

2022**Ausgegeben zu Bonn am 28. März 2022****Nr. 6**

Tag	Inhalt	Seite
16. 3. 2022	Vierte Verordnung zur Änderung der CbCR-Ausdehnungsverordnung	154
21. 3. 2022	Verordnung zur Änderung Internationaler Übereinkommen zum Klima- und Umweltschutz im Seeverkehr (Seeverkehr-Klima-Umweltschutz-Übereinkommen-Änderungsverordnung – SeeKlima UmwÜÄndV)	155
22. 6. 2021	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Fakultativprotokolls zum Übereinkommen über die Rechte des Kindes betreffend ein Mitteilungsverfahren	180
21. 2. 2022	Bekanntmachung zu dem Internationalen Übereinkommen der Vereinten Nationen zur Bekämpfung der Finanzierung des Terrorismus	180
9. 3. 2022	Bekanntmachung der deutsch-ukrainischen Vereinbarung über die Einrichtung eines gemeinsamen örtlichen Büros der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH und der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) über Technische und Finanzielle Zusammenarbeit	181

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: 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 Abonnementbestellungen 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 68-1 40
E-Mail: bgbl@bundesanzeiger.de, Internet: www.bundesgesetzblatt.de bzw. www.bgbl.de

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich im Abonnement je 85,00 €. Bezugspreis dieser Ausgabe: 6,05 € (5,00 € zuzüglich 1,05 € Versandkosten). Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7 %.

ISSN 0341-1109

Vierte Verordnung zur Änderung der CbCR-Ausdehnungsverordnung

Vom 16. März 2022

Auf Grund des Artikels 2 des Gesetzes vom 19. Oktober 2016 zu der Mehrseitigen Vereinbarung vom 27. Januar 2016 zwischen den zuständigen Behörden über den Austausch länderbezogener Berichte (BGBl. 2016 II S. 1178, 1179) verordnet das Bundesministerium der Finanzen:

Artikel 1

Die Liste der Staaten und Hoheitsgebiete zu § 1 der CbCR-Ausdehnungsverordnung vom 11. Juni 2018 (BGBl. 2018 II S. 259), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 19. Februar 2021 (BGBl. 2021 II S. 227) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

Andorra	Malta
Anguilla	Marokko
Aruba	Mauritius
Aserbaidtschan	Monaco
Bahamas	Oman
Bahrain	Pakistan
Belize	Panama
Britische Jungferninseln	Peru
Bulgarien	Rumänien
Gabun	Russische Föderation
Gibraltar	San Marino
Haiti	Saudi-Arabien
Hongkong	Seychellen
Indonesien	Singapur
Kaimaninseln	Tunesien
Kasachstan	Türkei
Katar	Türks- und Caicosinseln
Kolumbien	Ungarn
Kroatien	Vereinigte Arabische Emirate
Macau	Zypern.
Malediven	

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 16. März 2022

Der Bundesminister der Finanzen
Christian Lindner

**Verordnung
zur Änderung Internationaler Übereinkommen
zum Klima- und Umweltschutz im Seeverkehr
(Seeverkehr-Klima-Umweltschutz-Übereinkommen-
Änderungsverordnung – SeeKlimaUmwÜEÄndV)**

Vom 21. März 2022

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr verordnet jeweils in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 8. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5176) auf Grund

- des § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 4 und 4b, jeweils in Verbindung mit Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und mit § 9c des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1489),
- des Artikels 2 Absatz 1 des MARPOL-Gesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. September 1998 (BGBl. 1998 II S. 2546), der zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 25. November 2015 (BGBl. I S. 2095) geändert worden ist,
- des Artikels 2 Satz 1 des Ballastwasser-Gesetzes vom 5. Februar 2013 (BGBl. 2013 II S. 42):

Artikel 1

**Inkraftsetzung der
Änderungen des MARPOL-Übereinkommens**

(1) Die vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) in London am 20. November 2020 mit der Entschließung MEPC.324(75) angenommenen Änderungen der Anlage VI des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und des Protokolls von 1978 sowie des Protokolls von 1997 zu diesem Übereinkommen (MARPOL-Übereinkommen) (BGBl. 1982 II S. 2, 4; 1996 II S. 399, Anlageband; 2003 II S. 130, 132), zuletzt geändert durch die Entschließung MEPC.301(72) vom 13. April 2018, die Entschließung MEPC.305(73) vom 26. Oktober 2018 sowie die Entschließungen MEPC.314(74), MEPC.315(74) und MEPC.316(74) vom 17. Mai 2019 (BGBl. 2021 II S. 90, 92, 97, 103, 108, 114), werden hiermit in Kraft gesetzt.

(2) Die Entschließung wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

**Inkraftsetzung der
Änderungen des Ballastwasser-Übereinkommens**

(1) Die vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) in London am 20. November 2020 mit der Entschließung MEPC.325(75) angenommenen Änderungen der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Ballastwasser-Übereinkommen) (BGBl. 2013 II S. 42, 44), zuletzt geändert durch die Entschließungen MEPC.296(72), MEPC.297(72) und MEPC.299(72) vom 13. April 2018 (BGBl. 2020 II S. 401, 402, 405, 410), werden hiermit in Kraft gesetzt.

(2) Die Entschließung wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 3**Bekanntmachung des
Wortlauts der amtlichen deutschen Übersetzung**

(1) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr kann den Wortlaut der amtlichen deutschen Übersetzung des MARPOL-Übereinkommens (BGBl. 1982 II S. 2, 4; 1996 II S. 399, Anlageband; 2003 II S. 130, 132) in der vom Inkrafttreten des Artikels 1 an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

(2) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr kann den Wortlaut der amtlichen deutschen Übersetzung des Ballastwasser-Übereinkommens (BGBl. 2013 II S. 42, 44) in der vom Inkrafttreten des Artikels 2 an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 4**Inkrafttreten**

(1) Diese Verordnung tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 1 tritt am 1. April 2022 in Kraft.

(3) Artikel 2 tritt am 1. Juni 2022 in Kraft.

Berlin, den 21. März 2022

Der Bundesminister
für Digitales und Verkehr
Volker Wissing

EntschlieÙung MEPC.324(75)

(angenommen am 20. November 2020)

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
Änderungen der Anlage VI von MARPOL

(Verfahren für die Probenentnahme und Überprüfung des Schwefelgehalts
von ölhaltigem Brennstoff und Energieeffizienz-Kennwert (EEDI))

Resolution MEPC.324(75)

(adopted on 20 November 2020)

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

Amendments to MARPOL Annex VI

(Procedures for sampling and verification of the sulphur content
of fuel oil and the Energy Efficiency Design Index (EEDI))

Résolution MEPC.324(75)

(adoptée le 20 novembre 2020)

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

Amendements à l'Annexe VI de MARPOL

(Procédures d'échantillonnage des fuel-oils et de vérification de leur teneur
en soufre et indice nominal de rendement énergétique (EEDI))

(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 conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

recalling also article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocols of 1978 and 1997 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering amendments thereto for adoption by the Parties,

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 aux termes des conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution des mers par les navires,

rappelant également l'article 16 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997 y relatifs (MARPOL), qui énonce la procédure d'amendement et confère à l'organe compétent de l'Organisation la fonction d'examiner les amendements à ladite convention, en vue de leur adoption par les Parties,

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 durch internationale Übereinkünfte zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe übertragen werden,

sowie gestützt auf Artikel 16 des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung der Protokolle von 1978 und 1997 zu diesem Übereinkommen (MARPOL), in dem das Änderungsverfahren festgelegt und dem zuständigen Gremium der Organisation die Aufgabe der Prüfung von Änderungen des Übereinkommens zur Beschlussfassung durch die Vertragsparteien übertragen wird,

recalling further that MEPC.1/Circ.882 had requested the Parties to apply the amendments to appendix VI of MARPOL Annex VI related to the verification procedure for a MARPOL Annex VI fuel oil sample (regulation 18.8.2 or regulation 14.8) in advance of their entry into force,

having considered, at its seventy-fifth session, proposed amendments to MARPOL Annex VI concerning procedures for sampling and verification of the sulphur content of fuel oil and the Energy Efficiency Design Index (EEDI), which were circulated in accordance with article 16(2)(a) of MARPOL,

- 1 adopts, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, amendments to MARPOL 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 MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 October 2021 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% 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 MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 April 2022 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
- 4 invites also the Parties to consider the early application of the annexed amendments;
- 5 requests the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;
- 6 requests also the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

rappelant en outre que, dans la circulaire MEPC.1/Circ.882, il avait été demandé aux Parties d'appliquer les amendements à l'appendice VI de l'Annexe VI de MARPOL relatifs à la procédure de vérification du combustible applicable aux échantillons de fuel-oil prescrits par l'Annexe VI de MARPOL (règle 18.8.2 ou 14.8) avant leur entrée en vigueur,

ayant examiné, à sa soixante-quinzième session, les amendements qu'il était proposé d'apporter à l'Annexe VI de MARPOL concernant les procédures d'échantillonnage des fuel-oils et de vérification de leur teneur en soufre et l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI), qui avaient été diffusés conformément à l'article 16 2) a) de MARPOL,

1. adopte, conformément à l'article 16 2) d) de MARPOL, les amendements à l'Annexe VI de MARPOL dont le texte figure en annexe à la présente résolution ;
2. décide que, conformément à l'article 16 2) f) iii) de MARPOL, ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1^{er} octobre 2021, à moins qu'avant cette date une objection à ces amendements n'ait été communiquée à l'Organisation par un tiers au moins des Parties à MARPOL ou par des Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce ;
3. invite les Parties à noter que, conformément à l'article 16 2) g) ii) de MARPOL, ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} avril 2022 une fois qu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus ;
4. invite également les Parties à envisager d'appliquer de manière anticipée les amendements ci-joints ;
5. prie le Secrétaire général de communiquer, en application de l'article 16 2) e) de MARPOL, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties à MARPOL ;
6. prie également le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à MARPOL.

ferner gestützt darauf, dass die Vertragsparteien in MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.882 aufgefordert worden waren, die Änderungen der Anlage VI Anhang VI von MARPOL betreffend das Überprüfungsverfahren für eine Probe von ölhaltigem Brennstoff im Sinne der Anlage VI von MARPOL (Regel 18 Absatz 8.2 oder Regel 14 Absatz 8) vor ihrem Inkrafttreten anzuwenden,

nach der auf seiner fünfundsiebzigsten Tagung erfolgten Prüfung der vorgeschlagenen und nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe a von MARPOL weitergeleiteten Änderungen der Anlage VI von MARPOL betreffend die Verfahren für die Probenentnahme und Überprüfung des Schwefelgehalts von ölhaltigem Brennstoff und betreffend den Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) –

1. beschließt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe d von MARPOL die Änderungen der Anlage VI von MARPOL, deren Wortlaut in der Anlage dieser Entschließung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iii von MARPOL, dass die Änderungen als am 1. Oktober 2021 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 nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii von MARPOL die Änderungen nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser Entschließung am 1. April 2022 in Kraft treten;
4. fordert die Vertragsparteien ebenso auf, die vorzeitige Anwendung der als Anlage beigefügten Änderungen in Erwägung zu ziehen;
5. ersucht den Generalsekretär, für die Zwecke des Artikels 16 Absatz 2 Buchstabe e von MARPOL allen Vertragsparteien von MARPOL beglaubigte Abschriften dieser Entschließung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zuzuleiten;
6. ersucht den Generalsekretär ebenso, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien von MARPOL sind, Abschriften dieser Entschließung und ihrer Anlage zuzuleiten.

Annex**Amendments to MARPOL Annex VI****(Procedures for sampling and verification of the sulphur content of fuel oil
and the Energy Efficiency Design Index (EEDI))****Regulation 1****Application**

- 1 The full text of regulation 1 is replaced by the following:

“The provisions of this Annex shall apply to all ships, except where expressly provided otherwise.”

Regulation 2**Definitions**

- 2 New paragraphs 52 to 56 are inserted after paragraph 51, as follows:

“52 *Sulphur content of fuel oil* means the concentration of sulphur in a fuel oil, measured in % m/m as tested in accordance with a standard acceptable to the Organization.

53 *Low-flashpoint fuel* means gaseous or liquid fuel oil having a flashpoint lower than otherwise permitted under paragraph 2.1.1 of regulation 4 of chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 74).

54 *MARPOL delivered sample* means the sample of fuel oil delivered in accordance with regulation 18.8.1 of this Annex.

55 *In-use sample* means a sample of fuel oil in use on a ship.

56 *Onboard sample* means a sample of fuel oil intended to be used or carried for use on board that ship.”

