

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BUITENLANDSE ZAKEN, BUITENLANDSE HANDEL EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

N. 2006 — 1564

[C — 2004/15118]

15 JUNI 2004. — Wet houdende instemming met het Protocol van 1997 tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd door het Protocol van 1978, en met de Bijlage, gedaan te Londen op 26 september 1997 (1) (2)

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groot.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2. Het Protocol van 1997 tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd door het Protocol van 1978, en de Bijlage, gedaan te Londen op 26 september 1997, zullen volkomen gevolgd hebben.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 15 juni 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Zaken,
L. MICHEL

De Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting,
en Overheidsbedrijven,
J. VANDE LANOTTE

De Minister van Mobiliteit,
B. ANCIAUX

Met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,
Mevr. L. ONKELINX

Nota's

(1) *Zitting 2003-2004.*

Senaat.

Documenten. — Ontwerp van wet ingediend op 30 januari 2004, nr. 3-487/1. — Verslag, nr. 3-487/2.

Parlementaire Handelingen. — Bespreking en stemming. Vergadering van 1 april 2004.

Kamer van volksvertegenwoordigers.

Documenten. — Tekst overgezonden door de Senaat, nr. 51-1001/1. Tekst aangenomen in plenaire vergadering en aan de Koning ter bekrachtiging voorgelegd, nr. 51-1001/2.

Parlementaire Handelingen. — Bespreking en stemming. Vergadering van 6 mei 2004.

(2) Zie Decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 23 december 2005 (*Belgisch Staatsblad* van 21 februari 2006), Decreet van het Waalse Gewest van 27 november 2003 (*Belgisch Staatsblad* van 8 december 2003), Ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest van 1 april 2004 (*Belgisch Staatsblad* van 26 april 2004).

SERVICE PUBLIC FEDERAL AFFAIRES ETRANGERES, COMMERCE EXTERIEUR ET COOPERATION AU DEVELOPPEMENT

F. 2006 — 1564

[C — 2004/15118]

15 JUIN 2004. — Loi portant assentiment au Protocole de 1997, modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, et à l'Annexe, faits à Londres le 26 septembre 1997 (1) (2)

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2. Le Protocole de 1997, modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, et l'Annexe, faits à Londres le 26 septembre 1997, sortiront leur plein et entier effet.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 15 juin 2004.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires étrangères,
L. MICHEL

Le Vice-Premier Ministre et Ministre du Budget
et des Entreprises publiques,
J. VANDE LANOTTE

Le Ministre de la Mobilité,
B. ANCIAUX

Scellé du sceau de l'Etat :

La Ministre de la Justice,
Mme L. ONKELINX

Notes

(1) *Session 2003-2004.*

Sénat.

Documents. — Projet de loi déposé le 30 janvier 2004, n° 3-487/1. — Rapport, n° 3-487/2.

Annales parlementaires. — Discussion et vote. Séance du 1^{er} avril 2004.

Chambre des représentants.

Documents. — Projet transmis par le Sénat, n° 51-1001/1. — Texte adopté en séance plénière et soumis à la sanction royale, n° 51-1001/2.

Annales parlementaires. — Discussion et vote. Séance du 6 mai 2004.

(2) Voir le Décret de la Communauté flamande du 23 décembre 2005 (*Moniteur belge* du 21 février 2006), le Décret de la Région wallonne du 27 novembre 2003 (*Moniteur belge* du 8 décembre 2003), l'Ordonnance de la Région Bruxelles-Capitale du 1^{er} avril 2004 (*Moniteur belge* du 26 avril 2004).

VERTALING

Protocol van 1997 tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd door het Protocol daarbij van 1978

De partijen bij dit protocol,

Partij zijnde bij het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973

Erkennend de noodzaak luchtverontreiniging door schepen te voorkomen en te beheersen,

Herinnerend aan beginsel 15 van de Verklaring van Rio inzake milieu en ontwikkeling waarin wordt opgeroepen tot een preventieve aanpak,

Overwegend dat deze doelstelling het best kan worden verwezenlijkt door het sluiten van een protocol van 1997 tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd door het Protocol daarbij van 1978,

Zijn het volgende overeengekomen :

Artikel 1

Te wijzigen verdrag

Het verdrag dat door dit Protocol wordt gewijzigd is het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd door het Protocol daarbij van 1978, hierna te noemen « het Verdrag ».

Artikel 2

Toevoeging van Bijlage VI aan het Verdrag

Bijlage VI getiteld « Voorschriften voor de voorkoming van luchtverontreiniging door schepen », waarvan de tekst is opgenomen in de bijlage bij dit Protocol, wordt toegevoegd.

Artikel 3

Algemene verplichtingen

1. Het Verdrag en dit Protocol dienen, tussen de Partijen bij dit Protocol, tezamen te worden gelezen en geïnterpreteerd als een enkel verdrag.

2. Elke verwijzing naar dit Protocol houdt tegelijkertijd een verwijzing in naar de Bijlage hierbij.

Artikel 4

Wijzigingsprocedure

Bij toepassing van artikel 16 van het Verdrag op een wijziging van Bijlage VI en de aanhangsels daarbij, wordt de verwijzing « een Partij bij het Verdrag » geacht een verwijzing te zijn naar een Partij gebonden door die Bijlage.

SLOTBEPALINGEN

Artikel 5

Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

1. Dit Protocol staat open voor ondertekening op het Hoofdkantoor van de Internationale Maritieme Organisatie (hierna te noemen de « Organisatie ») vanaf 1 januari 1998 tot en met 31 december 1998 en blijft daarna open voor toetreding. Alleen Verdragsluitende Staten die Partij zijn bij het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, (hierna te noemen het Protocol van 1978) kunnen Partij worden bij dit Protocol door :

a) ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

b) ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

c) toetreding.

2. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door neerlegging van een daartoe strekkende akte bij de Secretaris-generaal van de Organisatie (hierna te noemen de « Secretaris-generaal »).

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

Les parties au présent protocole,

Etant Parties au Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires,

Reconnaissant qu'il est nécessaire de prévenir et de contrôler la pollution de l'atmosphère par les navires,

Rappelant le principe 15 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement qui préconise d'appliquer une approche de précaution,

Estimant que le meilleur moyen d'atteindre cet objectif est de conclure un Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif,

Sont convenues de ce qui suit :

Article 1^{er}

Instrument devant être modifié

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

Article 2

Adjonction d'une Annexe VI à la Convention

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

Article 3

Obligations générales

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

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

Article 4

Procédure d'amendement

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

CLAUSES FINALES

Article 5

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

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

a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou

b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou

c) adhésion.

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

Artikel 6

Inwerkingtreding

1. Dit Protocol treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop ten minste vijftien Staten waarvan de koopvaardijvloeden tezamen ten minste vijftig procent vormen van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot Partij daarbij zijn geworden in overeenstemming met artikel 5 van dit Protocol.

2. Elke akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding neergelegd na de datum waarop dit Protocol in werking treedt, wordt van kracht drie maanden na de datum van neerlegging.

3. Na de datum waarop een wijziging van dit Protocol wordt geacht te zijn aanvaard in overeenstemming met artikel 16 van het Verdrag, is iedere akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding van toepassing op dit Protocol zoals gewijzigd.

Artikel 7

Opzegging

1. Dit Protocol kan door elke Partij bij dit Protocol te allen tijde worden opgezegd na afloop van vijf jaar te rekenen vanaf de datum waarop het Protocol voor die Partij in werking trad.

2. Opzegging geschiedt door neerlegging van een akte van opzegging bij de Secretaris-generaal.

3. Een opzegging wordt van kracht twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de Secretaris-generaal dan wel na het verstrijken van een langer tijdvak indien dit in de kennisgeving wordt aangegeven.

4. Opzegging van het Protocol van 1978 in overeenstemming met artikel VII daarvan wordt geacht opzegging te omvatten van dit Protocol in overeenstemming met dit artikel. Een dergelijke opzegging wordt van kracht op de datum waarop de opzegging van het Protocol van 1978 van kracht wordt in overeenstemming met artikel VII van dat Protocol.

