die berechtigt sind, ihre Flagge zu führen, vor dem Einlaufen in das Antarktisgebiet über ausreichende Möglichkeiten verfügen, um allen Müll an Bord zurückzubehalten, solange sie das Gebiet befahren, und dass sie über die Abgabe dieses Mülls an eine Auffanganlage nach Verlassen des Gebiets Vereinbarungen geschlossen haben.
- 4 Ist der Müll mit anderen Stoffen vermischt oder durch andere Stoffe verunreinigt, die nicht eingebracht oder eingeleitet werden dürfen oder für die andere Einbringungs- oder Einleitvorschriften gelten, so finden die strengeren Vorschriften Anwendung.

Regel 7

Ausnahmen

- 1 Die Regeln 3, 4, 5 und 6 gelten nicht
 - .1 für das Einbringen oder Einleiten von Müll von einem Schiff aus, wenn dies aus Gründen der Sicherheit des Schiffes und der an Bord befindlichen Personen oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich ist, oder
 - .2 für den unfallbedingten Verlust von Müll infolge einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung, sofern vor und nach Eintritt des Schadens alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um den unfallbedingten Verlust zu verhüten oder möglichst gering zu halten, oder

- .3 für den unfallbedingten Verlust von Fanggerät von einem Schiff, sofern alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um diesen Verlust zu verhüten, oder
 - .4 für das Einbringen von Fanggerät von einem Schiff aus zum Schutz der Meeresumwelt oder zur Gewährleistung der Sicherheit des Schiffes oder seiner Besatzung.
- 2 Ausnahme von dem Erfordernis, dass sich das Schiff auf seinem Kurs befindet:
- .1 Das Erfordernis, dass sich das Schiff auf seinem Kurs befindet, nach den Regeln 4 und 6 gilt nicht für das Einbringen oder Einleiten von Lebensmittelabfällen, die, wenn sie an Bord zurückbehalten werden, eine unmittelbare Gefahr für die Menschen an Bord darstellen.

Regel 8

Auffangananlagen

- 1 Jede Vertragspartei verpflichtet sich, in Häfen und an Umschlagplätzen für die Einrichtung von geeigneten Anlagen zu sorgen, die entsprechend den Erfordernissen der sie in Anspruch nehmenden Schiffe ohne unangemessene Verzögerung für diese Müll aufnehmen können.
- 2 Auffangananlagen innerhalb von Sondergebieten
- .1 Jede Vertragspartei, deren Küste an ein Sondergebiet grenzt, verpflichtet sich, dafür zu sorgen, dass so bald wie möglich in allen Häfen und an allen Umschlagplätzen innerhalb des Sondergebiets unter Berücksichtigung der Erfordernisse der in diesen Gebieten betriebenen Schiffe geeignete Auffangananlagen eingerichtet werden.
 - .2 Jede betroffene Vertragspartei notifiziert der Organisation die nach Absatz 2.1 getroffenen Maßnahmen. Sobald die Organisation genügend Notifikationen erhalten hat, setzt sie ein Datum fest, von dem an die Vorschriften der Regel 6 in Bezug auf das betreffende Gebiet wirksam werden. Die Organisation notifiziert allen Vertragsparteien dieses Datum mindestens zwölf Monate im Voraus. Bis zu diesem Datum müssen Schiffe, die in einem Sondergebiet fahren, die Vorschriften der Regel 4 über das Einbringen oder Einleiten außerhalb von Sondergebieten einhalten.
- 3 Jede Vertragspartei notifiziert der Organisation zur Weiterleitung an die betroffenen Vertragsparteien alle Fälle, in denen die aufgrund dieser Regel eingerichteten Anlagen nach ihrer Auffassung unzureichend sind.