Regulation 14**Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter**

- 3 New paragraphs 8 to 13 and associated headings are inserted after existing paragraph 7 as follows:

“In-use and onboard fuel oil sampling and testing

8 If the competent authority of a Party requires the in-use or onboard sample to be analysed, it shall be done in accordance with the verification procedure set forth in appendix VI to this Annex to determine whether the fuel oil being used or carried for use on board meets the requirements in paragraph 1 or paragraph 4 of this regulation. The in-use sample shall be drawn taking into account the guidelines developed by the Organization. The onboard sample shall be drawn taking into account the guidelines developed by the Organization.

9 The sample shall be sealed by the representative of the competent authority with a unique means of identification installed in the presence of the ship's representative. The ship shall be given the option of retaining a duplicate sample.

In-use fuel oil sampling point

10 For each ship subject to regulations 5 and 6 of this Annex, sampling point(s) shall be fitted or designated for the purpose of taking representative samples of the fuel oil being used on board the ship taking into account the guidelines developed by the Organization.

11 For a ship constructed before 1 April 2022, the sampling point(s) referred to in paragraph 10 shall be fitted or designated not later than the first renewal survey as identified in regulation 5.1.2 of this Annex on or after 1 April 2023.

12 The requirements of paragraphs 10 and 11 above are not applicable to a fuel oil service system for a low-flashpoint fuel for combustion purposes for propulsion or operation on board the ship.

13 The competent authority of a Party shall, as appropriate, utilize the sampling point(s) fitted or designated for the purpose of taking representative sample(s) of the fuel oil being used on board in order to verify that the fuel oil complies with this regulation. Taking fuel oil samples by the competent authority of the Party shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.”

Regulation 18**Fuel oil availability and quality**

- 4 Paragraph 8.2 is replaced by the following:

“8.2 If a Party requires the representative sample to be analysed, it shall be done in accordance with the verification procedure set forth in appendix VI to this Annex to determine whether the fuel oil meets the requirements of this Annex.”

Regulation 20**Attained Energy Efficiency Design Index (attained EEDI)**

- 5 A new paragraph 3 is added after existing paragraph 2, as follows:

“3 For each ship subject to regulation 21 of this Annex, the Administration or any organization duly authorized by it shall report to the Organization the required and attained EEDI values and relevant information, taking into account the guidelines developed by the Organization, via electronic communication:

.1 within 7 months of completing the survey required under regulation 5.4 of this Annex; or

.2 within 7 months following 1 April 2022 for a ship delivered prior to 1 April 2022.”

Regulation 21**Required EEDI**

- 6 The existing table 1 (Reduction factors (in percentage) for the EEDI relative to the EEDI reference line) and the associated footnotes are replaced by the following:

“

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 Mar 2022	Phase 2 1 Jan 2020 – 31 Dec 2024	Phase 3 1 Apr 2022 and onwards	Phase 3 1 Jan 2025 and onwards
Bulk carrier	20,000 DWT and above	0	10		20		30
	10,000 and above but less than 20,000 DWT	n/a	0 – 10*		0 – 20*		0 – 30*
Gas carrier	15,000 DWT and above	0	10	20		30	
	10,000 and above but less than 15,000 DWT	0	10		20		30
	2,000 and above but less than 10,000 DWT	n/a	0 – 10*		0 – 20*		0 – 30*
Tanker	20,000 DWT and above	0	10		20		30
	4,000 and above but less than 20,000 DWT	n/a	0 – 10*		0 – 20*		0 – 30*
Containership	200,000 DWT and above	0	10	20		50	
	120,000 and above but less than 200,000 DWT	0	10	20		45	
	80,000 and above but less than 120,000 DWT	0	10	20		40	
	40,000 and above but less than 80,000 DWT	0	10	20		35	
	15,000 and above but less than 40,000 DWT	0	10	20		30	
	10,000 and above but less than 15,000 DWT	n/a	0 – 10*	0 – 20*		15 – 30*	
General cargo ships	15,000 DWT and above	0	10	15		30	
	3,000 and above but less than 15,000 DWT	n/a	0 – 10*	0 – 15*		0 – 30*	
Refrigerated cargo carrier	5,000 DWT and above	0	10		15		30
	3,000 and above but less than 5,000 DWT	n/a	0 – 10*		0 – 15*		0 – 30*

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 Mar 2022	Phase 2 1 Jan 2020 – 31 Dec 2024	Phase 3 1 Apr 2022 and onwards	Phase 3 1 Jan 2025 and onwards
Combination carrier	20,000 DWT and above	0	10		20		30
	4,000 and above but less than 20,000 DWT	n/a	0 – 10*		0 – 20*		0 – 30*
LNG carrier***	10,000 DWT and above	n/a	10**	20		30	
Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)***	10,000 DWT and above	n/a	5**		15		30
Ro-ro cargo ship***	2,000 DWT and above	n/a	5**		20		30
	1,000 and above but less than 2,000 DWT	n/a	0 – 5*,**		0 – 20*		0 – 30*
Ro-ro passenger ship***	1,000 DWT and above	n/a	5**		20		30
	250 and above but less than 1,000 DWT	n/a	0 – 5*,**		0 – 20*		0 – 30*
Cruise passenger ship*** having non-conventional propulsion	85,000 GT and above	n/a	5**	20		30	
	25,000 and above but less than 85,000 GT	n/a	0 – 5*,**	0 – 20*		0 – 30*	

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

** Phase 1 commences for those ships on 1 September 2015.

*** Reduction factor applies to those ships delivered on or after 1 September 2019, as defined in paragraph 43 of regulation 2.

Note: n/a means that no required EEDI applies."

- 7 In table 2 (Parameters for determination of reference values for the different ship types), the first row corresponding to Ship type defined in regulation 2.25 is replaced by the following:

"2.25 Bulk carrier	961.79	DWT of the ship where $DWT \leq 279,000$ 279,000 where $DWT > 279,000$	0.477"
--------------------	--------	---	--------

Appendix I

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

Supplement to International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate)
Record of construction and equipment

- 8 New paragraphs 2.3.4 and 2.3.5 are inserted after paragraph 2.3.3 as follows:

"2.3.4 The ship is fitted with designated sampling point(s) in accordance with regulation 14.10 or 14.11 ☐

2.3.5 In accordance with regulation 14.12, the requirement for fitting or designating sampling point(s) in accordance with regulation 14.10 or 14.11 is not applicable for a fuel oil service system for a low-flashpoint fuel for combustion purposes for propulsion or operation on board the ship ☐

Appendix VI

Fuel verification procedure for MARPOL Annex VI fuel oil samples (regulation 18.8.2)

- 9 The full text of appendix VI is replaced by the following:

"Verification procedures for a MARPOL Annex VI fuel oil sample (regulation 18.8.2 or regulation 14.8)

The following verification procedures shall be used to determine whether the fuel oil delivered to, in use or carried for use on board a ship has met the applicable sulphur limit of regulation 14 of this Annex.

This appendix refers to the following representative MARPOL Annex VI fuel oil samples:

Part 1 – sample of fuel oil delivered in accordance with regulation 18.8.1, hereafter referred to as the “MARPOL delivered sample” as defined in regulation 2.54.

Part 2 – sample of fuel oil in use, intended to be used or carried for use on board in accordance with regulation 14.8, hereafter referred to as the “in-use sample” as defined in regulation 2.55 and “onboard sample” as defined in regulation 2.56.

Part 1 – MARPOL delivered sample

1 General requirements

1.1 The representative sample of the fuel oil, which is required by regulation 18.8.1 (the MARPOL delivered sample) shall be used to verify the sulphur content of the fuel oil delivered to a ship.

1.2 A Party, through its competent authority, shall manage the verification procedure.

1.3 A laboratory undertaking the sulphur testing procedure given in this appendix shall have valid accreditation in respect of the test method to be used.

2 Verification procedure part 1

2.1 The MARPOL delivered sample shall be conveyed by the competent authority to the laboratory.

2.2 The laboratory shall:

- .1 record the details of the seal number and the sample label on the test record;
- .2 record the condition of the seal of the sample as received on the test record; and
- .3 reject any sample where the seal has been broken prior to receipt and record that rejection on the test record.

2.3 If the seal of the sample as received has not been broken, the laboratory shall proceed with the verification procedure and shall:

- .1 unseal the sample;
- .2 ensure that the sample is thoroughly homogenized;
- .3 draw two subsamples from the sample; and
- .4 reseal the sample and record the new reseal details on the test record.

2.4 The two subsamples shall be tested in succession, in accordance with the specified test method referred to in regulation 2.52 of this Annex. For the purposes of this Part 1 verification procedure, the results of the test analysis shall be referred to as “1A” and “1B”:

- .1 Results 1A and 1B shall be recorded on the test record in accordance with the requirements of the test method.
- .2 If the results of 1A and 1B are within the repeatability (r) of the test method, the results shall be considered valid.
- .3 If the results 1A and 1B are not within the repeatability (r) of the test method, both results shall be rejected and two new subsamples shall be taken by the laboratory and tested. The sample bottle shall be resealed in accordance with paragraph 2.3.4 after the new subsamples have been taken.
- .4 In the case of two failures to achieve repeatability between 1A and 1B, the cause of that failure shall be investigated by the laboratory and resolved before further testing of the sample is undertaken. On resolution of that repeatability issue, two new subsamples shall be taken in accordance with paragraph 2.3. The sample shall be resealed in accordance with paragraph 2.3.4 after the new subsamples have been taken.

2.5 If the test results of 1A and 1B are valid, an average of these two results shall be calculated. The average value shall be referred to as “X” and shall be recorded on the test record:

- .1 if the result X is equal to or less than the applicable limit required by regulation 14, the fuel oil shall be considered to have met the requirement; or
- .2 if the result X is greater than the applicable limit required by regulation 14, the fuel oil shall be considered to have not met the requirement.

Table 1: Summary of Part 1 MARPOL delivered sample procedure

On the basis of the test method referred to in regulation 2.52 of this Annex		
Applicable limit % m/m: V	Result 2.5.1: $X \leq V$	Result 2.5.2: $X > V$
0.10	Met the requirement	Not met the requirement
0.50		
	Result X reported to 2 decimal places	

2.6 The final results obtained from this verification procedure shall be evaluated by the competent authority.

2.7 The laboratory shall provide a copy of the test record to the competent authority managing the verification procedure.

Part 2 – In-use and onboard samples

3 General requirements

3.1 The in-use or onboard sample, as appropriate, shall be used to verify the sulphur content of the fuel oil as represented by that sample of fuel oil at the point of sampling.

- 3.2 A Party, through its competent authority, shall manage the verification procedure.
- 3.3 A laboratory undertaking the sulphur testing procedure given in this appendix shall have valid accreditation in respect of the test method to be used.
- 4 Verification procedure part 2
- 4.1 The in-use or onboard sample shall be conveyed by the competent authority to the laboratory.
- 4.2 The laboratory shall:
- .1 record the details of the seal number and the sample label on the test record;
 - .2 record the condition of the seal of the sample as received on the test record; and
 - .3 reject any sample where the seal has been broken prior to receipt and record that rejection on the test record.
- 4.3 If the seal of the sample as received has not been broken, the laboratory shall proceed with the verification procedure and shall:
- .1 unseal the sample;
 - .2 ensure that the sample is thoroughly homogenized;
 - .3 draw two subsamples from the sample; and
 - .4 reseal the sample and record the new reseal details on the test record.
- 4.4 The two subsamples shall be tested in succession, in accordance with the specified test method referred to in regulation 2.52 of this Annex. For the purposes of this Part 2 verification procedure, the results obtained shall be referred to as "2A" and "2B":
- .1 Results 2A and 2B shall be recorded on the test record in accordance with requirements of the test method.
 - .2 If the results of 2A and 2B are within the repeatability (r) of the test method, the results shall be considered valid.
 - .3 If the results of 2A and 2B are not within the repeatability (r) of the test method, both results shall be rejected and two new subsamples shall be taken by the laboratory and tested. The sample bottle shall be resealed in accordance with paragraph 4.3.4 after the new subsamples have been taken.
 - .4 In the case of two failures to achieve repeatability between 2A and 2B, the cause of that failure shall be investigated by the laboratory and resolved before further testing of the sample is undertaken. On resolution of that repeatability issue, two new subsamples shall be taken in accordance with paragraph 4.3. The sample shall be resealed in accordance with paragraph 4.3.4 after the new subsamples have been taken.
- 4.5 If the test results of 2A and 2B are valid, an average of these two results shall be calculated. That average value shall be referred to as "Z" and shall be recorded on the test record:
- .1 if Z is equal to or less than the applicable limit required by regulation 14, the sulphur content of the fuel oil as represented by the tested sample shall be considered to have met the requirement;
 - .2 if Z is greater than the applicable limit required by regulation 14 but less than or equal to that applicable limit + 0.59R (where R is the reproducibility of the test method), the sulphur content of the fuel oil as represented by the tested sample shall be considered to have met the requirement; or
 - .3 if Z is greater than the applicable limit required by regulation 14 + 0.59R, the sulphur content of the fuel oil as represented by the tested sample shall be considered to have not met the requirement.