Artikel 8

Depositaris

1. Dit Protocol wordt neergelegd bij de Secretaris-generaal, hierna te noemen de « Depositaris ».

2. De Depositaris

a) stelt alle Staten die dit Protocol hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreten in kennis van :

i) iedere nieuwe ondertekening of neerlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, alsmede de datum ervan;

ii) de datum waarop dit Protocol in werking treedt; en

iii) de neerlegging van elke akte van opzegging van dit Protocol, alsmede de datum van ontvangst ervan en de datum waarop de opzegging van kracht wordt.

b) zendt voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Protocol toe aan alle Staten die dit Protocol hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreten.

3. Zodra dit Protocol in werking treedt, wordt een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift ervan door de Depositaris gezonden aan het Secretariaat van de Verenigde Naties voor registratie en publicatie in overeenstemming met artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.

Artikel 9

Talen

Dit Protocol is opgesteld in één enkel exemplaar in de Engelse, de Arabische, de Chinese, de Spaanse, de Franse en de Russische taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Protocol hebben ondertekend.

Gedaan te Londen op zesentwintig september negentienhonderd zevenennegentig.

Article 6

Entrée en vigueur

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

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole prend effet trois mois après la date du dépôt.

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

Article 7

Dénonciation

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

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

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

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

Article 8

Dépositaire

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

2. Le Dépositaire :

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

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

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

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

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

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Dépositaire en transmet une copie certifiée conforme au Secrétaire général de l'Organisation des Nations unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies.

Article 9

Langues

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

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

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

BIJLAGE

TOEVOEGING VAN BIJLAGE VI AAN HET INTERNATIONAAL VERDRAG TER VOORKOMING VAN VERONTREINIGING DOOR SCHEPEN, 1973, ZOALS GEWIJZIGD DOOR HET PROTOCOL DAARBIJ VAN 1978

De volgende nieuwe Bijlage VI wordt toegevoegd na de bestaande Bijlage V.

Bijlage VI

VOORSCHRIFTEN TER VOORKOMING VAN LUCHTVERONTREINIGING DOOR SCHEPEN

HOOFDSTUK I. — *Algemene bepalingen*

VOORSCHRIFT 1

Toepassing

De bepalingen in deze Bijlage zijn van toepassing op alle schepen, tenzij uitdrukkelijk anderszins is bepaald in de Voorschriften 3, 5, 6, 13, 15, 18 en 19 van deze Bijlage.

VOORSCHRIFT 2

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Bijlage :

1. wordt onder « een soortgelijk bouwstadium » verstaan het stadium waarin :

- a) de bouw specifiek voor een bepaald schip aanvangt; en
- b) is aangevangen met de montage van dat schip, die ten minste 50 ton of 1 procent van de geschatte massa van alle bouwmaterialen omvat, naargelang van welke van beide het minst is.

2. wordt « doorlopende toevoer » omschreven als het proces waarbij afval zonder menselijke tussenkomst wordt toegevoerd naar een verbrandingskamer terwijl de verbrandingsinrichting zich in de normale bedrijfstoestand bevindt met een bedrijfstemperatuur in de verbrandingskamer tussen 850 °C en 1 200 °C.

3. wordt onder « emissie » verstaan : elk vrijkomen vanaf schepen in de atmosfeer of de zee van stoffen die onder de beheersing uit hoofde van deze Bijlage vallen.

4. wordt onder « nieuwe installaties » met betrekking tot Voorschrift 12 van deze Bijlage verstaan de installatie van systemen, uitrusting, met inbegrip van nieuwe draagbare brandblusvoorzieningen, isolatie of ander materiaal op een schip na de datum waarop deze Bijlage in werking treedt, echter exclusief het herstel of opnieuw vullen van eerder geïnstalleerde systemen, uitrusting, isolatie of ander materiaal of het opnieuw vullen van draagbare brandblusvoorzieningen.

5. wordt onder de « NOx Technische Code » verstaan de Technische code inzake de beheersing van de emissie van stikstofoxiden door scheepsdieselmotoren, aangenomen bij resolutie 2 van de Conferentie, zoals eventueel gewijzigd door de Organisatie, op voorwaarde dat deze wijzigingen worden aangenomen en van kracht worden in overeenstemming met het bepaalde in artikel 16 van dit Verdrag betreffende de procedures voor wijziging die van toepassing zijn op een aanhangsel bij een Bijlage.

6. wordt onder « ozonafbrekende stoffen » verstaan de gereguleerde stoffen omschreven in artikel 1, vierde lid, van het Protocol van Montreal betreffende stoffen die de ozonlaag afbreken, 1987, genoemd in Bijlage A, B, C of E bij genoemd Protocol zoals van kracht ten tijde van de toepassing of uitlegging van deze Bijlage.

Ozonafbrekende stoffen die aan boord van schepen kunnen worden aangetroffen omvatten, maar zijn niet beperkt tot :

Halon 1211 broomchloordifluormethaan

Halon 1301 broomtrifluormethaan

Halon 2402 1,2-dibroom-1,1,2,2-tetrafluorethaan (ook bekend als halon 114B2)

CFK-11 trichloorfluormethaan

CFK-12 dichloordifluormethaan

CFK-113 1,1,2-trichloor-1,2,2-trifluorethaan

CFK-114 1,2-dichloor-1,1,2,2-tetrafluorethaan

CFK-115 chloorpentafluorethaan

7. wordt onder « oliehoudend slijk » verstaan slijk uit de afscheiders voor brandstof of smeerolie, afgewerkte smeerolie uit hoofd- of hulpwerktuigen, of afgewerkte olie uit lenswaterafscheiders, apparatuur voor het filtreren van olie of lekbakken.

ANNEXE

ADJONCTION D'UNE ANNEXE VI A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES, TELLE QUE MODIFIEE PAR LE PROTOCOLE DE 1978 Y RELATIF

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

Annexe VI

REGLES RELATIVES A LA PREVENTION DE LA POLLUTION DE L'ATMOSPHERE PAR LES NAVIRES

CHAPITRE 1^{er}. — *Généralités*

REGLE 1

Application

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

REGLE 2

Définitions

Aux fins de la présente Annexe :

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

- a) une construction identifiable à un navire particulier commence; et
- b) le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.

2. « Chargement continu » désigne le processus par lequel des déchets sont chargés dans une chambre de combustion sans intervention humaine, l'incinérateur étant dans des conditions normales d'exploitation et la chambre de combustion fonctionnant à une température située entre 850 °C et 1 200 °C.

3. « Emission » désigne toute libération, dans l'atmosphère ou dans la mer, par les navires de substances soumises à un contrôle en vertu de la présente Annexe.

4. « Nouvelle installation », dans le contexte de la Règle 12 de la présente Annexe, désigne l'installation de systèmes, d'équipement, y compris de nouveaux extincteurs d'incendie portatifs, d'isolation ou d'autres matériaux à bord d'un navire après la date d'entrée en vigueur de la présente Annexe mais ne vise pas la réparation ni la recharge de systèmes, d'équipement, d'isolation ou d'autres matériaux installés avant cette date, ni la recharge d'extincteurs portatifs.

5. « Code technique sur les NOx », désigne le Code technique sur le contrôle des émissions d'oxydes d'azote provenant des moteurs diesel marins que la Conférence a adopté par la résolution 2, y compris les amendements qui pourraient y être apportés par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés et mis en vigueur conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables aux appendices des Annexes.

6. « Substance qui appauvrit la couche d'ozone » désigne une substance réglementée, telle que définie au paragraphe 4 de l'article premier du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, 1987, qui figure dans la liste de l'Annexe A, B, C ou E dudit Protocole en vigueur à la date d'application ou d'interprétation de la présente Annexe.

Les substances qui appauvrissent la couche d'ozone que l'on peut trouver à bord des navires comprennent, sans toutefois s'y limiter, les substances suivantes :

Halon 1211 Bromochlorodifluorométhane

Halon 1301 Bromotrifluorométhane

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

CFC-11 Trichlorofluorométhane

CFC-12 Dichlorodifluorométhane

CFC-113 1,1,2-Trichloro-1,1,2-trifluoréthane

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

CFC-115 Chloropentafluoréthane

7. « Boues d'hydrocarbures » désigne les boues provenant des séparateurs de combustible ou d'huile de graissage, les huiles de graissage usées provenant des machines principales ou auxiliaires, ou les huiles de vidange provenant des séparateurs d'eau de cale, du matériel de filtrage des hydrocarbures ou des gattes.

8. wordt onder « verbranding aan boord » verstaan de verbranding van afval of andere stoffen aan boord van een schip, indien dit afval of de andere stoffen zijn ontstaan tijdens normaal bedrijf van dat schip.