Regel 9

Hafenstaatkontrolle bezüglich betrieblicher Anforderungen

- 1 Ein Schiff, das sich in einem Hafen oder an einem Offshore-Umschlagplatz 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 Meeresverschmutzung durch Müll 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 10

Aushänge, Müllbehandlungspläne und Führen eines Mülltagebuchs

- 1 .1 Auf jedem Schiff von 12 oder mehr Metern Länge über alles und auf festen oder schwimmenden Plattformen sind Aushänge zur Unterrichtung der Besatzungsmitglieder und Fahrgäste über die anzuwendenden Vorschriften der Regeln 3, 4, 5 und 6 über das Einbringen oder Einleiten von Müll anzubringen.
- .2 Die Aushänge müssen in der Arbeitssprache der Schiffsbesatzung abgefasst sein, sowie auch in englischer, französischer oder spanischer Sprache bei Schiffen, die auf Reisen zu Häfen oder Offshore-Umschlagplätzen im Hoheitsbereich anderer Vertragsparteien des Übereinkommens eingesetzt werden.
- 2 Jedes Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von 100 und mehr und jedes Schiff mit der Erlaubnis zur Beförderung von 15 oder mehr Personen sowie feste oder schwimmende Plattformen müssen einen Müllbehandlungsplan mitführen, der von der Besatzung zu befolgen ist. Dieser Plan muss in schriftlicher Form Verfahren für das Verringern, Sammeln, Lagern, Bearbeiten und Beseitigen von Müll sowie für den Gebrauch der Ausrüstung an Bord enthalten. Er muss auch die Person oder Personen bezeichnen, die für die Ausführung des Plans zuständig sind. Dieser Plan muss den von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien entsprechen und in der Arbeitssprache der Besatzung abgefasst sein.
- 3 Jedes Schiff mit einer Bruttoreumzahl von 400 und mehr und jedes Schiff mit der Erlaubnis zur Beförderung von 15 oder mehr Personen, das auf Reisen zu Häfen oder Offshore-Umschlagplätzen im Hoheitsbereich einer anderen Vertragspartei des Übereinkommens eingesetzt wird, sowie jede feste oder schwimmende Plattform muss ein Mülltagebuch haben. Das Mülltagebuch muss, unabhängig davon, ob es als Teil des amtlich vorgeschriebenen Schiffstagebuchs oder in anderer Weise geführt wird, dem Muster des Anhangs zu dieser Anlage entsprechen:
- .1 Jedes Einbringen oder Einleiten ins Meer, jede Abgabe an eine Auffanganlage oder jeder abgeschlossene Verbrennungsvorgang ist umgehend im Mülltagebuch einzutragen und am Tag des Einbringens oder Einleitens, der Abgabe beziehungsweise der Verbrennung von dem verantwortlichen Offizier durch Unterschrift zu bestätigen. Jede vollständig ausgefüllte Seite des Mülltagebuchs ist vom Kapitän des Schiffes zu unterschreiben. Die Eintragungen im Mülltagebuch müssen mindestens in englischer, französischer oder spanischer Sprache erfolgen. Werden die Eintragungen auch in einer Amtssprache des Staates, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, vorgenommen, so sind die Eintragungen in dieser Sprache im Fall einer Streitigkeit oder einer Unstimmigkeit maßgebend.

- .2 Die Eintragung über jedes Einbringen, jedes Einleiten, jede Abgabe oder jede Verbrennung muss Datum und Uhrzeit, die Schiffsposition, die Müllgruppe und eine Schätzung der eingebrachten, eingeleiteten, abgegebenen oder verbrannten Menge enthalten.
 - .3 Das Mülltagebuch ist an Bord des Schiffes oder auf der festen oder schwimmenden Plattform so aufzubewahren, dass es ohne Weiteres für eine Überprüfung zu jeder zumutbaren Zeit zur Verfügung steht. Nach dem Tag der letzten Eintragung muss es mindestens zwei Jahre lang aufbewahrt werden.
 - .4 Im Fall eines Einbringens, Einleitens oder unfallbedingten Verlusts im Sinne der Regel 7 ist eine Eintragung im Mülltagebuch beziehungsweise, bei Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 400, eine Eintragung im amtlich vorgeschriebenen Schiffstagebuch vorzunehmen, die den Ort, die Umstände und die Gründe für das Einbringen, das Einleiten oder den Verlust, Angaben über die eingebrachten, eingeleiteten oder verlorenen Gegenstände und die angemessenen Vorsichtsmaßnahmen, die zur Verhütung oder Verminderung des Einbringens, Einleitens oder unfallbedingten Verlusts getroffen wurden, enthält.
- 4 Die Verwaltung kann auf die Einhaltung der Vorschriften über Mülltagebücher verzichten
- .1 bei Schiffen, die auf Reisen von höchstens einer (1) Stunde Dauer eingesetzt werden und für die Beförderung von 15 oder mehr Personen zugelassen sind, sowie
 - .2 bei festen oder schwimmenden Plattformen.
- 5 Die zuständige Behörde der Regierung einer Vertragspartei kann die Mülltagebücher oder das amtlich vorgeschriebene Schiffstagebuch an Bord jedes Schiffes, für das diese Regel gilt, während seines Aufenthalts in einem ihrer Häfen oder an einem ihrer Offshore-Umschlagplätze überprüfen, daraus Kopien jeder Eintragung fertigen und die Übereinstimmung dieser Kopien mit der entsprechenden Eintragung vom Kapitän bescheinigen lassen. Jede so gefertigte Kopie, deren Übereinstimmung mit der entsprechenden Eintragung im Mülltagebuch oder im amtlich vorgeschriebenen Schiffstagebuch des Schiffes vom Kapitän bescheinigt wurde, ist in Gerichtsverfahren als Beweismittel für die in der Eintragung angegebenen Tatsachen zuzulassen. Die Überprüfung des Mülltagebuchs oder des amtlich vorgeschriebenen Schiffstagebuchs und die Beschaffung von mit einer Bescheinigung versehenen Kopien durch die zuständige Behörde aufgrund dieses Absatzes sind so schnell wie möglich und ohne unangemessene Verzögerung für das Schiff durchzuführen.
- 6 Der unfallbedingte Verlust oder das Einbringen von Fanggerät nach Regel 7 Absätze 1.3 und 1.4 müssen, wenn davon eine erhebliche Bedrohung der Meeresumwelt oder der Schifffahrt ausgeht, dem Staat, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, und in den Fällen, in denen der Verlust oder das Einleiten in Gewässern im Hoheitsbereich eines Küstenstaats erfolgt, auch diesem Küstenstaat gemeldet werden.