Table 2: Summary of in-use or onboard sample procedure

On the basis of the test method referred to in regulation 2.52 of this Annex				
Applicable limit %m/m: V	Test margin value: W	Result 4.5.1: $Z \leq V$	Result 4.5.2: $V < Z \leq W$	Result 4.5.3: $Z > W$
0.10	0.11	Met the requirement	Met the requirement	Not met the requirement
0.50	0.53			
		Result Z reported to 2 decimal places		

- 4.6 The final results obtained from this verification procedure shall be evaluated by the competent authority.
- 4.7 The laboratory shall provide a copy of the test record to the competent authority managing the verification procedure."

Annexe**Amendements à l'Annexe VI de MARPOL****(Procédures d'échantillonnage des fuel-oils et de vérification de leur teneur en soufre et indice nominal de rendement énergétique (EEDI))****Règle 1****Champ d'application**

- 1 Le texte intégral de la règle 1 est remplacé par ce qui suit :
- « Les dispositions de la présente Annexe s'appliquent à tous les navires, sauf disposition expresse contraire. »

Règle 2**Définitions**

- 2 Les nouveaux paragraphes 52 à 56 ci-après sont ajoutés après le paragraphe 51 :
- « 52 *Teneur en soufre du fuel-oil* désigne la concentration de soufre dans un fuel-oil, mesurée en % m/m, telle que vérifiée conformément à une norme jugée acceptable par l'Organisation.
- 53 *Combustible à faible point d'éclair* désigne un fuel-oil gazeux ou liquide ayant un point d'éclair inférieur à celui qui est autorisé en vertu du paragraphe 2.1.1 de la règle 4 du chapitre II-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS de 1974).
- 54 *Échantillon du fuel-oil MARPOL livré* désigne l'échantillon du fuel-oil livré conformément à la règle 18.8.1 de la présente Annexe.
- 55 *Échantillon du fuel-oil utilisé* désigne un échantillon du fuel-oil utilisé à bord d'un navire.
- 56 *Échantillon du fuel-oil à bord* désigne un échantillon du fuel-oil qui est destiné à être utilisé à bord d'un navire ou qui est transporté en vue d'être utilisé à bord de ce navire. »

Règle 14**Oxydes de soufre (SO_x) et particules**

- 3 Les nouveaux paragraphes 8 à 13 ci-après, ainsi que les titres connexes, sont ajoutés après l'actuel paragraphe 7 :
- « **Échantillonnage et mise à l'essai du fuel-oil utilisé et du fuel-oil à bord**
- 8 Si l'autorité compétente d'une Partie exige que l'échantillon du fuel-oil utilisé ou l'échantillon du fuel-oil à bord soit analysé, cette analyse doit être effectuée conformément à la procédure de vérification décrite à l'appendice VI de la présente Annexe pour déterminer si le fuel-oil utilisé ou transporté en vue d'être utilisé à bord satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 ou du paragraphe 4 de la présente règle. L'échantillon du fuel-oil utilisé doit être prélevé compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. L'échantillon du fuel-oil à bord doit être prélevé compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.
- 9 Le représentant de l'autorité compétente doit sceller l'échantillon à l'aide d'un moyen d'identification unique apposé en présence du représentant du navire. Le navire doit avoir la possibilité de conserver un double de l'échantillon.

Point d'échantillonnage du fuel-oil utilisé

- 10 Pour chaque navire visé par les règles 5 et 6 de la présente Annexe, un ou plusieurs points d'échantillonnage doivent être installés ou désignés en vue de prélever des échantillons représentatifs du fuel-oil utilisé à bord du navire, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.
- 11 Pour un navire construit avant le 1^{er} avril 2022, le ou les points d'échantillonnage mentionnés au paragraphe 10 doivent être installés ou désignés au plus tard à la date de la première visite de renouvellement visée dans la règle 5.1.2 de la présente Annexe, qui intervient le 1^{er} avril 2023 ou après cette date.
- 12 Les prescriptions des paragraphes 10 et 11 ci-dessus ne s'appliquent pas au circuit de distribution du fuel-oil qui est un combustible à faible point d'éclair destiné à être utilisé pour la propulsion ou l'exploitation du navire.
- 13 L'autorité compétente d'une Partie doit utiliser, selon qu'il convient, le ou les points d'échantillonnage installés ou désignés en vue de prélever un ou plusieurs échantillons représentatifs du fuel-oil utilisé à bord pour vérifier que ce fuel-oil satisfait aux prescriptions de la présente règle. Le prélèvement d'échantillons de fuel-oil par l'autorité compétente de la Partie doit être effectué le plus rapidement possible et ne doit pas causer de retard excessif au navire. »

Règle 18**Disponibilité et qualité du fuel-oil**

- 4 Le texte du paragraphe 8.2 est remplacé par ce qui suit :
- « 8.2 Si une Partie exige que l'échantillon représentatif soit analysé, cette analyse doit être effectuée conformément à la procédure de vérification décrite dans l'appendice VI de la présente Annexe pour déterminer si le fuel-oil satisfait aux prescriptions de la présente Annexe. »

Règle 20**Indice nominal de rendement énergétique obtenu (EEDI obtenu)**

5 Le nouveau paragraphe 3 ci-après est ajouté après l'actuel paragraphe 2 :

« 3 Pour chaque navire visé par la règle 21 de la présente Annexe, l'Administration ou tout organisme dûment autorisé par elle doit notifier à l'Organisation par voie électronique les valeurs de l'EEDI requis et de l'EEDI obtenu et les renseignements pertinents compte tenu des directives élaborées par l'Organisation :

- .1 dans un délai de sept mois après l'achèvement de la visite prescrite aux termes de la règle 5.4 de la présente Annexe ;
ou
- .2 dans un délai de sept mois après le 1^{er} avril 2022 pour un navire livré avant le 1^{er} avril 2022. »

Règle 21**EEDI requis**

6 L'actuel tableau 1 (Facteurs de réduction (en pourcentage) applicables à l'EEDI par rapport à la ligne de référence de l'EEDI) et les notes de bas de page s'y rapportant sont remplacés par ce qui suit :

«

Type de navire	Taille	Phase 0 1 ^{er} janvier 2013 – 31 décembre 2014	Phase 1 1 ^{er} janvier 2015 – 31 décembre 2019	Phase 2 1 ^{er} janvier 2020 – 31 mars 2022	Phase 2 1 ^{er} janvier 2020 – 31 décembre 2024	Phase 3 1 ^{er} avril 2022 et au-delà	Phase 3 1 ^{er} janvier 2025 et au-delà
Vraquier	20 000 tpl et plus	0	10		20		30
	10 000 tpl et plus mais moins de 20 000 tpl	n.a.	0 – 10*		0 – 20*		0 – 30*
Transporteur de gaz	15 000 tpl et plus	0	10	20		30	
	10 000 tpl et plus mais moins de 15 000 tpl	0	10		20		30
	2 000 tpl et plus mais moins de 10 000 tpl	n.a.	0 – 10*		0 – 20*		0 – 30*
Navire-citerne	20 000 tpl et plus	0	10		20		30
	4 000 tpl et plus mais moins de 20 000 tpl	n.a.	0 – 10*		0 – 20*		0 – 30*
Porte- conteneurs	200 000 tpl et plus	0	10	20		50	
	120 000 tpl et plus mais moins de 200 000 tpl	0	10	20		45	
	80 000 tpl et plus mais moins de 120 000 tpl	0	10	20		40	
	40 000 tpl et plus mais moins de 80 000 tpl	0	10	20		35	
	15 000 tpl et plus mais moins de 40 000 tpl	0	10	20		30	
	10 000 tpl et plus mais moins de 15 000 tpl	n.a.	0 – 10*	0 – 20		15 – 30*	
Navire pour marchandises diverses	15 000 tpl et plus	0	10	15		30	
	3 000 tpl et plus mais moins de 15 000 tpl	n.a.	0 – 10*	0 – 15*		0 – 30*	

Type de navire	Taille	Phase 0 1 ^{er} janvier 2013 – 31 décembre 2014	Phase 1 1 ^{er} janvier 2015 – 31 décembre 2019	Phase 2 1 ^{er} janvier 2020 – 31 mars 2022	Phase 2 1 ^{er} janvier 2020 – 31 décembre 2024	Phase 3 1 ^{er} avril 2022 et au-delà	Phase 3 1 ^{er} janvier 2025 et au-delà
Transporteur de cargaisons réfrigérées	5 000 tpl et plus	0	10		15		30
	3 000 tpl et plus mais moins de 5 000 tpl	n.a.	0 – 10*		0 – 15*		0 – 30*
Transporteur mixte	20 000 tpl et plus	0	10		20		30
	4 000 tpl et plus mais moins de 20 000 tpl	n.a.	0 – 10*		0 – 20*		0 – 30*
Transporteur de GNL***	10 000 tpl et plus	n.a.	10**	20		30	
Navire roulier à cargaisons (transporteur de véhicules)***	10 000 tpl et plus	n.a.	5**		15		30
Navire roulier à cargaisons***	2 000 tpl et plus	n.a.	5**		20		30
	1 000 tpl et plus mais moins de 2 000 tpl	n.a.	0 – 5*,**		0 – 20*		0 – 30*
Navire roulier à passagers***	1 000 tpl et plus	n.a.	5**		20		30
	250 tpl et plus mais moins de 1 000 tpl	n.a.	0 – 5*,**		0 – 20*		0 – 30*
Navire à passagers de croisière*** équipé d'un système de propulsion non conventionnel	85 000 jb et plus	n.a.	5**	20		30	
	25 000 jb et plus mais moins de 85 000 jb	n.a.	0 – 5*,**	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 aux navires de plus petites dimensions.

** La phase 1 débute le 1^{er} septembre 2015 pour ces navires.

*** Le facteur de réduction s'applique aux navires de ce type livrés le 1^{er} septembre 2019 ou après cette date, conformément à la définition donnée au paragraphe 43 de la règle 2.

Note : « n.a. » signifie qu'aucun EEDI requis n'est applicable. »

- 7 Dans le tableau 2 (Paramètres à utiliser pour déterminer les valeurs de référence applicables aux différents types de navires), la première ligne, qui correspond au type de navire défini à la règle 2.25, est remplacée par la suivante :

« 2.25 Vraquier	961,79	Port en lourd du navire si tpl ≤ 279 000 279 000 si tpl > 279 000	0,477 »
-----------------	--------	--	---------

Appendice I

Modèle de Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (Certificat IAPP) (règle 8)

Supplément au Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (IAPP)
Fiche de construction et d'équipement

- 8 Les nouveaux paragraphes 2.3.4 et 2.3.5 ci-après sont ajoutés après le paragraphe 2.3.3 :

« 2.3.4 Le navire dispose d'un ou de plusieurs points d'échantillonnage désignés conformément aux prescriptions de la règle 14.10 ou 14.11 ☐ »

2.3.5 La prescription de la règle 14.12 qui exige d'installer ou de désigner un ou plusieurs points d'échantillonnage conformément aux prescriptions de la règle 14.10 ou 14.11 ne s'applique pas au circuit de distribution du fuel-oil qui est un combustible à faible point d'éclair destiné à être utilisé comme combustible pour la propulsion ou l'exploitation du navire ☐ »

Appendice VI

Procédure de vérification du combustible applicable aux échantillons de fuel-oil prescrits par l'Annexe VI de MARPOL (règle 18.8.2)

- 9 Le texte intégral de l'appendice VI est remplacé par ce qui suit :

« Procédures de vérification applicables à un échantillon de fuel-oil prescrit par l'Annexe VI de MARPOL (règle 18.8.2 ou règle 14.8) »

Il faut appliquer les procédures de vérification ci-après pour déterminer si le fuel-oil livré, utilisé ou transporté en vue d'être utilisé à bord d'un navire respecte la teneur limite en soufre applicable énoncée à la règle 14 de la présente Annexe.

Le présent appendice vise les échantillons représentatifs de fuel-oil ci-après prescrits par l'Annexe VI de MARPOL :

Partie 1 – Échantillon du fuel-oil livré conformément aux dispositions de la règle 18.8.1, ci-après dénommé « échantillon du fuel-oil MARPOL livré » tel que défini à la règle 2.54.

Partie 2 – Échantillon du fuel-oil utilisé, destiné à être utilisé ou transporté en vue d'être utilisé à bord conformément à la règle 14.8, ci-après dénommé « échantillon du fuel-oil utilisé » tel que défini à la règle 2.55 et « échantillon du fuel-oil à bord » tel que défini à la règle 2.56.