9. wordt onder « verbrander aan boord » verstaan een voorziening ontworpen met verbranding als primair doel.

10. wordt onder « schepen die worden gebouwd » verstaan schepen waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt.

11. wordt onder « beheersgebied voor SO_x-emissie » verstaan een gebied waar aanneming van bijzondere verplichte methoden voor SO_x-emissies door schepen vereist is teneinde luchtverontreiniging door SO_x en de daarmee gepaard gaande nadelige invloed op land- en zeegebieden te voorkomen, te verminderen en te beheersen. Beheersgebieden voor SO_x-emissie omvatten de gebieden genoemd in Voorschrift 14 van deze Bijlage.

12. wordt onder « tankschip » verstaan een olietankschip als omschreven in Voorschrift 1, (4) van Bijlage I, of een chemicaliëntankschip zoals omschreven in Voorschrift 1 (1) van Bijlage II bij dit Verdrag.

13. wordt onder « het Protocol van 1997 » verstaan het Protocol van 1997 tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd door het Protocol daarbij van 1978.

VOORSCHRIFT 3

Algemene uitzonderingen

De voorschriften van deze Bijlage zijn niet van toepassing op :

- a) elke emissie die noodzakelijk is om de veiligheid van een schip te verzekeren of om mensenlevens op zee te redden; of
- b) elke emissie ten gevolge van schade aan een schip of aan de uitrusting daarvan :
 - i) mits na het ontstaan van de schade of na het ontdekken van de emissie alle redelijke voorzorgen zijn getroffen om de emissie te voorkomen of tot een minimum te beperken; en
 - ii) uitgezonderd ingeval de eigenaar of de kapitein handelde met de bedoeling schade te veroorzaken, of wel roekeloos handelde en in de wetenschap dat er waarschijnlijk schade zou ontstaan.

VOORSCHRIFT 4

Gelijkwaardige voorzieningen

1. De Administratie mag het aanbrengen van andere installaties, materialen, middelen of toestellen in een schip toestaan dan die welke in deze Bijlage worden vereist, mits dergelijke installaties, materialen, middelen of toestellen ten minste even doelmatig zijn als die welke in deze Bijlage worden vereist.

2. De Administratie die het aanbrengen toestaat van andere installaties, materialen, middelen en toestellen dan die welke in deze Bijlage worden vereist, stelt de Organisatie in kennis van de bijzonderheden; de Organisatie zendt deze vervolgens aan de Partijen bij dit Verdrag, ter kennisneming en voor het eventueel nemen van passende maatregelen.

HOOFDSTUK II. — *Onderzoek, certificering en beheersing*

VOORSCHRIFT 5

Onderzoeken en inspecties

1. Alle schepen met een bruto-inhoud van 400 ton en meer, alsmede alle vaste en drijvende boorinstallaties en andere platforms worden onderworpen aan de hieronder aangegeven onderzoeken :

- a) een eerste onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld of voordat het certificaat, vereist volgens de bepalingen van Voorschrift 6 van deze Bijlage voor de eerste maal wordt afgegeven. Dit onderzoek dient zodanig te zijn dat verzekerd wordt dat de uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en materialen ten volle voldoen aan de van toepassing zijnde eisen van deze Bijlage;
- b) periodieke onderzoeken die worden verricht met door de Administratie vast te stellen tussenpozen van niet langer dan vijf jaar, die zodanig dienen te zijn dat verzekerd wordt dat de uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen en materialen ten volle voldoen aan de van toepassing zijnde eisen van deze Bijlage; en

8. « Incinération à bord » désigne l'incinération de déchets ou autres matières à bord d'un navire, lorsque ces déchets ou autres matières sont produits pendant l'exploitation normale du navire.

9. « Incinérateur de bord » désigne une installation de bord conçue essentiellement pour l'incinération.

10. « Navire construit » désigne un navire dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent.

11. « Zone de contrôle des émissions de SO_x » désigne une zone dans laquelle il est nécessaire d'adopter des mesures obligatoires particulières concernant les émissions de SO_x par les navires pour prévenir, réduire et contrôler la pollution de l'atmosphère par les SO_x, et ses effets préjudiciables sur les zones terrestres et maritimes. Les zones de contrôle des émissions de SO_x, sont celles qui sont mentionnées à la Règle 14 de la présente Annexe.

12. « Navire-citerne » désigne un pétrolier tel que défini à la Règle 1 (4) de l'Annexe I^{re}, ou un navire-citerne pour produits chimiques tel que défini à la Règle 1 (1) de l'Annexe II de la présente Convention.

13. « Le Protocole de 1997 » désigne le Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif.

REGLE 3

Exceptions générales

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

- a) aux émissions nécessaires pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer; ou
- b) aux émissions résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement :
 - i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte des émissions pour empêcher ou réduire au minimum ces émissions; et
 - ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

REGLE 4

Equivalences

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

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

CHAPITRE II. — *Visites, délivrance des certificats et mesures de contrôle*

REGLE 5

Visites et inspections

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

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

c) ten minste een tussentijds onderzoek tijdens de geldigheidsduur van het certificaat en dat zodanig dient te zijn dat verzekerd wordt dat de uitrusting en voorzieningen ten volle voldoen aan de vereisten van deze Bijlage en in goede bedrijfsklare staat verkeren. In gevallen waarin slechts één dergelijk tussentijds onderzoek plaatsvindt binnen een geldigheidsduur van het certificaat, en waarin het certificaat langer geldig is dan tweeënehalf jaar, dient dit plaats te vinden binnen zes maanden voor of na de datum halverwege de geldigheidsduur van het certificaat. Deze tussentijdse onderzoeken worden aangetekend op het certificaat, afgegeven krachtens Voorschrift 6 van deze Bijlage.

2. In het geval van schepen met een bruto-inhoud van minder dan 400 ton, kan de Administratie passende maatregelen vaststellen teneinde te verzekeren dat aan de van toepassing zijnde bepalingen van deze Bijlage wordt voldaan.

3. Onderzoeken van schepen aangaande de handhaving van de bepalingen van deze Bijlage worden uitgevoerd door ambtenaren van de Administratie. De Administratie kan echter de onderzoeken toevertrouwen hetzij aan daartoe benoemde deskundigen, hetzij aan door haar erkende organisaties. Deze organisaties dienen te voldoen aan de door de Organisatie aangenomen richtlijnen. In alle gevallen waarborgt de betrokken Administratie de volledigheid en doelmatigheid van het onderzoek.

4. Het onderzoek van de motoren en uitrusting voor naleving van Voorschrift 13 van deze Bijlage wordt uitgevoerd in overeenstemming met de NOx Technische Code.

5. De Administratie treft regelingen voor het houden van inspecties op onbepaalde tijden, uit te voeren tijdens de geldigheidsduur van het certificaat. Deze inspecties dienen om ervan verzekerd te zijn dat de uitrusting volledig geschikt blijft voor de dienst waarvoor de uitrusting is bestemd. De inspecties kunnen worden uitgevoerd door haar eigen inspectiedienst, aangewezen deskundigen, erkende organisaties of door andere Partijen op verzoek van de Administratie. Wanneer de Administratie, ingevolge de bepalingen van het eerste lid van dit Voorschrift, verplichte jaarlijkse onderzoeken instelt, zijn de hierboven vermelde inspecties op onbepaalde tijden niet verplicht.

6. Wanneer een aangewezen deskundige of een erkende organisatie vaststelt dat de toestand van de uitrusting in belangrijke mate afwijkt van de gegevens vermeld op het certificaat, dient deze te verzekeren dat hierin verbetering wordt gebracht en te zijner tijd de Administratie in te lichten. Indien dergelijke verbeteringen niet worden aangebracht, wordt het certificaat door de Administratie ingetrokken. Indien het schip in een haven van een andere Partij ligt, dienen ook de bevoegde autoriteiten van de havenstaat onmiddellijk te worden ingelicht. Wanneer een ambtenaar van de Administratie, een aangewezen deskundige of een erkende organisatie de bevoegde autoriteiten van de havenstaat, heeft ingelicht, dient de Regering van die havenstaat deze ambtenaar, deskundige of organisatie alle nodige hulp te verlenen om hun verplichtingen ingevolge dit Voorschrift te vervullen.