Anhang

Muster eines Mülltagebuchs

Name des Schiffes:

Unterscheidungssignal:

IMO-Nr.:

Zeitabschnitt vom bis zum

1 Einführung

Nach Regel 10 der Anlage V des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (MARPOL) sind über jedes Einbringen, jedes Einleiten oder jeden abgeschlossenen Verbrennungsvorgang Aufzeichnungen anzufertigen. Dies umfasst das Einbringen oder Einleiten ins Meer, die Abgabe an Auffanganlagen, die Abgabe an andere Schiffe sowie den unfallbedingten Verlust von Müll.

2 Müll und Müllbehandlung

Der Ausdruck Müll umfasst alle Arten von Lebensmittelabfällen, Haushaltsabfällen und Betriebsabfällen, sämtliche Kunststoffe, Ladungsrückstände, Asche aus Verbrennungsanlagen, Speiseöl, Fanggerät und Tierkörper, soweit diese Stoffe und Gegenstände beim üblichen Betrieb des Schiffes anfallen und ständig oder in regelmäßigen Abständen zu beseitigen sind; hiervon ausgenommen sind Stoffe und Gegenstände, die in anderen Anlagen dieses Übereinkommens definiert oder aufgeführt sind. Unter Müll fallen nicht Frischfisch und Teile davon, die durch Fischfang während der Reise oder durch Aquakulturtätigkeiten anfallen, wobei die Aquakulturtätigkeiten auch den Transport von Fischen oder Schalentieren zum Aussetzen in den Aquakulturanlagen und den Transport von aus diesen Anlagen entnommenen Fischen oder Schalentieren zur weiteren Verarbeitung an Land umfassen.

Weitere einschlägige Angaben sind den Richtlinien für die Durchführung der Anlage V von MARPOL zu entnehmen.

3 Beschreibung des Mülls

Für die Zwecke der Führung des Mülltagebuchs (oder des amtlich vorgeschriebenen Schiffstagebuchs) ist der Müll in folgende Gruppen zu unterteilen:

- A Kunststoffe
- B Lebensmittelabfälle
- C Haushaltsabfälle
- D Speiseöl
- E Asche aus Verbrennungsanlagen
- F Betriebsabfälle
- G Ladungsrückstände
- H Tierkörper
- I Fanggerät

4 Eintragungen im Mülltagebuch

4.1 In jedem der folgenden Fälle sind Eintragungen im Mülltagebuch vorzunehmen:

4.1.1 bei der Abgabe von Müll an landseitige Auffanganlagen oder an andere Schiffe:

- .1 Datum und Uhrzeit der Abgabe
- .2 Hafen oder Anlage beziehungsweise Name des Schiffes
- .3 Gruppen des abgegebenen Mülls
- .4 in Kubikmetern geschätzte und nach Gruppen unterteilte Menge des abgegebenen Mülls
- .5 Unterschrift des für den Vorgang verantwortlichen Offiziers;

4.1.2 bei der Verbrennung von Müll:

- .1 Datum und Uhrzeit des Beginns und des Endes der Verbrennung
- .2 Schiffsposition (Breite und Länge) beim Beginn und beim Ende der Verbrennung
- .3 Gruppen des verbrannten Mülls
- .4 in Kubikmetern geschätzte Menge des verbrannten Mülls
- .5 Unterschrift des für den Vorgang verantwortlichen Offiziers;

4.1.3 beim Einbringen oder Einleiten von Müll ins Meer nach den Regeln 4, 5 oder 6 der Anlage V von MARPOL:

- .1 Datum und Uhrzeit des Einbringens oder Einleitens
- .2 Schiffsposition (Länge und Breite). Hinweis für das Einbringen oder Einleiten von Ladungsrückständen: Position bei Beginn und bei Beendigung des Einbringens oder Einleitens angeben.
- .3 Gruppe des eingebrachten oder eingeleiteten Mülls
- .4 in Kubikmetern geschätzte und nach Gruppen unterteilte Menge des eingebrachten oder eingeleiteten Mülls
- .5 Unterschrift des für den Vorgang verantwortlichen Offiziers;

4.1.4 bei unfallbedingtem oder durch sonstige außergewöhnliche Umstände verursachtem Einbringen, Einleiten oder Verlust von Müll ins beziehungsweise im Meer, einschließlich nach Regel 7 der Anlage V von MARPOL:

- .1 Datum und Uhrzeit des Vorfalles
- .2 Hafen oder Position des Schiffes zur Zeit des Vorfalles (Breite, Länge und Wassertiefe, falls bekannt)
- .3 Gruppen des eingebrachten, eingeleiteten oder verlorenen Mülls
- .4 in Kubikmetern geschätzte und nach Gruppen unterteilte Menge des Mülls
- .5 die Gründe für das Einbringen, das Einleiten oder den Verlust und allgemeine Bemerkungen.

4.2 Müllmengen

Die Müllmenge an Bord soll in Kubikmetern geschätzt werden, möglichst getrennt nach Gruppen. Das Mülltagebuch enthält viele Bezugnahmen auf geschätzte Müllmengen. Es versteht sich, dass die Genauigkeit der Schätzung von Müllmengen Auslegungssache ist. Schätzungen des Rauminhalts von Müll vor und nach seiner Behandlung werden voneinander abweichen. Manche Behandlungsverfahren ermöglichen es nicht, den Rauminhalt des Mülls zu schätzen, beispielsweise bei der laufenden Behandlung von Lebensmittelabfällen. Diese Gegebenheiten sollten bei der Anfertigung von Eintragungen im Mülltagebuch sowie bei deren Auswertung berücksichtigt werden.

Aufzeichnungen über das Einbringen, das Einleiten und die Abgabe von Müll

Name des Schiffes:

Unterscheidungssignal:

IMO-Nr.:

Müllgruppen:

- A. Kunststoffe
- B. Lebensmittelabfälle
- C. Haushaltsabfälle (z. B. Papiererzeugnisse, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut usw.)
- D. Speiseöl
- E. Asche aus Verbrennungsanlagen
- F. Betriebsabfälle
- G. Ladungsrückstände
- H. Tierkörper
- I. Fanggerät

Neugestaltung der Tabelle wie folgt:

Datum/ Uhrzeit	Schiffsposition/ Bemerkungen (z. B. unfallbedingter Verlust)	Gruppe	Geschätzte Menge des eingebrachten, eingeleiteten, abgegebenen oder verbrannten Mülls	ins Meer	an Auffanganlage	Verbrennung	Bestätigung/ Unterschrift

Unterschrift des Kapitäns: Datum:

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Übereinkommens
zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung
im internationalen Luftverkehr**

Vom 20. September 2012

Das Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (BGBl. 2004 II S. 458, 459) ist nach seinem Artikel 53 Absatz 7 für