Partie 1 – Échantillon MARPOL livré

1 Prescriptions générales

- 1.1 Il faut utiliser l'échantillon représentatif de fuel-oil prescrit par la règle 18.8.1 (l'échantillon du fuel-oil MARPOL livré) pour vérifier la teneur en soufre du fuel-oil livré à un navire.
- 1.2 Par l'intermédiaire de son autorité compétente, une Partie gère la procédure de vérification.
- 1.3 Un laboratoire qui exécute la procédure de mise à l'essai décrite dans le présent appendice pour déterminer la teneur en soufre doit avoir un agrément valable pour la méthode d'essai à utiliser.

2 Procédure de vérification – Partie 1

- 2.1 L'échantillon du fuel-oil MARPOL livré doit être envoyé au laboratoire par l'autorité compétente.

2.2 Le laboratoire :

- .1 consigne dans le procès-verbal d'essai les détails du numéro du scellé et de l'étiquette de l'échantillon ;
- .2 consigne dans le procès-verbal d'essai que le scellé de l'échantillon est tel qu'à sa réception ; et
- .3 refuse tout échantillon dont le scellé a été rompu avant sa réception et consigne ce refus dans le procès-verbal d'essai.

- 2.3 Si le scellé de l'échantillon est intact à sa réception, le laboratoire entame la procédure de vérification et :

- .1 descelle l'échantillon ;
- .2 s'assure que l'échantillon est parfaitement homogénéisé ;
- .3 prélève deux sous-échantillons de l'échantillon ; et
- .4 rescelle l'échantillon et consigne les détails du nouveau scellé dans le procès-verbal d'essai.

- 2.4 Les deux sous-échantillons doivent être mis à l'essai successivement, conformément à la méthode d'essai mentionnée à la règle 2.52 de la présente Annexe. Aux fins de la partie 1 de la procédure de vérification, les résultats des analyses sont désignés par les lettres « 1A » et « 1B » :

- .1 Les résultats « 1A » et « 1B » sont consignés dans le procès-verbal d'essai conformément aux exigences de la méthode d'essai.
- .2 Si les résultats « 1A » et « 1B » se situent dans l'intervalle de répétabilité (r) de la méthode d'essai, ils sont considérés comme valables.
- .3 Si les résultats « 1A » et « 1B » ne se situent pas dans l'intervalle de répétabilité (r) de la méthode d'essai, ils sont refusés et deux nouveaux sous-échantillons sont prélevés par le laboratoire et sont mis à l'essai. Le flacon à échantillon doit être rescellé conformément aux dispositions du paragraphe 2.3.4 après que les nouveaux sous-échantillons ont été prélevés.
- .4 Si, de nouveau, les résultats « 1A » et « 1B » ne se situent pas dans l'intervalle de répétabilité, le laboratoire doit en étudier la cause et résoudre le problème avant de poursuivre la mise à l'essai de l'échantillon. Une fois ce problème de répétabilité résolu, deux nouveaux sous-échantillons sont prélevés conformément aux dispositions du paragraphe 2.3. L'échantillon doit être rescellé conformément aux dispositions du paragraphe 2.3.4 après que les nouveaux sous-échantillons ont été prélevés.

- 2.5 Si les résultats d'essai « 1A » et « 1B » sont valables, il faut calculer la moyenne de ces deux résultats. La valeur moyenne doit être désignée par « X » et doit être consignée dans le procès-verbal d'essai :

- .1 si le résultat « X » est inférieur ou égal à la limite applicable prescrite par la règle 14, le fuel-oil est considéré comme ayant satisfait à la prescription ; ou
- .2 si le résultat « X » est supérieur à la limite applicable prescrite par la règle 14, le fuel-oil est considéré comme n'ayant pas satisfait à la prescription.

Tableau 1 – Récapitulatif de la Partie 1 – Procédure de vérification de l'échantillon MARPOL livré

Sur la base de la méthode d'essai mentionnée à la règle 2.52 de la présente Annexe		
Limite applicable % m/m : V	Résultat de 2.5.1 : $X \leq V$	Résultat de 2.5.2 : $X > V$
0,10	A satisfait à la prescription	N'a pas satisfait à la prescription
0,50		
	Résultat « X » consigné avec 2 décimales	

2.6 Les résultats définitifs obtenus au moyen de cette procédure de vérification sont évalués par l'autorité compétente.

2.7 Le laboratoire fournit un exemplaire du procès-verbal d'essai à l'autorité compétente qui gère la procédure de vérification.

Partie 2 – Échantillon du fuel-oil utilisé et échantillon du fuel-oil à bord

3 Prescriptions générales

3.1 Il faut utiliser l'échantillon du fuel-oil utilisé ou l'échantillon du fuel-oil à bord pour vérifier la teneur en soufre du fuel-oil tel que représenté par cet échantillon du fuel-oil au point d'échantillonnage.

3.2 Par l'intermédiaire de son autorité compétente, une Partie gère la procédure de vérification.

3.3 Un laboratoire qui exécute la procédure de mise à l'essai décrite dans le présent appendice pour déterminer la teneur en soufre doit avoir un agrément valable pour la méthode d'essai à utiliser.

4 Procédure de vérification – Partie 2

4.1 L'échantillon du fuel-oil utilisé ou l'échantillon du fuel-oil à bord doit être envoyé au laboratoire par l'autorité compétente.

4.2 Le laboratoire :

- .1 consigne dans le procès-verbal d'essai les détails du numéro du scellé et de l'étiquette de l'échantillon ;
- .2 consigne dans le procès-verbal d'essai que le scellé de l'échantillon est tel qu'à sa réception ; et
- .3 refuse tout échantillon dont le scellé a été rompu avant sa réception et consigne ce refus dans le procès-verbal d'essai.

4.3 Si le scellé de l'échantillon est intact à sa réception, le laboratoire entame la procédure de vérification et :

- .1 descelle l'échantillon ;
- .2 s'assure que l'échantillon est parfaitement homogénéisé ;
- .3 prélève deux sous-échantillons de l'échantillon ; et
- .4 rescelle l'échantillon et consigne les détails du nouveau scellé dans le procès-verbal d'essai.

4.4 Les deux sous-échantillons doivent être mis à l'essai successivement, conformément à la méthode d'essai mentionnée à la règle 2.52 de la présente Annexe. Aux fins de la partie 2 de la procédure de vérification, les résultats des analyses sont désignés par « 2A » et « 2B » :

- .1 Les résultats « 2A » et « 2B » sont consignés dans le procès-verbal d'essai conformément aux exigences de la méthode d'essai.
- .2 Si les résultats « 2A » et « 2B » se situent dans l'intervalle de répétabilité (r) de la méthode d'essai, ils sont considérés comme valables.
- .3 Si les résultats « 2A » et « 2B » ne se situent pas dans l'intervalle de répétabilité (r) de la méthode d'essai, ils sont refusés et deux nouveaux sous-échantillons sont prélevés par le laboratoire et sont mis à l'essai. Le flacon à échantillon doit être rescellé conformément aux dispositions du paragraphe 4.3.4 après que les nouveaux sous-échantillons ont été prélevés.
- .4 Si, de nouveau, les résultats « 2A » et « 2B » ne se situent pas dans l'intervalle de répétabilité, le laboratoire doit en étudier la cause et résoudre le problème avant de poursuivre la mise à l'essai de l'échantillon. Une fois ce problème de répétabilité résolu, deux nouveaux sous-échantillons sont prélevés conformément aux dispositions du paragraphe 4.3. L'échantillon doit être rescellé conformément aux dispositions du paragraphe 4.3.4 après que les nouveaux sous-échantillons ont été prélevés.

4.5 Si les résultats d'essai « 2A » et « 2B » sont valables, il faut calculer la moyenne de ces deux résultats. Cette valeur moyenne est désignée par « Z » et est consignée dans le procès-verbal d'essai :

- .1 si « Z » est inférieure ou égale à la limite applicable prescrite par la règle 14, la teneur en soufre du fuel-oil, telle que représentée par l'échantillon mis à l'essai, est considérée comme ayant satisfait à la prescription ;
- .2 si « Z » est supérieure à la limite applicable prescrite par la règle 14 mais inférieure ou égale à cette limite applicable + 0,59R (où R est la reproductibilité de la méthode d'essai), la teneur en soufre du fuel-oil, telle que représentée par l'échantillon mis à l'essai, est considérée comme ayant satisfait à la prescription ; ou
- .3 si « Z » est supérieure à la valeur de la limite applicable prescrite par la règle 14 + 0,59R, la teneur en soufre du fuel-oil, telle que représentée par l'échantillon mis à l'essai, est considérée comme n'ayant pas satisfait à la prescription.

Tableau 2 – Récapitulatif de la procédure de vérification de l'échantillon du fuel-oil utilisé ou de l'échantillon du fuel-oil à bord

Sur la base de la méthode d'essai mentionnée à la règle 2.52 de la présente Annexe				
Limite applicable % m/m : V	Valeur marginale d'essai : W	Résultat de 4.5.1 : $Z \leq V$	Résultat de 4.5.2 : $V < Z \leq W$	Résultat de 4.5.3 : $Z > W$
0,10	0,11	A satisfait à la prescription	A satisfait à la prescription	N'a pas satisfait à la prescription
0,50	0,53			
		Résultat « Z » consigné avec 2 décimales		

4.6 Les résultats définitifs obtenus au moyen de cette procédure de vérification sont évalués par l'autorité compétente.

4.7 Le laboratoire fournit un exemplaire du procès-verbal d'essai à l'autorité compétente qui gère la procédure de vérification. »

Anlage
Änderungen
der Anlage VI von MARPOL

**(Verfahren für die Probenentnahme und Überprüfung des
Schwefelgehalts von ölhaltigem Brennstoff und Energieeffizienz-Kennwert (EEDI))**

Regel 1

Anwendung

- 1 Der gesamte Wortlaut der Regel 1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:
„Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, gilt diese Anlage für alle Schiffe.“

Regel 2

Begriffsbestimmungen

- 2 Nach Absatz 51 werden die folgenden neuen Absätze 52 bis 56 angefügt:
- „52 Der Ausdruck „Schwefelgehalt von ölhaltigem Brennstoff“ bezeichnet die in % m/m gemessene und im Einklang mit einer für die Organisation annehmbaren Norm¹ geprüfte Konzentration von Schwefel in einem ölhaltigen Brennstoff.
- 53 Der Ausdruck „Brennstoff mit niedrigem Flammpunkt“ bezeichnet einen gasförmigen oder flüssigen ölhaltigen Brennstoff mit einem niedrigeren Flammpunkt als nach Kapitel II-2 Regel 4 Absatz 2.1.1 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 74) gestattet.
- 54 Der Ausdruck „nach Maßgabe von MARPOL gelieferte Probe“ bezeichnet eine Probe des gelieferten ölhaltigen Brennstoffs nach Regel 18 Absatz 8.1.
- 55 Der Ausdruck „Probe des verwendeten Brennstoffs“ bezeichnet eine Probe des auf einem Schiff verwendeten ölhaltigen Brennstoffs.
- 56 Der Ausdruck „An-Bord-Probe“ bezeichnet eine Probe des zur Verwendung an Bord dieses Schiffes vorgesehenen oder zur Verwendung an Bord dieses Schiffes mitgeführten ölhaltigen Brennstoffs.“

Regel 14

Schwefeloxide (SO_x) und Partikelmasse

- 3 Nach Absatz 7 werden die folgenden neuen Absätze 8 bis 13 und die zugehörigen Überschriften angefügt:
- „Entnahme und Prüfung einer Probe des verwendeten ölhaltigen Brennstoffs oder einer An-Bord-Probe ölhaltigen Brennstoffs“**
- 8 Verlangt die zuständige Behörde einer Vertragspartei, dass die Probe des verwendeten Brennstoffs oder die An-Bord-Probe analysiert wird, so hat dies entsprechend dem in Anhang VI niedergelegten Überprüfungsverfahren zu geschehen, um festzustellen, ob der an Bord verwendete oder der zur Verwendung an Bord mitgeführte ölhaltige Brennstoff Absatz 1 oder Absatz 4 entspricht. Beim Ziehen der Probe des verwendeten Brennstoffs sind die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien² zu berücksichtigen. Beim Ziehen der An-Bord-Probe sind die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien³ zu berücksichtigen.
- 9 Die Probe wird von dem Vertreter der zuständigen Behörde in Gegenwart des Vertreters des Schiffes unter Verwendung eines unverwechselbaren Identifizierungsmerkmals versiegelt. Dem Schiff ist die Möglichkeit einzuräumen, ein Probendoppel zu behalten.