7. De uitrusting dient te worden gehandhaafd in overeenstemming met het bepaalde in deze Bijlage en er mogen geen wijzigingen worden aangebracht in de uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen of materialen waarop het onderzoek betrekking heeft gehad, zonder de uitdrukkelijke goedkeuring van de Administratie. De onmiddellijke vervanging van deze uitrusting en installaties door uitrusting en installaties die voldoen aan het bepaalde van deze Bijlage is toegestaan.

8. Wanneer een schip een ongeval overkomt, of gebreken worden geconstateerd die de doelmatigheid of volledigheid van de uitrusting, vallende onder de bepalingen van deze Bijlage, wezenlijk beïnvloeden, dient de kapitein of de eigenaar van het schip de Administratie, een aangewezen deskundige of erkende organisatie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het betrokken certificaat zo spoedig mogelijk in te lichten.

VOORSCHRIFT 6

Afgifte van een Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging

1. Een Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging wordt afgegeven na onderzoek in overeenstemming met de bepalingen van Voorschrift 5 van deze Bijlage aan :

a) elk schip met een bruto-inhoud van 400 ton of meer, dat reizen maakt naar havens of laad- of losplaatsen buitengaats binnen de rechtsmacht van andere Partijen; en

b) platforms en boorinstallaties die reizen maken naar wateren onder de soevereiniteit of binnen de rechtsmacht van andere Partijen bij het Protocol van 1997.

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

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

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

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

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

6. Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état de l'équipement ne correspond pas en substance aux indications du certificat, l'inspecteur ou l'organisme doit veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Administration en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat devrait être retiré par l'Administration. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'Etat du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire de l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'Etat du port, le gouvernement de l'Etat du port intéressé doit accorder au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente Règle.

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

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

REGLE 6

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

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

a) à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties; et

b) aux installations de forage et plates-formes qui effectuent des voyages à destination d'eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction d'autres Parties au Protocole de 1997.

2. Voor schepen gebouwd voor de datum van inwerkingtreding van het Protocol van 1997 dient uiterlijk bij de eerstvolgende, geplande droogzetting in een dok na inwerkingtreding van het Protocol van 1997 maar in geen geval later dan drie jaar na de inwerkingtreding van het Protocol van 1997, van een Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging in overeenstemming met het eerste lid van dit Voorschrift te worden afgegeven.

3. Dit certificaat wordt afgegeven hetzij door de Administratie, hetzij door een daartoe door haar gemachtigde persoon of organisatie. In alle gevallen neemt de Administratie de volle verantwoordelijkheid voor het certificaat op zich.

VOORSCHRIFT 7

Afgifte van een certificaat door de regering van een ander land

1. De Regering van een Partij bij het Protocol van 1997 kan een schip op verzoek van de Administratie aan een onderzoek doen onderwerpen en, indien zij ervan overtuigd is dat aan de bepalingen van deze Bijlage wordt voldaan, een Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging aan het schip afgeven, of machtigen tot afgifte daarvan, in overeenstemming met deze Bijlage.

2. Een afschrift van het certificaat en een afschrift van het onderzoeksrapport worden zo spoedig mogelijk toegezonden aan de Administratie die het verzoek heeft gedaan.

3. Een aldus afgegeven certificaat dient een verklaring te bevatten inhoudende dat het is afgegeven op verzoek van de Administratie; het heeft dezelfde waarde en wordt op dezelfde wijze erkend als het certificaat dat is afgegeven krachtens Voorschrift 6 van deze Bijlage.

4. Er wordt geen Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging afgegeven aan een schip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat die geen Partij is bij het Protocol van 1997.

VOORSCHRIFT 8

Model van het certificaat

Het Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging wordt opgesteld in een officiële taal van het land van afgifte naar het model opgenomen in Aanhangsel I bij deze Bijlage. Ingeval de gebruikte taal een andere is dan de Engelse, de Spaanse of de Franse taal gaat de tekst vergezeld van een vertaling in één van deze talen.

VOORSCHRIFT 9

Duur en geldigheid van het certificaat

1. Een Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging wordt afgegeven voor een door de Administratie vastgestelde termijn die niet langer is dan vijf jaar vanaf de datum van afgifte.

2. Verlenging van de geldigheidsduur van vijf jaar van het Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging is niet toegestaan, behalve in overeenstemming met het derde lid.

3. Indien een schip zich, op het tijdstip waarop het Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging zijn geldigheid verliest, niet in een haven bevindt van de Staat wiens vlag het gerechtigd is te voeren of waar het moet worden onderzocht, kan de Administratie het certificaat verlengen voor een periode van ten hoogste vijf maanden. Een dergelijke verlenging wordt alleen verleend om het schip in staat te stellen zijn reis naar de Staat wiens vlag het gerechtigd is te voeren of waar het moet worden onderzocht te voltooien en dan uitsluitend in gevallen waar het juist en redelijk voorkomt zulks te doen. Na aankomst in de Staat wiens vlag het gerechtigd is te voeren of waar het moet worden onderzocht, is het schip niet gerechtigd uit hoofde van een zodanige verlenging de haven of Staat te verlaten zonder een nieuw Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging te hebben verkregen.

4. Een Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging verliest zijn geldigheid in de volgende omstandigheden :

a) indien de inspecties en onderzoeken niet worden uitgevoerd binnen de in Voorschrift 5 van deze Bijlage aangegeven termijnen;

b) indien ingrijpende wijzigingen zijn uitgevoerd aan de uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen of materialen waarop deze Bijlage van toepassing is zonder de uitdrukkelijke toestemming van de Administratie, met uitzondering van de onmiddellijke vervanging van deze uitrusting of installaties met uitrusting of installaties die voldoen aan de vereisten van deze Bijlage. Voor de toepassing van Voorschrift 13 omvatten ingrijpende wijzigingen iedere verandering of aanpassing van het systeem, de installaties of de opstelling van een dieselmotor die ertoe leidt dat niet langer wordt voldaan aan de grenswaarden betreffende stikstofoxiden die van toepassing zijn op die motor; of

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

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

REGLE 7

Délivrance d'un certificat par un autre gouvernement

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

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

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

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

REGLE 8

Forme du Certificat

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

REGLE 9

Durée et validité du Certificat

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

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

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

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

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

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

c) bij overdracht van het schip onder de vlag van een andere Staat. Er mag uitsluitend een nieuw certificaat worden afgegeven wanneer de Regering die het nieuwe certificaat afgeeft er ten volle van overtuigd is dat het schip ten volle voldoet aan de eisen van Voorschrift 5 van deze Bijlage. In het geval van een overdracht tussen Partijen zendt de Regering van de Partij wier vlag het schip voordien gerechtigd was te voeren, indien zij daarom wordt verzocht binnen drie maanden nadat de overdracht heeft plaatsgevonden, zo spoedig mogelijk aan de Administratie van de andere Partij een afschrift van het Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging dat het schip aan boord had vóór de overdracht en, indien beschikbaar, afschriften van de desbetreffende onderzoeksrapporten.

VOORSCHRIFT 10

Door de havenstaat uit te oefenen controle op de vereisten met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord

1. Een schip dat zich bevindt in een haven of een laad- of losplaats buitengaats van een andere Partij bij het Protocol van 1997 wordt geïnspecteerd door ambtenaren die door bedoelde Partij naar behoren zijn gemachtigd om te controleren of is voldaan aan de in deze Bijlage bedoelde vereisten met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord, wanneer er duidelijke gronden zijn om aan te nemen dat de kapitein of de leden van de bemanning niet op de hoogte zijn van de essentiële werkwijzen die aan boord moeten worden toegepast om luchtverontreiniging door schepen te voorkomen.

2. In de omstandigheden bedoeld in het eerste lid van dit Voorschrift, neemt de Partij de noodzakelijke maatregelen om te verzekeren dat het schip niet uitvaart voordat de situatie in overeenstemming is gebracht met de vereisten van deze Bijlage.

3. De werkwijzen betreffende de controle door de havenstaat voorgeschreven in artikel 5 van dit Verdrag zijn van toepassing op dit Voorschrift.

4. Geen enkele bepaling van dit Voorschrift mag zo worden uitgelegd dat daardoor de rechten en plichten van een Partij die de uitdrukkelijk in dit Verdrag genoemde vereisten met betrekking tot de bedrijfsvoering aan boord controleert, worden beperkt.