Argentinien*)	am	14. Februar 2010
nach Maßgabe einer bei Hinterlegung der Ratifikationsurkunde abgegebenen Erklärung zu Artikel 17 des Übereinkommens		
Armenien	am	15. Juni 2010
Costa Rica	am	8. August 2011
Georgien	am	18. Februar 2011
Indien	am	30. Juni 2009
Israel*)	am	20. März 2011
nach Maßgabe einer bei Hinterlegung der Ratifikationsurkunde abgegebenen Erklärung zu Artikel 57 des Übereinkommens		
Jamaika	am	5. September 2009
Marokko	am	14. Juni 2010
Moldau, Republik	am	16. Mai 2009
Montenegro*)	am	16. März 2010
nach Maßgabe einer bei Hinterlegung der Ratifikationsurkunde abgegebenen Erklärung zu Artikel 57 des Übereinkommens		
Serbien	am	4. April 2010
Seychellen	am	12. November 2010
Türkei	am	26. März 2011
nach Maßgabe einer bei Hinterlegung der Ratifikationsurkunde abgegebenen Erklärung zu Artikel 57 des Übereinkommens		
Ukraine	am	5. Mai 2009

in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 22. April 2009 (BGBl. II S. 535).

*) Vorbehalte und Erklärungen:

Vorbehalte und Erklärungen zu diesem Übereinkommen, mit Ausnahme derer Deutschlands, werden im Bundesgesetzblatt Teil II nicht veröffentlicht. Sie sind in englischer und französischer Sprache auf der Webseite der Internationalen Zivilluftfahrtsorganisation ICAO unter <http://www.icao.int> einsehbar.

Berlin, den 20. September 2012

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Pascal Hector

**Bekanntmachung
zum Europäischen Übereinkommen
über die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen
über das Sorgerecht für Kinder
und die Wiederherstellung des Sorgeverhältnisses**

Vom 25. September 2012

Die gemäß Artikel 2 des Europäischen Übereinkommens vom 20. Mai 1980 über die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen über das Sorgerecht für Kinder und die Wiederherstellung des Sorgeverhältnisses (BGBl. 1990 II S. 206, 220) zu benennenden Zentralen Behörden der Vertragsparteien werden künftig nicht mehr im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Sie können auf der Webseite des Europarats, der Verwahrer des Übereinkommens ist, eingesehen werden (www.conventions.coe.int).

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 11. Mai 2011 (BGBl. II S. 622).

Berlin, den 25. September 2012

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Pascal Hector

**Bekanntmachung
zum Europäischen Übereinkommen über die Regelung
des Personenverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten des Europarates**

Vom 25. September 2012

Zum Europäischen Übereinkommen vom 13. Dezember 1957 über die Regelung des Personenverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten des Europarates (BGBl. 1959 II S. 389, 390) hat die Schweiz*) eine am 12. September 2012 beim Generalsekretär des Europarats eingegangene Erklärung zu der nach Artikel 11 des Übereinkommens vorgesehenen Liste der Urkunden abgegeben.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 18. Februar 2008 (BGBl. II S. 212).

*) Vorbehalte und Erklärungen:

Vorbehalte und Erklärungen zu diesem Übereinkommen, mit Ausnahme derer Deutschlands, werden im Bundesgesetzblatt Teil II nicht veröffentlicht. Sie sind in englischer und französischer Sprache auf der Webseite des Europarats unter www.conventions.coe.int einsehbar.

Berlin, den 25. September 2012

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Pascal Hector

**Bekanntmachung
des deutsch-albanischen Abkommens
über Technische Zusammenarbeit**

Vom 28. September 2012

Das in Tirana am 23. Oktober 2008 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und dem Ministerrat der Republik Albanien über die Einrichtung eines örtlichen Büros der deutschen Entwicklungszusammenarbeit ist nach seinem Artikel 9

am 27. Januar 2009

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 28. September 2012

Bundesministerium
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung
Im Auftrag
Dr. Leo Kreuz

Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und dem Ministerrat der Republik Albanien
über die Einrichtung eines örtlichen Büros
der deutschen Entwicklungszusammenarbeit

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und

der Ministerrat der Republik Albanien –

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

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

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

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in Albanien beizutragen,

in Ausführung des Abkommens vom 21. Oktober 1988 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Sozialistischen Volksrepublik Albanien über Technische Zusammenarbeit, sowie unter Bezugnahme auf Nummer 4 des Ergebnisvermerks der Regierungskonsultationen zur Vorbereitung der Regierungsverhandlungen 2008 vom 23. April 2008

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Mit dem Ziel, die bilaterale Zusammenarbeit zwischen beiden Ländern zu unterstützen, vereinbaren die Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Ministerrat der Republik Albanien die Einrichtung eines örtlichen Büros der deutschen bilateralen Zusammenarbeit in Tirana – im Folgenden als „Büro“ bezeichnet. Dieses Büro kann von allen deutschen Durchführungsorganisationen, die im Auftrag der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und in Abstimmung mit dem Ministerrat der Republik Albanien in der Republik Albanien tätig sind, genutzt werden.