Probenentnahmestelle für den verwendeten ölhaltigen Brennstoff

- 10 Bei jedem Schiff, das den Regeln 5 und 6 unterliegt, sind eine oder mehrere Probenentnahmestellen zur Entnahme typischer Proben des an Bord des Schiffes verwendeten ölhaltigen Brennstoffs unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien² einzubauen oder auszuweisen.
- 11 Bei einem vor dem 1. April 2022 gebauten Schiff hat der Einbau oder die Ausweisung der in Absatz 10 genannten Probenentnahmestelle(n) spätestens bei der ersten Erneuerungsbesichtigung nach Regel 5 Absatz 1.2 am oder nach dem 1. April 2023 zu erfolgen.
- 12 Die Absätze 10 und 11 gelten nicht für ein Brennstoffbetriebssystem für einen Brennstoff mit niedrigem Flammpunkt, der zur Verbrennung für den Antrieb oder für sonstige betriebliche Zwecke an Bord des Schiffes vorgesehen ist.
- 13 Die zuständige Behörde einer Vertragspartei verwendet zum Zweck der Entnahme einer oder mehrerer typischer Proben des an Bord verwendeten ölhaltigen Brennstoffs nach Möglichkeit die eingebaute(n) oder ausgewiesene(n) Probenentnahmestelle(n), um zu überprüfen, ob der ölhaltige Brennstoff dieser Regel entspricht. Die Entnahme von Proben des ölhaltigen Brennstoffs durch die zuständige Behörde der Vertragspartei hat so schnell wie möglich und ohne unangemessene Verzögerung für das Schiff zu erfolgen.“

¹ Hinweis des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr:
Es wird auf die Norm ISO 8754:2003 Mineralölerzeugnisse – Bestimmung des Schwefelgehalts – Energiedispersive Röntgenfluoreszenz-Spektrometrie verwiesen.

² Hinweis des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr:
Es wird auf die Richtlinien von 2019 für die Probenentnahme an Bord zum Zweck der Überprüfung des Schwefelgehalts von an Bord von Schiffen verwendetem ölhaltigem Brennstoff (MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.864/Rev.1) verwiesen.

³ Hinweis des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr:
Es wird auf die Richtlinien von 2020 für die Probenentnahme an Bord von ölhaltigem Brennstoff, der für die Verwendung an Bord eines Schiffes vorgesehen ist oder zur Verwendung an Bord eines Schiffes mitgeführt wird (MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.889), verwiesen.

Regel 18**Verfügbarkeit und Qualität von ölhaltigem Brennstoff**

- 4 Absatz 8.2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„8.2 Verlangt eine Vertragspartei, dass die typische Probe analysiert wird, so hat dies entsprechend dem in Anhang VI niedergelegten Überprüfungsverfahren zu geschehen, um festzustellen, ob der ölhaltige Brennstoff dieser Anlage entspricht.“

Regel 20**Erreichter Energieeffizienz-Kennwert (Erreichter EEDI)**

- 5 Nach Absatz 2 wird folgender neuer Absatz 3 angefügt:

„3 Für jedes Schiff, das Regel 21 unterliegt, teilt die Verwaltung oder eine andere von ihr ordnungsgemäß ermächtigte Stelle der Organisation unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien⁴ auf elektronischem Weg die vorgeschriebenen und erreichten EEDI-Werte sowie einschlägige Informationen mit und zwar

- .1 innerhalb von 7 Monaten nach Abschluss der nach Regel 5 Absatz 4 vorgeschriebenen Besichtigung oder
 .2 innerhalb von 7 Monaten nach dem 1. April 2022 bei einem vor dem 1. April 2022 abgelieferten Schiff.“

Regel 21**Vorgeschriebener EEDI**

- 6 Tabelle 1 (Reduktionsfaktoren (in Prozent) für den EEDI im Verhältnis zur EEDI-Referenzlinie) und die zugehörigen Fußnoten werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

”

Schiffstyp	Größe	Phase 0 1. Jan. 2013 – 31. Dez. 2014	Phase 1 1. Jan. 2015 – 31. Dez. 2019	Phase 2 1. Jan. 2020 – 31. Mär. 2022	Phase 2 1. Jan. 2020 – 31. Dez. 2024	Phase 3 1. Apr. 2022 und danach	Phase 3 1. Jan. 2025 und danach
Massengutschiff	20 000 DWT und mehr	0	10		20		30
	10 000 und mehr, aber weniger als 20 000 DWT	Nicht zutreffend	0 – 10*		0 – 20*		0 – 30*
Gastankschiff	15 000 DWT und mehr	0	10	20		30	
	10 000 und mehr, aber weniger als 15 000 DWT	0	10		20		30
	2 000 und mehr, aber weniger als 10 000 DWT	Nicht zutreffend	0 – 10*		0 – 20*		0 – 30*
Tankschiff	20 000 DWT und mehr	0	10		20		30
	4 000 und mehr, aber weniger als 20 000 DWT	Nicht zutreffend	0 – 10*		0 – 20*		0 – 30*
Containerschiff	200 000 DWT und mehr	0	10	20		50	
	120 000 und mehr, aber weniger als 200 000 DWT	0	10	20		45	
	80 000 und mehr, aber weniger als 120 000 DWT	0	10	20		40	
	40 000 und mehr, aber weniger als 80 000 DWT	0	10	20		35	

⁴ Hinweis des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr:

Es wird auf die Richtlinien von 2018 über die Methode zur Berechnung des erreichten Energieeffizienz-Kennwerts (EEDI) für Schiffsneubauten (Entschließung MEPC.308(73)) in der von der Organisation geänderten Fassung verwiesen.

Schiffstyp	Größe	Phase 0 1. Jan. 2013 – 31. Dez. 2014	Phase 1 1. Jan. 2015 – 31. Dez. 2019	Phase 2 1. Jan. 2020 – 31. Mär. 2022	Phase 2 1. Jan. 2020 – 31. Dez. 2024	Phase 3 1. Apr. 2022 und danach	Phase 3 1. Jan. 2025 und danach
Containerschiff	15 000 und mehr, aber weniger als 40 000 DWT	0	10	20		30	
	10 000 und mehr, aber weniger als 15 000 DWT	Nicht zutreffend	0 – 10*	0 – 20*		15 – 30*	
Stückgutschiff	15 000 DWT und mehr	0	10	15		30	
	3 000 und mehr, aber weniger als 15 000 DWT	Nicht zutreffend	0 – 10*	0 – 15*		0 – 30*	
Kühlfrachtschiff	5 000 DWT und mehr	0	10		15		30
	3 000 und mehr, aber weniger als 5 000 DWT	Nicht zutreffend	0 – 10*		0 – 15*		0 – 30*
Tank- Massengutschiff	20 000 DWT und mehr	0	10		20		30
	4 000 und mehr, aber weniger als 20 000 DWT	Nicht zutreffend	0 – 10*		0 – 20*		0 – 30*
LNG- Tankschiff***	10 000 DWT und mehr	Nicht zutreffend	10**	20		30	
Ro-Ro- Frachtschiff (Schiff für den Transport von Fahrzeugen)***	10 000 DWT und mehr	Nicht zutreffend	5**		15		30
Ro-Ro- Frachtschiff***	2 000 DWT und mehr	Nicht zutreffend	5**		20		30
	1 000 und mehr, aber weniger als 2 000 DWT	Nicht zutreffend	0 – 5*,**		0 – 20*		0 – 30*
Ro-Ro- Fahrgastschiff***	1 000 DWT und mehr	Nicht zutreffend	5**		20		30
	250 und mehr, aber weniger als 1 000 DWT	Nicht zutreffend	0 – 5*,**		0 – 20*		0 – 30*
für Kreuzfahrten eingesetztes Fahrgastschiff*** mit nicht konventionellem Antriebssystem	85 000 BRZ und mehr	Nicht zutreffend	5**	20		30	
	25 000 und mehr, aber weniger als 85 000 BRZ	Nicht zutreffend	0 – 5*,**	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 Schiffsgröße anzuwenden.

** Phase 1 beginnt für diese Schiffe am 1. September 2015.

*** Der Reduktionsfaktor gilt für Schiffe, die im Sinne der Begriffsbestimmung in Regel 2 Absatz 43 am oder nach dem 1. September 2019 abgeliefert werden.

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

- 7 In Tabelle 2 (Parameter zur Bestimmung der Referenzwerte für die verschiedenen Schiffstypen) wird die erste Zeile mit Bezug auf den in Regel 2 Absatz 25 definierten Schiffstyp durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Absatz 25 Massengutschiff	961,79	DWT des Schiffes, wenn DWT ≤ 279 000 279 000, wenn DWT > 279 000	0,477“.
----------------------------	--------	---	---------

Anhang I

Muster

eines Internationalen Zeugnisses

über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe (IAPP-Zeugnis) (Regel 8)

Nachtrag zum Internationalen Zeugnis über die
Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe (IAPP-Zeugnis)
Bericht über Bau und Ausrüstung

- 8 Nach Absatz 2.3.3 werden die folgenden neuen Absätze 2.3.4 und 2.3.5 angefügt:

- „2.3.4 Das Schiff ist mit einer oder mehreren ausgewiesenen Probenentnahmestellen nach Regel 14 Absatz 10 oder 11 ausgestattet ☐“
- 2.3.5 Nach Regel 14 Absatz 12 gilt die Verpflichtung zum Einbau oder zur Ausweisung einer oder mehrerer Probenentnahmestellen nach Regel 14 Absatz 10 oder 11 nicht für ein Brennstoffbetriebssystem für einen Brennstoff mit niedrigem Flammpunkt, der zur Verbrennung für den Antrieb oder für sonstige betriebliche Zwecke an Bord des Schiffes vorgesehen ist ☐“.

Anhang VI

Brennstoffüberprüfungsverfahren für Proben von ölhaltigem Brennstoff im Sinne der Anlage VI von MARPOL (Regel 18 Absatz 8.2)

- 9 Der gesamte Wortlaut des Anhangs VI wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Überprüfungsverfahren für eine Probe von ölhaltigem Brennstoff im Sinne der Anlage VI von MARPOL (Regel 18 Absatz 8.2 oder Regel 14 Absatz 8)

Um festzustellen, ob der angelieferte, der an Bord eines Schiffes verwendete oder der zur Verwendung an Bord eines Schiffes mitgeführte ölhaltige Brennstoff den geltenden Schwefel-Grenzwert der Regel 14 einhält, sind die nachstehenden Überprüfungsverfahren anzuwenden.

Dieser Anhang bezieht sich auf die folgenden typischen Proben von ölhaltigem Brennstoff im Sinne der Anlage VI von MARPOL:

Teil 1 – Probe eines gelieferten ölhaltigen Brennstoffs nach Regel 18 Absatz 8.1⁵, im Folgenden als „nach Maßgabe von MARPOL gelieferte Probe“ im Sinne der Begriffsbestimmung in Regel 2 Absatz 54 bezeichnet.

Teil 2 – Probe eines verwendeten⁶, zur Verwendung an Bord vorgesehenen oder zur Verwendung an Bord mitgeführten ölhaltigen Brennstoffs nach Regel 14 Absatz 8, im Folgenden als „Probe des verwendeten Brennstoffs“ im Sinne der Begriffsbestimmung in Regel 2 Absatz 55 und als „An-Bord-Probe“⁷ im Sinne der Begriffsbestimmung in Regel 2 Absatz 56 bezeichnet.

Teil 1 – Nach Maßgabe von MARPOL gelieferte Probe

1 Allgemeine Vorschriften

- 1.1 Die nach Regel 18 Absatz 8.1 vorgeschriebene typische Probe des ölhaltigen Brennstoffs (nach Maßgabe von MARPOL gelieferte Probe) wird verwendet, um den Schwefelgehalt des an ein Schiff gelieferten ölhaltigen Brennstoffs zu überprüfen.
- 1.2 Eine Vertragspartei führt das Überprüfungsverfahren mittels ihrer zuständigen Behörde durch.
- 1.3 Ein Labor, welches das in diesem Anhang beschriebene Überprüfungsverfahren für Schwefel durchführt, muss über eine gültige Akkreditierung⁸ für das anzuwendende Prüfverfahren verfügen.

2 Überprüfungsverfahren – Teil 1

- 2.1 Die zuständige Behörde übermittelt die nach Maßgabe von MARPOL gelieferte Probe an das Labor.

2.2 Das Labor geht wie folgt vor:

- .1 Es vermerkt im Prüfbericht die Angaben der Siegelnummer und des Probenetiketts;
- .2 es vermerkt im Prüfbericht den Zustand des Siegels der Probe bei ihrem Eingang;

⁵ Hinweis des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr:

Proben, die nach den Richtlinien von 2009 für die Probenentnahme von ölhaltigem Brennstoff zur Feststellung der Einhaltung der revidierten Anlage VI von MARPOL (Entschließung MEPC.182(59)) entnommen wurden.

⁶ Hinweis des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr:

Proben, die nach den Richtlinien von 2019 für die Probenentnahme an Bord zum Zweck der Überprüfung des Schwefelgehalts von an Bord von Schiffen verwendetem ölhaltigem Brennstoff (MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.864/Rev.1) entnommen wurden.