VOORSCHRIFT 11

Opsporing van overtredingen en handhaving

1. De Partijen bij deze Bijlage werken samen bij de opsporing van overtredingen en de handhaving van de bepalingen van deze Bijlage, daarbij gebruik makend van alle passende en uitvoerbare maatregelen van opsporing en milieubewaking en van doeltreffende methoden voor het rapporteren en het verzamelen van bewijsmateriaal.

2. Een schip waarop deze Bijlage van toepassing is, kan in elke haven of op elke laad- of losplaats buitengaats van een Partij worden onderworpen aan een inspectie door ambtenaren die door deze Partij zijn aangesteld of gemachtigd om te controleren of het betrokken schip één der stoffen vallend onder deze Bijlage heeft uitgestoten. Indien bij de inspectie een overtreding van deze Bijlage werd vastgesteld, wordt de Administratie een rapport toegezonden met het oog op het nemen van passende maatregelen.

3. Iedere Partij verschaft de Administratie het bewijsmateriaal, indien voorhanden, dat het schip in strijd met de bepalingen van deze Bijlage een van de stoffen vallend onder deze Bijlage heeft uitgestoten. Indien mogelijk stelt het bevoegde gezag van deze Partij de kapitein van het schip in kennis van de vermeende overtreding.

4. Na ontvangst van dergelijk bewijsmateriaal stelt de Administratie een onderzoek in, waarbij de andere Partij kan worden verzocht aanvullend of beter bewijsmateriaal te leveren met betrekking tot de vermeende overtreding. Indien de Administratie ervan overtuigd is dat voldoende bewijsmateriaal voorhanden is om een rechtsvervolging in te stellen met betrekking tot de vermeende overtreding, stelt zij ten spoedigste een dergelijke rechtsvervolging overeenkomstig de eigen wetgeving. De Administratie stelt de Partij die de vermeende overtreding heeft gerapporteerd, alsmede de Organisatie, onverwijld in kennis van de genomen stappen.

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

REGLE 10

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

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

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

3. Les procédures relatives au contrôle des navires par l'Etat du port prévues à l'article 5 de la présente Convention doivent s'appliquer dans le cas de la présente Règle.

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

REGLE 11

Recherche des infractions et mise en application des dispositions

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

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

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

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

5. Een Partij kan tevens een schip waarop deze Bijlage van toepassing is inspecteren wanneer dit de havens of laad- of losplaatsen buitengaats onder haar rechtsmacht binnenvaart, indien een verzoek tot het instellen van een onderzoek van enige Partij is ontvangen, tezamen met voldoende bewijsmateriaal dat het schip een van de stoffen vallend onder deze Bijlage op enige plaats heeft uitgestoten in strijd met deze Bijlage. Het rapport betreffende een dergelijk onderzoek wordt toegezonden aan de Partij die heeft verzocht dit onderzoek in te stellen en aan de Administratie, opdat krachtens dit Verdrag de juiste stappen kunnen worden genomen.

6. De internationale wetgeving inzake de voorkoming, beperking en bestrijding van vervuiling van het mariene milieu door schepen, met inbegrip van de wetgeving inzake handhaving en voorzorgsmaatregelen die geldt op het tijdstip van toepassing of uitlegging van deze Bijlage, is van overeenkomstige toepassing op de voorschriften en normen genoemd in deze Bijlage.

HOOFDSTUK III. — Vereisten voor beheersing van emissies door schepen

VOORSCHRIFT 12

Ozonafbrekende stoffen

1. Onverminderd de bepalingen van Voorschrift 3 is elke opzettelijke emissie van ozonafbrekende stoffen verboden. Tot opzettelijke emissies worden tevens gerekend emissies die plaatsvinden tijdens het onderhouden, de revisie, de reparatie of de verwijdering van systemen of uitrusting, met dien verstande dat tot opzettelijke emissies niet behoort het vrijkomen van minimale hoeveelheden dat gepaard gaat met de terugwinning of recycling van een ozonafbrekende stof. Emissies die voortkomen uit lekkages van een ozonafbrekende stof, ongeacht of de lekkages opzettelijk zijn, kunnen door de Partijen bij het Protocol van 1997 worden gereglementeerd.

2. Nieuwe installaties die ozonafbrekende stoffen bevatten zijn verboden op alle schepen; nieuwe installaties die hydrochloorfluorkoolwaterstoffen (HCFK's) bevatten zijn echter toegestaan tot 1 januari 2020.

3. De stoffen bedoeld in dit Voorschrift en uitrusting die deze stoffen bevat, dienen te worden ingeleverd bij de desbetreffende ontvangstvoorzieningen wanneer zij worden verwijderd van schepen.

VOORSCHRIFT 13

Stikstofoxiden (NO_x)

1. a) Dit Voorschrift is van toepassing op :

i) iedere dieselmotor met een uitgangsvermogen van meer dan 130 kW die is geïnstalleerd op een schip gebouwd op of na 1 januari 2000; en

ii) iedere dieselmotor met een uitgangsvermogen van meer dan 130 kW die op of na 1 januari 2000 een belangrijke wijziging ondergaat.

b) Dit Voorschrift is niet van toepassing op :

i) nooddieselmotoren, motoren geïnstalleerd in reddingsboten en elk middel of elke uitrusting uitsluitend bedoeld voor gebruik in noodsituaties; en

ii) motoren geïnstalleerd op schepen die uitsluitend reizen maken in wateren die vallen onder de soevereiniteit of rechtsmacht van de Staat wiens vlag het schip gerechtigd is te voeren, mits deze motoren vallen onder een door de Administratie vastgestelde alternatieve maatregel voor de beheersing van NO_x-emissies.

c) Onverminderd de bepalingen in letter a) van dit lid, kan de Administratie uitsluiting van de toepassing van dit Voorschrift toestaan voor elke dieselmotor die is geïnstalleerd op een schip dat is gebouwd of een belangrijke wijziging ondergaat voor de datum van inwerking-treding van dit Protocol, mits het schip uitsluitend reizen maakt naar havens of laad- of losplaatsen buitengaats binnen de Staat wiens vlag het schip gerechtigd is te voeren.

2. a) Voor de toepassing van dit Voorschrift wordt onder « belangrijke wijziging » verstaan een aanpassing van een motor, waarbij :

i) de motor wordt vervangen door een nieuwe motor gebouwd op of na 1 januari 2000, of

ii) een aanmerkelijke aanpassing, zoals omschreven in de NO_x Technische Code, plaatsvindt van de motor, of

iii) het maximumtoerental van de motor bij continuvermogen met meer dan 10% wordt verhoogd.

b) De NO_x-emissie voortvloeiend uit de aanpassingen bedoeld in letter a) van dit lid wordt gedocumenteerd in overeenstemming met de NO_x Technische Code ter goedkeuring door de Administratie.

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

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

CHAPITRE III. — Prescriptions relatives au contrôle des émissions provenant des navires

REGLE 12

Substances qui appauvrissent la couche d'ozone

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

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

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

REGLE 13

Oxydes d'azote (NO_x)

1. a) La présente Règle s'applique :

i) à chaque moteur diesel d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW qui est installé à bord d'un navire construit le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date; et

ii) à chaque moteur diesel d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW qui subit une transformation importante le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date.

b) La présente Règle ne s'applique pas :

i) aux moteurs diesel de secours, aux moteurs installés à bord d'embarcations de sauvetage ni aux dispositifs ou équipements destinés à être utilisés uniquement en cas d'urgence; ni

ii) aux moteurs installés à bord des navires qui effectuent uniquement des voyages dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon, sous réserve que les moteurs en question fassent l'objet d'une autre mesure de contrôle des NO_x, établie par l'Administration.

c) Nonobstant les dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, l'Administration peut exempter de l'application de la présente Règle tout moteur diesel qui est installé à bord d'un navire construit ou ayant subi une transformation importante avant la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, à condition que ce navire effectue uniquement des voyages à destination de ports ou de terminaux au large à l'intérieur de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

2. a) Aux fins de la présente Règle, « transformation importante » désigne une transformation d'un moteur par laquelle :

i) le moteur est remplacé par un moteur neuf construit le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date, ou

ii) une modification importante, telle que définie dans le Code technique sur les NO_x est apportée au moteur, ou

iii) la puissance maximale continue du moteur est accrue de plus de 10 %.

b) Les émissions de NO_x qui résultent de modifications visées à l'alinéa a) du présent paragraphe doivent être documentées conformément au Code technique sur les NO_x, aux fins d'approbation par l'Administration.