Artikel 2

Dem Büro können folgende Aufgaben übertragen werden:

1. Unterstützung der Vorhaben in allen Angelegenheiten der Projektdurchführung;

2. Wahrnehmung übergreifender fachlicher und administrativer Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Durchführung von Vorhaben, mit denen die genannten Durchführungsorganisationen von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland beauftragt sind;
3. Wahrnehmung projektübergreifender landesbezogener Aufgaben;
4. Vertretung der Durchführungsorganisationen vor Ort.

Artikel 3

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland erbringt folgende Leistungen:

Sie

1. trägt alle Investitions- und Betriebskosten für das Büro;
2. übernimmt die Kosten der zur Durchführung der Aufgaben des Büros entsandten Lang- und Kurzzweifachkräfte sowie für die vom Büro eingestellten Ortskräfte.

Artikel 4

Der Ministerrat der Republik Albanien erbringt folgende Leistungen:

Er

1. befreit Lieferungen von Material und Fahrzeugen für das Büro von Lizenzen, Hafen-, Ein-, Ausfuhr- und sonstigen öffentlichen Abgaben sowie von Lagergebühren und stellt sicher, dass das Material unverzüglich entzollt wird. Die vorstehenden Befreiungen gelten auf Antrag des Büros auch für in der Republik Albanien beschafftes Material;
2. unterstützt Anträge des Büros auf:
 - Einrichtung von Telekommunikationsanschlüssen einschließlich Funk- und Satellitenverbindungen;
 - Arbeits- und Aufenthaltsgenehmigungen für das entsandte Personal sowie Arbeitsgenehmigungen für Ortskräfte des Büros;
3. gewährt den entsandten Fachkräften der Durchführungsorganisationen und den zu ihrem Haushalt gehörenden Familienmitgliedern alle Rechte nach Maßgabe des eingangs erwähnten Abkommens vom 21. Oktober 1988;

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 Verlag GmbH
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 Bundesgesetzblatt Teil II zu veröffentlichen sind.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

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

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

Bundesanzeiger Verlag GmbH, 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 Verlag GmbH · Postfach 10 05 34 · 50445 Köln

Postvertriebsstück · Deutsche Post AG · G 1998 · Entgelt bezahlt

4. befreit das Büro von Steuern und öffentlichen Abgaben in der Republik Albanien.

Artikel 5

Das für das Büro gelieferte Material einschließlich der Fahrzeuge bleibt im Eigentum der deutschen Durchführungsorganisationen. Es geht bei Auflösung des Büros in das Eigentum der Republik Albanien über.

Artikel 6

Benennung der Durchführungsorganisationen:

1. Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland erbringt ihre Leistungen durch die in Artikel 1 genannten Durchführungsorganisationen.
2. Der albanische Ansprechpartner für die Durchführungsorganisationen ist der Ministerrat der Republik Albanien.

Artikel 7

Diese Vereinbarung gilt für einen Zeitraum von 3 Jahren und verlängert sich jeweils um 2 weitere Jahre, soweit sie nicht von einer der Vertragsparteien 6 Monate vor Ablauf der jeweiligen Geltungsdauer schriftlich gekündigt wird.

Artikel 8

Im Übrigen gelten die Bestimmungen des eingangs erwähnten Abkommens vom 21. Oktober 1988 auch für diese Vereinbarung.

Artikel 9

Dieses Abkommen tritt an dem Tag in Kraft, an dem der Ministerrat der Republik Albanien der Regierung der Bundesrepublik Deutschland mitgeteilt hat, dass die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind. Maßgebend ist der Tag des Eingangs der Mitteilung.

Geschehen zu Tirana am 23. Oktober 2008 in zwei Urschriften, jede in deutscher und albanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Bernd Borchard

Für den Ministerrat der Republik Albanien

Ridvan Bode