⁷ Hinweis des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr:

Es wird auf die Richtlinien von 2020 für die Probenentnahme an Bord von ölhaltigem Brennstoff, der für die Verwendung an Bord eines Schiffes vorgesehen ist oder zur Verwendung an Bord eines Schiffes mitgeführt wird (MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.889), verwiesen.

⁸ Hinweis des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr:

Zur Durchführung der beschriebenen Prüfung des Schwefelgehalts nach der Norm ISO 8754:2003 muss das Labor nach der Norm ISO/IEC 17025:2017 oder einer gleichwertigen Norm akkreditiert sein.

- .3 es weist jede Probe zurück, deren Siegel vor ihrem Eingang erbrochen war und vermerkt diese Zurückweisung im Prüfbericht.
- 2.3 Ist das Siegel der Probe bei ihrem Eingang nicht erbrochen, so fährt das Labor mit dem Überprüfungsverfahren fort und
- .1 entsiegelt die Probe;
 - .2 stellt sicher, dass die Probe gründlich homogenisiert ist;
 - .3 zieht zwei Teilproben aus der Probe;
 - .4 versiegelt die Probe erneut und vermerkt im Prüfbericht die Angaben auf dem neuen Siegel.
- 2.4 Die beiden Teilproben sind nacheinander nach Maßgabe des in Regel 2 Absatz 52 bezeichneten Prüfverfahrens zu prüfen. Für die Zwecke dieses Überprüfungsverfahrens – Teil 1 werden die Ergebnisse der Prüfanalyse als Ergebnisse „1A“ und „1B“ bezeichnet.
- .1 Die Ergebnisse 1A und 1B werden im Prüfbericht entsprechend den Anforderungen des Prüfverfahrens vermerkt.
 - .2 Liegen die Ergebnisse 1A und 1B innerhalb der Wiederholbarkeit (r)⁹ des Prüfverfahrens, so werden die Ergebnisse als gültig betrachtet.
 - .3 Liegen die Ergebnisse 1A und 1B nicht innerhalb der Wiederholbarkeit (r) des Prüfverfahrens, so bleiben beide Ergebnisse unberücksichtigt und es werden vom Labor zwei neue Teilproben entnommen und geprüft. Nachdem diese neuen Teilproben entnommen worden sind, ist die Probenflasche nach Absatz 2.3.4 erneut zu versiegeln.
 - .4 Wird zweimal kein Ergebnis erzielt, bei dem 1A und 1B innerhalb der Wiederholbarkeit liegen, so ist die Ursache hierfür durch das Labor zu untersuchen und zu beseitigen, bevor die Probe weiteren Prüfungen unterzogen wird. Ist dieses Problem behoben, werden nach Absatz 2.3 zwei neue Teilproben entnommen. Nachdem diese neuen Teilproben entnommen worden sind, ist die Probe nach Absatz 2.3.4 erneut zu versiegeln.
- 2.5 Sind die Ergebnisse 1A und 1B gültig, so wird aus diesen beiden Ergebnissen der Mittelwert berechnet. Der Mittelwert wird als „X“ bezeichnet und ist im Prüfbericht zu vermerken.
- .1 Ist das Ergebnis X gleich oder kleiner als der geltende Grenzwert nach Regel 14, so gilt der ölhaltige Brennstoff als vorschriftsmäßig.
 - .2 Ist das Ergebnis X größer als der geltende Grenzwert nach Regel 14, so gilt der ölhaltige Brennstoff als nicht vorschriftsmäßig.

Tabelle 1: Zusammenfassung des Verfahrens für Teil 1 – Nach Maßgabe von MARPOL gelieferte Probe

Auf Grundlage des in Regel 2 Absatz 52 bezeichneten Prüfverfahrens		
Geltender Grenzwert % m/m: V	Ergebnis 2.5.1: $X \leq V$	Ergebnis 2.5.2: $X > V$
0,10	vorschriftsmäßig	nicht vorschriftsmäßig
0,50		
	Angabe des Ergebnisses X mit 2 Dezimalstellen	

- 2.6 Die im Zuge dieses Überprüfungsverfahrens ermittelten Endergebnisse werden von der zuständigen Behörde beurteilt.
- 2.7 Das Labor stellt der zuständigen Behörde, die das Überprüfungsverfahren durchführt, eine Abschrift des Prüfberichts zur Verfügung.

Teil 2 – Probe des verwendeten Brennstoffs und An-Bord-Probe

- 3 Allgemeine Vorschriften
- 3.1 Die Probe des verwendeten Brennstoffs beziehungsweise die An-Bord-Probe wird verwendet, um den in der Probe zum Zeitpunkt der Probenentnahme enthaltenen Schwefelgehalt des ölhaltigen Brennstoffs zu überprüfen.
- 3.2 Eine Vertragspartei führt das Überprüfungsverfahren mittels ihrer zuständigen Behörde durch.
- 3.3 Ein Labor, welches das in diesem Anhang beschriebene Überprüfungsverfahren für Schwefel durchführt, muss über eine gültige Akkreditierung¹⁰ für das anzuwendende Prüfverfahren verfügen.
- 4 Überprüfungsverfahren – Teil 2
- 4.1 Die zuständige Behörde übermittelt die Probe des verwendeten Brennstoffs oder die An-Bord-Probe an das Labor.
- 4.2 Das Labor geht wie folgt vor:
- .1 Es vermerkt im Prüfbericht die Angaben der Siegelnummer und des Probenetiketts;
 - .2 es vermerkt im Prüfbericht den Zustand des Siegels der Probe bei ihrem Eingang;
 - .3 es weist jede Probe zurück, deren Siegel vor ihrem Eingang erbrochen war und vermerkt diese Zurückweisung im Prüfbericht.

⁹ Hinweis des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr:
Die Berechnung der Wiederholbarkeit (r) erfolgt nach der Norm ISO 4259-2:2017 und entsprechend den Festlegungen in dem angewandten Prüfverfahren.

¹⁰ Hinweis des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr:
Zur Durchführung der beschriebenen Prüfung des Schwefelgehalts nach der Norm ISO 8754:2003 muss das Labor nach der Norm ISO/IEC 17025:2017 oder einer gleichwertigen Norm akkreditiert sein.

- 4.3 Ist das Siegel der Probe bei ihrem Eingang nicht erbrochen, so fährt das Labor mit dem Überprüfungsverfahren fort und
- .1 entsiegelt die Probe;
 - .2 stellt sicher, dass die Probe gründlich homogenisiert ist;
 - .3 zieht zwei Teilproben aus der Probe;
 - .4 versiegelt die Probe erneut und vermerkt im Prüfbericht die Angaben auf dem neuen Siegel.
- 4.4 Die beiden Teilproben sind nacheinander nach Maßgabe des in Regel 2 Absatz 52 bezeichneten Prüfverfahrens zu prüfen. Für die Zwecke dieses Überprüfungsverfahrens – Teil 2 werden die ermittelten Ergebnisse als Ergebnisse „2A“ und „2B“ bezeichnet.
- .1 Die Ergebnisse 2A und 2B werden im Prüfbericht entsprechend den Anforderungen des Prüfverfahrens vermerkt.
 - .2 Liegen die Ergebnisse 2A und 2B innerhalb der Wiederholbarkeit (r)¹¹ des Prüfverfahrens, so werden die Ergebnisse als gültig betrachtet.
 - .3 Liegen die Ergebnisse 2A und 2B nicht innerhalb der Wiederholbarkeit (r) des Prüfverfahrens, so bleiben beide Ergebnisse unberücksichtigt und es werden vom Labor zwei neue Teilproben entnommen und geprüft. Nachdem diese neuen Teilproben entnommen worden sind, ist die Probenflasche nach Absatz 4.3.4 erneut zu versiegeln.
 - .4 Wird zweimal kein Ergebnis erzielt, bei dem 2A und 2B innerhalb der Wiederholbarkeit liegen, so ist die Ursache hierfür durch das Labor zu untersuchen und zu beseitigen, bevor die Probe weiteren Prüfungen unterzogen wird. Ist dieses Problem behoben, werden nach Absatz 4.3 zwei neue Teilproben entnommen. Nachdem diese neuen Teilproben entnommen worden sind, ist die Probe nach Absatz 4.3.4 erneut zu versiegeln.
- 4.5 Sind die Ergebnisse 2A und 2B gültig, so wird aus diesen beiden Ergebnissen der Mittelwert berechnet. Dieser Mittelwert wird als „Z“ bezeichnet und ist im Prüfbericht zu vermerken.
- .1 Ist Z gleich oder kleiner als der geltende Grenzwert nach Regel 14, so gilt der in der geprüften Probe enthaltene Schwefelgehalt des ölhaltigen Brennstoffs als vorschriftsmäßig.
 - .2 Ist Z größer als der geltende Grenzwert nach Regel 14, jedoch kleiner oder gleich dem geltenden Grenzwert + 0,59R (wobei R die Vergleichbarkeit des Prüfverfahrens ist)¹², so gilt der in der geprüften Probe enthaltene Schwefelgehalt des ölhaltigen Brennstoffs als vorschriftsmäßig.
 - .3 Ist Z größer als der geltende Grenzwert nach Regel 14 + 0,59R, so gilt der in der geprüften Probe enthaltene Schwefelgehalt des ölhaltigen Brennstoffs als nicht vorschriftsmäßig.

Tabelle 2: Zusammenfassung des Verfahrens für Proben des verwendeten Brennstoffs und An-Bord-Proben¹³

Auf Grundlage des in Regel 2 Absatz 52 bezeichneten Prüfverfahrens				
Geltender Grenzwert % m/m: V	Randwert für die Prüfung: W	Ergebnis 4.5.1: Z ≤ V	Ergebnis 4.5.2: V < Z ≤ W	Ergebnis 4.5.3: Z > W
0,10	0,11	vorschriftsmäßig	vorschriftsmäßig	nicht vorschriftsmäßig
0,50	0,53			
		Angabe des Ergebnisses Z mit 2 Dezimalstellen		

- 4.6 Die im Zuge dieses Überprüfungsverfahrens ermittelten Endergebnisse werden von der zuständigen Behörde beurteilt.
- 4.7 Das Labor stellt der zuständigen Behörde, die das Überprüfungsverfahren durchführt, eine Abschrift des Prüfberichts zur Verfügung.“

¹¹ Hinweis des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr:
Die Berechnung der Wiederholbarkeit (r) erfolgt nach der Norm ISO 4259-2:2017 und entsprechend den Festlegungen in dem angewandten Prüfverfahren.

¹² Hinweis des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr:
Die Berechnung der Vergleichbarkeit (R) erfolgt nach der Norm ISO 4259-2:2017 und entsprechend den Festlegungen in dem angewandten Prüfverfahren.

¹³ Hinweis des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr:
Die Ergebnisse der von dem Unternehmen selbst oder anderen Stellen durchgeführten Prüfungen liegen außerhalb des MARPOL-Verfahrens und sollen daher im Rahmen des in der Norm ISO 4259-2:2017 dargestellten Ansatzes für vom Anwender gezogene Proben berücksichtigt werden.