3. *a)* Behoudens het bepaalde in Voorschrift 3 van deze Bijlage is het gebruik van elke dieselmotor waarop dit Voorschrift van toepassing is, verboden, behalve wanneer de emissie van stikstofoxiden (berekend als de totale gewogen emissie van NO₂) door de motor binnen de onderstaande grenzen blijft :

- i) 17,0g/kWh wanneer *n* lager is dan 130 opm
 - ii) $45,0 \times n^{(-0,2)}$ g/kWh wanneer *n* gelijk is aan of hoger dan 130 maar lager dan 2000 opm
 - iii) 9,8 g/kWh wanneer *n* gelijk is aan of hoger dan 2000 opm
- wanneer *n* = nominaal toerental (krukasomwentelingen per minuut).

Wanneer brandstof wordt gebruikt samengesteld uit mengsels van koolwaterstoffen afkomstig van de raffinage van aardolie, dienen de testprocedure en meetmethoden in overeenstemming te zijn met de NO_x Technische Code, rekening houdend met de testcycli en wegingsfactoren omschreven in aanhangsel II bij deze Bijlage.

b) Onverminderd de bepalingen van letter *a)* van dit lid, is het gebruik van een dieselmotor toegestaan wanneer :

- i) een uitlaatgasreinigingssysteem, goedgekeurd door de Administratie in overeenstemming met de NO_x Technische Code, aangesloten wordt op de motor teneinde de NO_x-emissies aan boord te beperken tot ten minste de grenzen gespecificeerd in letter *a)*; of
- ii) een vergelijkbare methode, goedgekeurd door de Administratie rekening houdend met door de Organisatie te ontwikkelen toepasselijke richtlijnen, wordt toegepast teneinde de NO_x-emissies aan boord te beperken tot ten minste de grenzen aangegeven in letter *a)* van dit lid.

VOORSCHRIFT 14

Zwaveloxiden (SO_x)

Algemene vereisten

1. Het zwavelgehalte van brandstofolie die wordt gebruikt aan boord van schepen mag niet hoger zijn dan 4,5 % per m/m.

2. Het mondiale gemiddelde aan zwavelgehalte van brandstofolie-residuen geleverd voor gebruik aan boord van schepen dient te worden bewaakt, rekening houdend met door de Organisatie te ontwikkelen richtlijnen.

Vereisten binnen de beheersgebieden voor SO_x-emissie

3. Voor de toepassing van dit Voorschrift, omvatten de beheersgebieden voor SO_x-emissie :

a) het Baltische-Zeegebied zoals omschreven in Voorschrift 10, (1) (b) van Bijlage I; en

b) elk ander zeegebied, met inbegrip van havengebieden, aangewezen door de Organisatie in overeenstemming met criteria en procedures voor de aanwijzing van beheersgebieden voor SO_x-emissie met betrekking tot de voorkoming van luchtverontreiniging door schepen vervat in aanhangsel III bij deze Bijlage.

4. Wanneer schepen zich in een beheersgebied voor SO_x-emissie bevinden, dient aan ten minste een van de volgende voorwaarden te worden voldaan :

a) Het zwavelgehalte van brandstofolie gebruikt aan boord van schepen in een beheersgebied voor SO_x-emissie mag niet hoger zijn dan 1,5 % per m/m;

b) er wordt een uitlaatgasreinigingssysteem, goedgekeurd door de Administratie rekening houdend met door de Organisatie te ontwikkelen richtlijnen, toegepast teneinde de totale emissie van zwaveloxiden door schepen te beperken, met inbegrip van zowel hulp- als hoofdvoortstuwingsmotoren, tot 6,0 g SO_x/kWh of lager, berekend als het totale gewicht van de zwaveldioxide-emissie. Afvalstromen van het gebruik van dergelijke uitrusting worden niet geloosd in geheel of gedeeltelijk omsloten havens, havenbekkens en estuaria, tenzij door het schip volledig kan worden aangetoond dat dergelijke afvalstromen geen nadelige invloed hebben op de ecosystemen van deze geheel of gedeeltelijk omsloten havens, havenbekkens en estuaria, op basis van criteria die de autoriteiten van de Havenstaat aan de Organisatie hebben doen toekomen. De Organisatie zendt de criteria aan alle Partijen bij het Verdrag; of

3. *a)* Sous réserve des dispositions de la Règle 3 de la présente Annexe, il est interdit de faire fonctionner un moteur diesel auquel s'applique la présente Règle lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO₂) dépasse les limites suivantes :

- i) 17,0 g/kW h lorsque *n* est inférieur à 130 t/m
 - ii) $45,0 \times n^{(-0,2)}$ g/kW h lorsque *n* est égal ou supérieur à 130 t/m mais inférieur à 2 000 t/m
 - iii) 9,8 g/kW h lorsque *n* est égal ou supérieur à 2 000 t/m
- n* représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute).

Si le combustible utilisé est composé de mélanges d'hydrocarbures résultant du raffinage du pétrole, la procédure d'essai et les méthodes de mesure doivent être conformes au Code technique sur les NO_x, compte tenu des cycles d'essai et des coefficients de pondération indiqués à l'appendice II de la présente Annexe.

b) Nonobstant les dispositions de l'alinéa *a)* du présent paragraphe, il est permis de faire fonctionner un moteur diesel lorsque :

- i) le moteur comporte un dispositif d'épuration des gaz d'échappement, approuvé par l'Administration conformément au Code technique sur les NO_x, pour ramener les émissions de NO_x à bord au moins aux limites spécifiées à l'alinéa *a)*; ou
- ii) une autre méthode équivalente, approuvée par l'Administration compte tenu des directives pertinentes que doit élaborer l'Organisation, est utilisée pour ramener les émissions de NO_x à bord au moins aux limites spécifiées à l'alinéa *a)* du présent paragraphe.

REGLE 14

Oxydes de soufre (SO_x)

Prescriptions générales

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

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

Prescriptions applicables dans les zones de contrôle des émissions de SO_x

3. Aux fins de la présente Règle, les zones de contrôle des émissions de SO_x sont :

a) la zone de la mer Baltique, telle que définie à la Règle 10, (1) (b) de l'Annexe I; et

b) toute autre zone maritime, y compris les zones portuaires, désignée par l'Organisation conformément aux critères et procédures pour la désignation de zones de contrôle des émissions de SO_x aux fins de la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, lesquels figurent à l'appendice III de la présente Annexe.

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

a) la teneur en soufre du fuel-oil utilisé à bord des navires dans une zone de contrôle des émissions de SO_x ne dépasse pas 1,5 % m/m;

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

c) andere technische methoden die verifieerbaar zijn en gehandhaafd kunnen worden teneinde de SO_x-emissies te beperken tot een niveau gelijk aan hetgeen beschreven is in letter b) worden toegepast. Deze methoden dienen te worden goedgekeurd door de Administratie, rekening houdend met door de Organisatie te ontwikkelen richtlijnen.

5. Het zwavelgehalte van brandstofolie bedoeld in (1) en in (4) (a) van dit Voorschrift wordt aangetoond door de leverancier zoals vereist in Voorschrift 18 van deze Bijlage.

6. De schepen die verschillende soorten brandstofolie gebruiken teneinde te voldoen aan het bepaalde in het (4) (a) van dit Voorschrift, dienen voldoende tijd te nemen om alle brandstof met een zwavelgehalte van meer 1,5 % m/m uit het bedrijfsbrandstofsysteem te spoelen alvorens een beheersgebied voor SO_x-emissie binnen te varen. De hoeveelheid brandstofolie met een laag zwavelgehalte (minder dan of gelijk aan 1,5 %) in iedere tank alsmede de datum, het tijdstip en de positie van het schip ten tijde van de overschakeling van de ene op de andere brandstof dienen te worden opgetekend in een door de Administratie voorgeschreven logboek.

7. Gedurende de eerste twaalf maanden onmiddellijk volgend op de inwerkingtreding van dit Protocol, of van een wijziging van dit Protocol waarin een specifiek beheersgebied voor SO_x-emissie wordt aangewezen krachtens (3) (b) van dit Voorschrift, zijn schepen die een beheersgebied voor SO_x-emissie binnenvaren als bedoeld in lid (3) (a) van dit Voorschrift of schepen die een beheersgebied voor SO_x-emissie binnenvaren krachtens (3) (b) van dit Voorschrift, vrijgesteld van de vereisten van lid (4) en (6) van dit Voorschrift en van de vereisten van het vijfde lid van dit Voorschrift voorzover deze betrekking hebben op lid (4) (a), van dit Voorschrift.