EntschlieÙung MEPC.325(75)
(angenommen am 20. November 2020)

Änderungen
des Internationalen Übereinkommens von 2004
zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen
Änderungen der Regel E-1 und des Anhangs I
(Inbetriebnahmeprüfungen von Ballastwasser-Behandlungssystemen und
Muster des Internationalen Zeugnisses über die Ballastwasser-Behandlung)

Resolution MEPC.325(75)
(adopted on 20 November 2020)

Amendments
to the International Convention
for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004
Amendments to regulation E-1 and Appendix I
(Commissioning testing of ballast water management systems
and form of the International Ballast Water Management Certificate)

Résolution MEPC.325(75)
(adoptée le 20 novembre 2020)

Amendements
à la Convention internationale de 2004
pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires
Amendements à la règle E-1 et à l'appendice I
(Essais de mise en service des systèmes de gestion des eaux de
ballast et modèle de Certificat international de gestion des eaux de ballast)

(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 conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

recalling also article 19 of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 (the BWM Convention), which specifies the amendment procedure and confers upon the Marine Environment Protection Committee of the Organization the function of considering amendments thereto for adoption by the Parties,

having considered, at its seventy-fifth session, proposed amendments to the BWM Convention regarding commissioning testing of ballast water management systems and the form of the International Ballast Water Management Certificate,

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 aux termes des conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution des mers par les navires,

rappelant également l'article 19 de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM), qui énonce la procédure d'amendement et confère au Comité de la protection du milieu marin la fonction d'examiner les amendements à ladite convention, aux fins d'adoption par les Parties,

ayant examiné, à sa soixante-quinzième session, les propositions d'amendements à la Convention BWM relatifs aux essais de mise en service des systèmes de gestion des eaux de ballast et au modèle de Certificat international de gestion des eaux de ballast,

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 durch internationale Übereinkünfte zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe übertragen werden,

sowie gestützt auf Artikel 19 des Internationalen Übereinkommens von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Ballastwasser-Übereinkommen), in dem das Änderungsverfahren festgelegt und dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Organisation die Aufgabe der Prüfung von Änderungen des Übereinkommens zur Beschlussfassung durch die Vertragsparteien übertragen wird,

nach der auf seiner fünfundsiebzigsten Tagung erfolgten Prüfung der vorgeschlagenen Änderungen des Ballastwasser-Übereinkommens betreffend Inbetriebnahmeprüfungen von Ballastwasser-Behandlungssystemen und das Muster des Internationalen Zeugnisses über die Ballastwasser-Behandlung –

- | | | |
|---|--|---|
| <p>1 adopts, in accordance with article 19(2)(c) of the BWM Convention, amendments to regulation E-1 and Appendix I;</p> | <p>1. adopte, conformément à l'article 19 2) c) de la Convention BWM, les amendements à la règle E-1 et à l'appendice I ;</p> | <p>1. beschließt nach Artikel 19 Absatz 2 Buchstabe c des Ballastwasser-Übereinkommens die Änderungen der Regel E-1 und des Anhangs I;</p> |
| <p>2 determines, in accordance with article 19(2)(e)(ii) of the BWM Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 December 2021 unless, prior to that date, more than one third of the Parties have notified the Secretary-General that they object to the amendments;</p> | <p>2. décide, conformément à l'article 19 2) e) ii) de la Convention BWM, que les amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er décembre 2021, à moins qu'avant cette date, plus d'un tiers des Parties n'aient notifié au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre ces amendements ;</p> | <p>2. bestimmt nach Artikel 19 Absatz 2 Buchstabe e Ziffer ii des Ballastwasser-Übereinkommens, dass die Änderungen als am 1. Dezember 2021 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsparteien dem Generalsekretär notifiziert haben, dass sie Einspruch gegen die Änderungen erheben;</p> |
| <p>3 invites the Parties to note that, in accordance with article 19(2)(f)(ii) of the BWM Convention, the said amendments shall enter into force on 1 June 2022 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;</p> | <p>3. invite les Parties à noter que, conformément à l'article 19 2) f) ii) de la Convention BWM, ces amendements entreront en vigueur le 1er juin 2022, une fois qu'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 nach Artikel 19 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer ii des Ballastwasser-Übereinkommens die Änderungen nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser Entschließung am 1. Juni 2022 in Kraft treten;</p> |
| <p>4 invites also the Parties to consider the application of the amendments to regulation E-1 with regard to commissioning testing as soon as possible to ships entitled to fly their flag, taking into account the <i>Guidance for the commissioning testing of ballast water management systems</i> (BWM.2/Circ.70/Rev.1), as may be amended;</p> | <p>4. invite également les Parties à envisager d'appliquer le plus tôt possible les amendements à la règle E-1 relatifs aux essais de mise en service aux navires autorisés à battre leur pavillon, en tenant compte des Recommandations concernant les essais de mise en service des systèmes de gestion des eaux de ballast (BWM.2/Circ.70/Rev.1), telles qu'elles pourront être modifiées ;</p> | <p>4. fordert die Vertragsparteien ebenso auf, in Erwägung zu ziehen, die Änderungen der Regel E-1 betreffend Inbetriebnahmeprüfungen unter Berücksichtigung der Leitlinien für Inbetriebnahmeprüfungen von Ballastwasser-Behandlungssystemen (BWM.2/Circ.70/Rev.1) in der jeweils geänderten Fassung so bald wie möglich auf Schiffe anzuwenden, die berechtigt sind, ihre Flagge zu führen;</p> |
| <p>5 resolves that the analysis undertaken in the context of commissioning testing should be indicative;</p> | <p>5. décide que l'analyse effectuée dans le cadre de l'essai de mise en service devrait être indicative ;</p> | <p>5. beschließt, dass die im Rahmen der Inbetriebnahmeprüfung vorgenommene Analyse indikativ erfolgen soll;</p> |
| <p>6 requests the Secretary-General, for the purposes of article 19(2)(d) of the BWM Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to the BWM Convention;</p> | <p>6. prie le Secrétaire général de communiquer, en application de l'article 19) 2) d) de la Convention BWM, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties à la Convention BWM ;</p> | <p>6. ersucht den Generalsekretär, für die Zwecke des Artikels 19 Absatz 2 Buchstabe d des Ballastwasser-Übereinkommens allen Vertragsparteien des Ballastwasser-Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser Entschließung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zuzuleiten;</p> |
| <p>7 requests also the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to the BWM Convention;</p> | <p>7. prie également le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à la Convention BWM ;</p> | <p>7. ersucht den Generalsekretär ebenso, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien des Ballastwasser-Übereinkommens sind, Abschriften dieser Entschließung und ihrer Anlage zuzuleiten;</p> |
| <p>8 requests further the Secretary-General to prepare a consolidated certified text of the BWM Convention.</p> | <p>8. prie en outre le Secrétaire général d'établir un texte récapitulatif certifié conforme de la Convention BWM.</p> | <p>8. ersucht den Generalsekretär ferner, eine beglaubigte konsolidierte Fassung des Ballastwasser-Übereinkommens zu erstellen.</p> |

Annex
Amendments
to the International
Convention for the Control
and Management of Ships' Ballast
Water and Sediments

Regulation E-1
Surveys

- 1 Paragraph 1.1 is replaced by the following:
- „1 An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation E-2

Annexe
Amendements
à la Convention
internationale pour le
contrôle et la gestion des eaux
de ballast et sédiments des navires

Règle E-1
Visites

- 1 Le texte du paragraphe 1.1 est remplacé par ce qui suit :
- « .1 Une visite initiale avant la mise en service du navire ou avant que le certificat prescrit aux termes de la

Anlage
Änderungen
des Internationalen
Übereinkommens zur
Kontrolle und Behandlung
von Ballastwasser und Sedimenten
von Schiffen

Regel E-1
Besichtigungen

- 1 Absatz 1.1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:
- „1 einer erstmaligen Besichtigung, bevor das Schiff in Dienst gestellt oder bevor das nach Regel E-2 oder E-3

or E-3 is issued for the first time. This survey shall verify that the ballast water management plan required by regulation B-1 and any associated structure, equipment, systems, fitting, arrangements and material or processes comply fully with the requirements of this Convention. This survey shall confirm that a commissioning test has been conducted to validate the installation of any ballast water management system by demonstrating that its mechanical, physical, chemical and biological processes are working properly, taking into account the guidelines developed by the Organization.**

règle E-2 ou E-3 ne lui soit délivré pour la première fois. Cette visite doit permettre de vérifier que le plan de gestion des eaux de ballast prescrit par la règle B-1 et la structure, l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux ou procédés associés satisfont pleinement aux prescriptions de la présente convention. Cette visite doit permettre de confirmer qu'un essai de mise en service a été effectué pour valider l'installation de tout système de gestion des eaux de ballast en démontrant que les procédés mécaniques, physiques, chimiques et biologiques qu'il utilise fonctionnent correctement, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. »

erforderliche Zeugnis zum ersten Mal ausgestellt wird. Bei dieser Besichtigung muss überprüft werden, ob der nach Regel B-1 erforderliche Ballastwasser-Behandlungsplan sowie die dazugehörige Bauausführung und Ausrüstung, die dazugehörigen Systeme und Einrichtungen, die dazugehörige allgemeine Anordnung und die dazugehörigen Werkstoffe oder Verfahren in jeder Hinsicht den Vorschriften dieses Übereinkommens entsprechen. Diese Besichtigung muss bestätigen, dass unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien+ eine Inbetriebnahmeprüfung zur Validierung des Einbaus eines Ballastwasser-Behandlungssystems durchgeführt worden ist, mit welcher nachgewiesen worden ist, dass dessen mechanische, physikalische, chemische und biologische Verfahren ordnungsgemäß funktionieren;“

- 2 Paragraph 1.5 is replaced by the following:

„5 An additional survey, either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a change, replacement, or significant repair of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material necessary to achieve full compliance with this Convention. The survey shall be such as to ensure that any such change, replacement or significant repair has been effectively made, so that the ship complies with the requirements of this Convention. When an additional survey is undertaken for the installation of any ballast water management system, this survey shall confirm that a commissioning test has been conducted to validate the installation of the system by demonstrating that its mechanical, physical, chemical and biological processes are working properly, taking into account the guidelines developed by the Organization.“

- 2 Le texte du paragraphe 1.5 est remplacé par ce qui suit :

« .5 Une visite supplémentaire, générale ou partielle, selon le cas, qui doit être effectuée à la suite d'un changement, d'un remplacement ou d'une réparation importante de la structure, de l'équipement, des systèmes, des installations, des aménagements et des matériaux nécessaires pour assurer la pleine conformité avec la présente convention. Cette visite doit permettre de s'assurer que tout changement, remplacement ou toute réparation importante a été réellement effectué de telle sorte que le navire satisfait aux prescriptions de la présente convention. Quand une visite supplémentaire de l'installation de tout système de gestion des eaux de ballast est effectuée, cette visite doit permettre de confirmer qu'un essai de mise en service a été effectué, en vue de valider l'installation du système en démontrant que les procédés mécaniques, physiques, chimiques et biologiques qu'il utilise fonctionnent correctement, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. »

- 2 Absatz 1.5 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„5 einer je nach Sachlage allgemeinen oder teilweisen zusätzlichen Besichtigung, die durchgeführt wird nach einer Änderung, einem Ersatz oder einer wesentlichen Instandsetzung der Bauausführung, Ausrüstung, Systeme, Einrichtungen, allgemeinen Anordnung und Werkstoffe, die beziehungsweise der erforderlich ist, damit das Schiff in jeder Hinsicht diesem Übereinkommen entspricht. Die Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass die Änderung, der Ersatz oder die wesentliche Instandsetzung wirksam durchgeführt worden ist, so dass das Schiff den Vorschriften dieses Übereinkommens entspricht. Wird eine zusätzliche Besichtigung anlässlich des Einbaus eines Ballastwasser-Behandlungssystems durchgeführt, so muss diese Besichtigung bestätigen, dass unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien+ eine Inbetriebnahmeprüfung zur Validierung des Einbaus des Systems durchgeführt worden ist, mit welcher nachgewiesen worden ist, dass dessen mechanische, physikalische, chemische und biologische Verfahren ordnungsgemäß funktionieren.“

Appendix I

Form of International Ballast Water Management Certificate

- 3 The footnote of "IMO Number" under the item "Particulars of ship" is replaced

Appendice I

Modèle de certificat international de gestion des eaux de ballast

- 3 La note de bas de page relative au « Numéro OMI », dans la rubrique « Caracté-

Anhang I

Muster des Internationalen Zeugnisses über die Ballastwasser-Behandlung

- 3 Die Fußnote zu „IMO-Nummer“ unter dem Punkt „Angaben zum Schiff“ wird

+ Hinweis des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr:

Es wird auf die Leitlinien von 2020 für Inbetriebnahmeprüfungen von Ballastwasser-Behandlungssystemen (BWM.2/Circ.70/Rev.1) in der jeweils geänderten Fassung verwiesen.

by the following:

“IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.1117(30), as may be amended.”

- 4 The text under the title “Details of ballast water management method(s) used” is replaced by the following:

“Method of ballast water management used

Date installed (if applicable) (dd/mm/yyyy)

Name of manufacturer (if applicable)

The principal ballast water management method(s) employed on this ship is/are:

- ☐ in accordance with regulation D-1
- ☐ in accordance with regulation D-2 (describe)
- ☐ the ship is subject to regulation D-4
- ☐ other approach in accordance with regulation”

ristiques du navire » est remplacée par la suivante :

« Système de numéros OMI d’identification des navires que l’Organisation a adopté par la résolution A.1117(30), telle qu’elle pourra être modifiée. »

- 4 Le texte figurant sous le titre « Renseignements sur la(les) méthode(s) utilisée(s) pour procéder à la gestion des eaux de ballast » est remplacé par ce qui suit :

« Méthode utilisée pour procéder à la gestion des eaux de ballast

Date d’installation (s’il y a lieu) (jj/mm/aaaa)

Nom du fabricant (s’il y a lieu)

La(Les) principale(s) méthode(s) utilisée(s) pour procéder à la gestion des eaux de ballast à bord du présent navire est(sont) :

- ☐ conforme(s) à la règle D-1
- ☐ conforme(s) à la règle D-2 (veuillez préciser)
- ☐ le navire est soumis à la règle D-4
- ☐ autre méthode conforme à la règle”

durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Durch Entschließung A.1117(30) von der Organisation angenommenes IMO-Schiffsidentifikationsnummern-System in der jeweils geänderten Fassung.“

- 4 Der Wortlaut unter der Überschrift „Angaben zu der/den verwendeten Methode(n) der Ballastwasser-Behandlung“ wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Verwendete Methode der Ballastwasser-Behandlung

(gegebenenfalls)
Einbaudatum (TT/MM/JJJJ)

(gegebenenfalls) Name des Herstellers

Die auf diesem Schiff hauptsächlich verwendete(n) Methode(n) der Ballastwasser-Behandlung entspricht/entsprechen:

- ☐ Regel D-1
- ☐ Regel D-2 (Beschreibung)
- ☐ das Schiff unterliegt Regel D-4
- ☐ einem anderen Ansatz nach Regel“

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Fakultativprotokolls
zum Übereinkommen über die Rechte des Kindes
betreffend ein Mitteilungsverfahren**

Vom 22. Juni 2021

Das Fakultativprotokoll vom 19. Dezember 2011 zum Übereinkommen vom 20. November 1989 über die Rechte des Kindes betreffend ein Mitteilungsverfahren (BGBl. 2012 II S. 1546, 1547) wird nach seinem Artikel 19 Absatz 2 für die

Seychellen am 7. September 2021
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung 21. Mai 2021 (BGBl. II S. 597).

Berlin, den 22. Juni 2021

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Christophe Eick

**Bekanntmachung
zu dem Internationalen Übereinkommen der Vereinten Nationen
zur Bekämpfung der Finanzierung des Terrorismus**

Vom 21. Februar 2022

Das Vereinigte Königreich* hat am 12. August 2021 gegenüber dem Generalsekretär der Vereinten Nationen in dessen Eigenschaft als Verwahrer des Internationalen Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 9. Dezember 1999 zur Bekämpfung der Finanzierung des Terrorismus (BGBl. 2003 II S. 1923, 1924) die Erstreckung des Übereinkommens mit Wirkung vom 12. August 2021 auf die Kaimaninseln erklärt.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 3. September 2020 (BGBl. II S. 717).

* 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 Vereinten Nationen unter <http://treaties.un.org> einsehbar. Gleiches gilt für die ggf. gemäß Übereinkommen zu benennenden Zentralen Behörden oder Kontaktstellen.

Berlin, den 21. Februar 2022

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Christophe Eick

**Bekanntmachung
der deutsch-ukrainischen Vereinbarung
über die Einrichtung eines gemeinsamen örtlichen Büros
der Deutschen Gesellschaft
für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
und der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW)
über Technische und Finanzielle Zusammenarbeit**

Vom 9. März 2022

Die Vereinbarung in der Form eines Notenwechsels vom 29. Oktober 2018/1. November 2018 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine über die Einrichtung eines örtlichen Büros der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH und der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) unter Bezugnahme auf das Protokoll der Regierungsverhandlungen vom 26. Oktober 2018, das Rahmenabkommen vom 29. Mai 1996 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine über Beratung und Technische Zusammenarbeit sowie das Ergänzungsabkommen vom 30. Oktober 1997 zum Rahmenabkommen vom 29. Mai 1996 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine über Beratung und Technische Zusammenarbeit ist nach ihrer Inkrafttretensklausel

am 1. November 2018

in Kraft getreten; die deutsche einleitende Note wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 9. März 2022

Bundesministerium
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung
Im Auftrag
Santiago Alonso Rodriguez

Botschaft
der Bundesrepublik Deutschland
Kiew

Kiew, den 29. Oktober 2018

Verbalnote Nr. 334/2018

Die Botschaft der Bundesrepublik Deutschland beehrt sich, dem Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten der Ukraine im Namen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland unter Bezugnahme auf das Rahmenabkommen vom 29. Mai 1996 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine über Beratung und Technische Zusammenarbeit sowie das Ergänzungsabkommen vom 30. Oktober 1997 zum Rahmenabkommen vom 29. Mai 1996 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine über Beratung und Technische Zusammenarbeit folgende Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine zur Einrichtung örtlicher Büros der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH und der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) (durchführende Stellen) vorzuschlagen (im Folgenden „die Vereinbarung“ genannt):

1. Mit dem Ziel, die Entwicklungszusammenarbeit zwischen den Regierungen der Bundesrepublik Deutschland und der Ukraine zu unterstützen, werden in der Stadt Kiew:
 - a) ein örtliches Büro der GIZ, im Folgenden als „GIZ-Büro“ bezeichnet, und
 - b) ein örtliches Büro der KfW, im Folgenden als „KfW-Büro“ bezeichnet, eingerichtet.
2. Das GIZ-Büro übernimmt folgende Aufgaben:
 - a) Unterstützung der von der GIZ im Auftrag der Regierung der Bundesrepublik Deutschland durchgeführten Vorhaben und Programme,
 - b) Wahrnehmung projektübergreifender fachlicher und administrativer Tätigkeiten im Zusammenhang mit den von der GIZ durchgeführten Vorhaben und Programmen,
 - c) Wahrnehmung von Aufgaben in der Ukraine sowie in anderen Staaten gemäß dem ihm von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland erteilten Auftrag,
 - d) Vertretung der GIZ in der Ukraine und gegebenenfalls Bereitstellung von Räumlichkeiten und administrativer Unterstützung für weitere von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland beauftragte Organisationen zur Durchführung von Vorhaben und Programmen.
3. Das KfW-Büro übernimmt folgende Aufgaben:
 - a) Unterstützung der Ukraine und der Projektträger bei Vorbereitung und Durchführung von im Auftrag der Regierung der Bundesrepublik Deutschland durchgeführten Vorhaben und Programmen im Rahmen der Finanziellen Zusammenarbeit,
 - b) Wahrnehmung projektübergreifender fachlicher und administrativer Tätigkeiten im Zusammenhang mit den von der KfW im Auftrag der Regierung der Bundesrepublik Deutschland durchgeführten Vorhaben und Programmen im Rahmen der Finanziellen Zusammenarbeit,
 - c) Wahrnehmung von Aufgaben in der Ukraine sowie in anderen Staaten gemäß dem ihm von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland erteilten Auftrag,
 - d) Vertretung der KfW in der Ukraine und gegebenenfalls Bereitstellung von Räumlichkeiten und administrativer Unterstützung für weitere von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland beauftragte Organisationen zur Durchführung von Vorhaben und Programmen.
4. Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland verpflichtet sich zu Folgendem:
 - a) Sie trägt alle Kosten für die Büros der GIZ und der KfW,
 - b) sie übernimmt die Kosten der zur Durchführung der Tätigkeiten der Büros entsandten Fachkräfte sowie des von den Büros eingestellten Personals.
5. Die Regierung der Ukraine verpflichtet sich dazu, dass:
 - a) sichergestellt ist, dass die Behörden der Ukraine mit der gebotenen Sorgfalt handeln, um die Sicherheit und den Schutz der Büros zu gewährleisten,
 - b) die im Auftrag der Regierung der Bundesrepublik Deutschland oder einer durchführenden Stelle für die Vorhaben und Büros eingeführten Materialien, insbesondere Fahrzeuge, Güter und Ausrüstungsgegenstände sowie Ersatzteile von der Zahlung von Lizenzgebühren, der Zahlung von Zöllen, Abgaben und sonstigen obligatorischen Zahlungen ausgenommen sind und sichergestellt ist, dass die Zollabfertigung des Materials innerhalb kürzester Frist erfolgt,
 - c) die GIZ und die KfW (durchführende Stellen) und deren Büros von sämtlichen direkten Steuern befreit sind, die im Rahmen der Tätigkeiten und des Bedarfs von GIZ und KfW, die in dieser Vereinbarung beschrieben werden, anfallen,

- d) der Vorgang der Einfuhr von Waren in das Zollgebiet der Ukraine, sowie die Vorgänge der Lieferung von Waren und der Erbringung von Dienstleistungen, die im Rahmen der Tätigkeiten und des Bedarfs von GIZ und KfW (durchführenden Stellen) und deren Büros auf Basis dieser Vereinbarung im Zollgebiet der Ukraine durchgeführt werden, von der Mehrwertsteuer befreit sind,
 - e) sichergestellt ist, dass der Vorgang der Einfuhr von verbrauchssteuerpflichtigen Waren (mit Ausnahme von Alkoholgetränken und Tabakwaren) in das Zollgebiet der Ukraine, der im Rahmen der Tätigkeiten und des Bedarfs von GIZ und KfW (durchführende Stellen) und deren Büros auf Basis dieser Vereinbarung durchgeführt wird, von der Verbrauchsteuer freigestellt ist,
 - f) sich die Bestimmungen der Nummer 5 Buchstaben b bis d auch auf alle Steuern gleicher oder im Wesentlichen ähnlicher Art erstrecken, die nach der Unterzeichnung der Vereinbarung neben den bestehenden Steuern oder an deren Stelle von der Ukraine erhoben werden,
 - g) Anträge der Büros auf die Erbringung von Telekommunikationsleistungen sowie Versorgung mit Funk- und Satellitenverbindungen gemäß dem geltenden Recht der Ukraine unter Einhaltung der Forderungen des Datenschutzes unterstützt werden,
 - h) sichergestellt ist, dass die Arbeitsgenehmigungen sowie die erforderlichen Aufenthaltsgenehmigungen oder vergleichbaren Dokumente und Visa für die entsandten Fachkräfte und für die zu ihrem Haushalt gehörenden Familienmitglieder ohne Entrichtung von Gebühren und Abgaben sowie möglichen Kautionen erteilt werden,
 - i) Anträge der Durchführungsorganisationen auf Arbeitsgenehmigungen für Personen, die für die Büros der GIZ oder KfW tätig sind und nicht unter der Nummer 5 Buchstabe h fallen, unterstützt werden,
 - j) den entsandten Fachkräften der GIZ und den zu ihrem Haushalt gehörenden Familienmitgliedern alle Rechte gemäß des eingangs erwähnten TZ-Rahmenabkommens vom 29. Mai 1996 sowie des ebenfalls dort erwähnten Ergänzungsabkommens vom 30. Oktober 1997 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine über Beratung und Technische Zusammenarbeit gewährt werden; dass dieselben Rechte in entsprechender Anwendung des Rahmenabkommens auch den entsandten Fachkräften der KfW und den zu ihrem Haushalt gehörenden Familienmitgliedern gewährt werden.
6. Die für die Büros gelieferten Waren, einschließlich Materialien, Fahrzeuge, Güter und Ausrüstungsgegenstände sowie Ersatzteile bleiben im jeweiligen Eigentum der GIZ und KfW. Sie gehen im Falle einer Auflösung der Büros in das Eigentum der Ukraine über.
7. Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland erbringt ihre Leistungen durch die GIZ und die KfW. Von Seiten der Regierung der Ukraine ist das Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung und Handel Ansprechpartner für diese durchführenden Stellen.
8. Soweit in dieser Vereinbarung nicht anders geregelt, gelten die Bestimmungen des eingangs erwähnten TZ-Rahmenabkommens vom 29. Mai 1996 sowie des ebenfalls dort erwähnten Ergänzungsabkommens vom 30. Oktober 1997 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine über Beratung und Technische Zusammenarbeit für das GIZ-Büro direkt, für das KfW-Büro entsprechend.
9. Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieser Vereinbarung werden durch die Vertragsparteien gütlich im Rahmen von Konsultationen beigelegt.
10. Diese Vereinbarung kann in gegenseitigem Einvernehmen der Vertragsparteien durch schriftliche Vereinbarung geändert oder ergänzt werden. Eine solche Vereinbarung tritt entsprechend der in ihrer Schlussklausel vorgesehenen Weise in Kraft.
11. Diese Vereinbarung wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Jede Vertragspartei kann sie jederzeit mit einem Vorlauf von sechs Monaten schriftlich kündigen.
12. Diese Vereinbarung wird in deutscher und in ukrainischer Sprache geschlossen, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Falls sich die Regierung der Ukraine mit den unter den Nummern 1 bis 12 gemachten Vorschlägen einverstanden erklärt, werden diese Note und die das Einverständnis der Regierung der Ukraine zum Ausdruck bringende Antwortnote eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine zur Einrichtung örtlicher Büros der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH und der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) bilden. Diese Vereinbarung erlangt Gültigkeit an dem Tag des Eingangs der letzten schriftlichen Mitteilung über die Erfüllung der innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten durch die Vertragsparteien.

Bundesanzeiger Verlag GmbH · Postfach 10 05 34 · 50445 Köln
G 1998 · PVSt +4 · Deutsche Post AG · Entgelt bezahlt

Die Botschaft der Bundesrepublik Deutschland benutzt diesen Anlass, das Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten der Ukraine erneut ihrer ausgezeichnetsten Hochachtung zu versichern.

Tobias Schrader

An das
Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten der Ukraine
– Staatliche Protokollabteilung –