VOORSCHRIFT 15

Vluchtige organische stoffen

1. Indien de emissies van vluchtige organische stoffen (VOS) door tankschepen geregeld moeten worden in havens of laad- of losplaatsen onder de rechtsmacht van een Partij bij het Protocol van 1997, worden zij gereglementeerd in overeenstemming met de bepalingen van dit Voorschrift.

2. Een Partij bij het Protocol van 1997 die havens of laad- of losplaatsen onder haar rechtsmacht aanwijst waarin VOS-emissies moeten worden gereglementeerd, dient een kennisgeving in bij de Organisatie. Deze kennisgeving bevat informatie inzake de afmetingen van de te bewaken tankers, inzake vrachten waarvoor dampemissiebewakingssystemen vereist zijn, en de datum waarop de bewaking in werking treedt. De kennisgeving wordt ten minste zes maanden voor de datum van inwerkingtreding ingediend.

3. De Regering van elke Partij bij het Protocol van 1997 die havens of laad- of losplaatsen aanwijst waarin VOS-emissies door tankschepen moeten worden geregeld verzekert dat dampemissiebewakingssystemen, door die Regering goedgekeurd rekening houdend met de door de Organisatie ontwikkelde veiligheidsnormen, beschikbaar worden gesteld in de aangewezen havens en laad- of losplaatsen, en veilig worden gebruikt op een wijze waardoor onnodig oponthoud van het schip wordt voorkomen.

4. De Organisatie verspreidt ter kennisgeving een lijst van de door de Partijen bij het Protocol van 1997 aangewezen havens en laad- of losplaatsen onder de andere Partijen bij het Protocol van 1997 en de lidstaten van de Organisatie.

5. Alle tankschepen die onderworpen zijn aan dampemissiebewaking in overeenstemming met de bepalingen van het tweede lid van dit Voorschrift dienen te worden voorzien van een door de Administratie goedgekeurd dampopvangsysteem, rekening houdend met de door de Organisatie ontwikkelde veiligheidsnormen, en dit systeem te gebruiken tijdens het laden van dergelijke ladingen. Laad- of losplaatsen waar dampemissiebewakingssystemen zijn geïnstalleerd in overeenstemming met dit Voorschrift kunnen gedurende een periode van drie jaar na de in het tweede lid genoemde datum van inwerkingtreding bestaande tankschepen toelaten die niet zijn voorzien van dampopvangsystemen.

6. Dit Voorschrift is alleen van toepassing op gasschepen wanneer het type laad-, los- en opslagsysteem de veilige opslag aan boord of het veilig terugbrengen aan land van VOS, met uitzondering van methaan, mogelijk maakt.

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

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

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

7. Durant les 12 premiers mois suivant immédiatement l'entrée en vigueur du présent Protocole, ou d'un amendement au présent Protocole désignant une zone spécifique de contrôle des émissions de SO_x en vertu du paragraphe (3) (b) de la présente Règle, les navires qui entrent dans la zone de contrôle des émissions de SO_x mentionnée au paragraphe (3) (a) de la présente Règle, ou dans une zone de contrôle des émissions de SO_x, désignée en vertu du paragraphe (3) (b) de la présente Règle, sont exemptés de l'application des prescriptions des paragraphes (4) et (6) de la présente Règle, ainsi que des prescriptions du paragraphe 5) de la présente Règle dans la mesure où elles concernent le paragraphe (4) (a) de la présente Règle.

RÈGLE 15

Composés organiques volatils

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

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

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

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

5. Tous les navires-citernes soumis à un contrôle des émissions de vapeurs conformément aux dispositions du paragraphe 2) de la présente Règle doivent être pourvus d'un collecteur de vapeurs approuvé par l'Administration compte tenu des normes de sécurité élaborées par l'Organisation et doivent utiliser ce système lors du chargement des cargaisons en question. Les terminaux qui ont mis en place des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs conformément à la présente Règle peuvent accepter les navires-citernes existants qui ne sont pas pourvus de collecteurs de vapeurs pendant une période de 3 ans après la date notifiée en vertu du paragraphe 2).

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

VOORSCHRIFT 16

Verbranding aan boord

1. Behalve zoals bepaald in het vijfde lid is verbranding aan boord alleen toegestaan in een verbrander aan boord.

2. *a)* Behalve zoals bepaald in letter *b)* van dit lid, dient op of na 1 januari 2000 iedere aan boord van een schip geïnstalleerde verbrander te voldoen aan de vereisten vervat in aanhangsel IV bij deze Bijlage. Iedere verbrander dient te worden goedgekeurd door de Administratie, rekening houdend met de door de Organisatie ontwikkelde standaard-specificaties voor verbranders aan boord;

b) De Administratie kan uitsluiting van de toepassing van letter *a)* van dit Voorschrift toestaan op elke verbrander die is geïnstalleerd aan boord van een schip voor de datum van inwerkingtreding van het Protocol van 1997, mits het schip uitsluitend reizen maakt binnen de wateren die vallen onder de soevereiniteit of rechtsmacht van de Staat wiens vlag het schip gerechtigd is te voeren.

3. Geen enkele bepaling in dit Voorschrift doet afbreuk aan het verbod in of andere vereisten van het Verdrag inzake de voorkoming van verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten van afval en andere stoffen, 1972, zoals gewijzigd, en het Protocol van 1996 daarbij.

4. Verbranding aan boord van de volgende stoffen is verboden :

a) ladingresiduen zoals bedoeld in de Bijlagen I, II en III van dit Verdrag en bijbehorende verontreinigde verpakkingsmaterialen;

b) polychloorbifenylen (PCB's);

c) vuilnis, als omschreven in Bijlage V van dit Verdrag, dat meer dan sporen van zware metalen bevat; en

d) geraffineerde aardolieproducten die halogeenvbindingen bevatten.

5. Verbranding aan boord van zuiverings-slib en oliehoudend slik ontstaan tijdens de normale bedrijfsvoering van een schip kan ook plaatsvinden in de hoofd- of hulpmotoren of ketels, maar is in die gevallen niet toegestaan binnen havens, havenbekkens en estuaria.

6. Verbranding aan boord van polyvinylchloriden (PVC's) is verboden, uitgezonderd in verbranders aan boord waarvoor typegoedkeuringscertificaten van de IMO zijn afgegeven.

7. Alle schepen met verbranders die onder dit Voorschrift vallen dienen een bedieningshandleiding van de fabrikant te bezitten, waarin aangegeven wordt hoe de verbrander moet worden bediend binnen de grenzen beschreven in het tweede lid van aanhangsel IV bij deze Bijlage.

8. Het personeel dat verantwoordelijk is voor de bediening van een verbrander dient te zijn opgeleid en in staat te zijn de aanwijzingen in de bedieningshandleiding van de fabrikant uit te voeren.

9. De temperatuur van de rookgasverbrandingsuitlaat dient te allen tijde te worden bewaakt en er mag geen afval in een verbrander aan boord met doorlopende toevoer worden gevoerd, wanneer de temperatuur lager is dan de minimaal toegestane temperatuur van 850 °C. Van verbranders aan boord met toevoer in partijen, dient de eenheid zodanig te zijn ontworpen dat de temperatuur in de verbrandingskamer binnen vijf minuten na het opstarten stijgt tot 600 °C.

10. Geen enkele bepaling uit dit Voorschrift vormt een beletsel voor het ontwikkelen, installeren en gebruiken van alternatieve thermische afvalbehandelingsvoorzieningen aan boord die voldoen aan de vereisten van dit Voorschrift of aan strengere vereisten.

VOORSCHRIFT 17

Ontvangstinrichtingen

1. De Regering van elke Partij bij het Protocol van 1997 verbindt zich ertoe zorg te dragen voor het beschikbaar stellen van toereikende inrichtingen die voorzien in de :

a) behoeften van schepen die gebruik maken van haar reparatiehavens, aan de ontvangst van ozonafbrekende stoffen en uitrusting die deze stoffen bevat en die van schepen worden verwijderd;

REGLE 16

Incinération à bord

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

2. *a)* Sauf dans le cas prévu à l'alinéa *b)* du présent paragraphe, chaque incinérateur installé à bord d'un navire le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date doit satisfaire aux prescriptions de l'appendice IV de la présente Annexe. Chaque incinérateur doit être approuvé par l'Administration, compte tenu des spécifications normalisées applicables aux incinérateurs de bord qui ont été élaborées par l'Organisation;

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

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

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

a) résidus de cargaison visés par les Annexes I^{re}, II et III de la présente Convention et matériaux contaminés utilisés pour leur conditionnement;

b) biphényles polychlorés (PCB);

c) ordures, telles que définies à l'Annexe V de la présente Convention, contenant plus que des traces de métaux lourds; et

d) produits pétroliers raffinés contenant des composés halogénés.

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

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

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

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

9. La température des gaz à la sortie de la chambre de combustion doit faire l'objet d'une surveillance permanente et les déchets ne doivent pas être chargés dans un incinérateur de bord à chargement continu lorsque la température est inférieure à la température minimale admissible de 850 °C. Dans le cas des incinérateurs à chargement discontinu, l'appareil doit être conçu de manière à ce que la température dans la chambre de combustion atteigne 600 °C dans un délai de 5 minutes après l'allumage.

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

REGLE 17

Installations de réception

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

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

b) behoeften van schepen die gebruik maken van haar havens, laad- of losplaatsen of reparatiehavens, aan de ontvangst van residuen van uitlaatgasreinigingen uit een goedgekeurd uitlaatgasreinigingssysteem indien lozing in het mariene milieu van deze residuen niet is toegestaan op grond van Voorschrift 14 van deze Bijlage;

zonder aan schepen onnodig oponthoud te veroorzaken, en

c) behoeften op het gebied van scheepssloopinrichtingen aan de ontvangst van ozonafbrekende stoffen en uitrusting die dergelijke stoffen bevat en die van schepen worden verwijderd.

2. Elke Partij bij het Protocol van 1997 stelt de Organisatie ter mededeling aan de Leden van de Organisatie in kennis van alle gevallen waarin de desbetreffende inrichtingen niet beschikbaar zijn of als ontoereikend worden aangemerkt.

VOORSCHRIFT 18

Brandstofoliekwaliteit

1. Brandstofolie voor verbrandingsdoeleinden geleverd aan en gebruikt aan boord van schepen waarop deze Bijlage van toepassing is, dient te voldoen aan de volgende vereisten :

a) behalve als bepaald in letter b) :

i) dient de brandstofolie een mengsel te zijn van koolwaterstoffen afkomstig uit de raffinage van aardolie. Dit vormt geen beletsel voor de toevoeging van kleine hoeveelheden additieven ter verbetering van bepaalde aspecten van de prestaties;

ii) dient de brandstofolie geen anorganische zuren te bevatten;

iii) dient de brandstofolie geen enkele toegevoegde stof of chemisch afval te bevatten die :

1) de veiligheid van schepen in gevaar brengt of nadelige gevolgen heeft voor de prestatie van de machines, of

2) schadelijk is voor het personeel, of

3) in het algemeen bijdraagt aan extra luchtverontreiniging; en

b) brandstofolie voor verbrandingsdoeleinden verkregen door methoden anders dan de raffinage van aardolie dient :

i) het zwavelgehalte vermeld in Voorschrift 14 van deze Bijlage niet te overschrijden;

ii) er niet toe te leiden dat een motor de NO_x-emissiegrenzen vermeld in Voorschrift 13, derde lid, letter a), van deze Bijlage overschrijdt;

iii) geen anorganisch zuur te bevatten; en

iv) 1) de veiligheid van schepen niet in gevaar te brengen en de prestaties van de machines niet nadelig te beïnvloeden, of

2) niet schadelijk te zijn voor het personeel, of

3) in het algemeen niet bij te dragen aan extra luchtverontreiniging.

2. Dit Voorschrift is niet van toepassing op steenkool in vaste vorm noch op nucleaire brandstoffen.

3. Voor ieder schip dat is onderworpen aan de Voorschriften 5 en 6 van deze Bijlage dienen gegevens over voor verbrandingsdoeleinden geleverde en aan boord gebruikte brandstofolie te worden geregistreerd door middel van een bunkerleveringsbon die ten minste de informatie vermeld in aanhangsel V bij deze Bijlage bevat.

4. De bunkerleveringsbon dient aan boord te worden gehouden op een plaats die op elk redelijk tijdstip gemakkelijk toegankelijk is voor inspectie. De bon dient te worden bewaard gedurende een periode van drie jaar nadat de brandstofolie aan boord is afgeleverd.

5. a) De bevoegde autoriteit van de Regering van een Partij bij het Protocol van 1997 kan de bunkerleveringsbonnen aan boord van elk schip waarop deze Bijlage van toepassing is controleren, terwijl het schip zich in haar haven of laad- of losplaats buitengaats bevindt; een afschrift van elke bunkerleveringsbon maken en verlangen dat de kapitein of de persoon die verantwoordelijk is voor het schip elk afschrift waarmerkt als een waarheidsgetrouw afschrift van een dergelijke bunkerleveringsbon. De bevoegde autoriteit kan ook de inhoud van iedere bon verifiëren door overleg met de haven waar de bon werd afgegeven.

b) De controle van de bunkerleveringsbonnen en het maken van waarheidsgetrouwe afschriften door de bevoegde overheid in overeenstemming met de bepalingen van dit lid dienen zo snel mogelijk te geschieden zonder aan het schip onnodig oponthoud te veroorzaken.

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

sans imposer de retards indus aux navires, et

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

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

REGLE 18

Qualité du fuel-oil

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

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

i) le fuel-oil doit être un mélange d'hydrocarbures résultant du raffinage du pétrole. Il peut toutefois incorporer de petites quantités d'additifs destinés à améliorer certains aspects liés à la performance;

ii) le fuel-oil doit être exempt d'acides inorganiques; et

iii) le fuel-oil ne doit contenir aucun additif ou déchet chimique qui :

1) compromette la sécurité du navire ou affecte la performance des machines, ou

2) soit nuisible pour le personnel, ou

3) contribue globalement à accroître la pollution de l'atmosphère; et

b) le fuel-oil destiné à la combustion qui est obtenu par des procédés autres que le raffinage du pétrole ne doit pas :

i) dépasser la teneur en soufre indiquée à la Règle 14 de la présente Annexe;

ii) provoquer un dépassement, par un moteur, des limites d'émission de NO_x, spécifiées à la Règle 13, 3), a) de la présente Annexe;

iii) contenir des acides inorganiques; et

iv) 1) compromettre la sécurité du navire ou affecter la performance des machines, ou

2) être nuisible pour le personnel, ou

3) contribuer globalement à accroître la pollution de l'atmosphère.

2. La présente Règle ne s'applique pas au charbon sous forme solide, ni aux combustibles nucléaires.

3. Pour chaque navire visé par les Règles 5 et 6 de la présente Annexe, les détails du fuel-oil qui est livré et utilisé aux fins de combustion à bord doivent être consignés dans une note de livraison de soutes, laquelle doit contenir au moins les renseignements spécifiés à l'appendice V de la présente Annexe.

4. La note de livraison de soutes doit être conservée à bord dans un endroit où elle soit facilement accessible aux fins d'inspection à tout moment raisonnable. Elle doit être conservée pendant une période de trois ans à compter de la livraison du fuel-oil à bord.

5. a) L'autorité compétente du Gouvernement d'une Partie au Protocole de 1997 peut inspecter les notes de livraison de soutes à bord de tout navire auquel s'applique la présente Annexe alors que le navire se trouve dans son port ou terminal au large; elle peut faire une copie de chaque note de livraison et demander au capitaine ou à la personne responsable du navire de certifier que chaque copie est une copie conforme de la note de livraison de soutes en question. L'autorité compétente peut aussi vérifier le contenu de chaque note en contactant le port où la note a été délivrée.

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

6. De bunkerafleveringsbon dient vergezeld te gaan van een representatief monster van de geleverde brandstofolie rekening houdend met de door de Organisatie te ontwikkelen richtlijnen. Het monster dient te worden verzegeld en getekend door de vertegenwoordiger van de leverancier en de kapitein of de officier die verantwoordelijk is voor het bunkeren bij de voltooiing van het bunkeren en aan boord van het schip te worden gehouden, totdat de brandstofolie grotendeels is verbruikt, maar in ieder geval gedurende een tijdvak van ten minste twaalf maanden vanaf het tijdstip van levering.

7. De partijen bij het Protocol van 1997 verbinden zich ertoe ervoor zorg te dragen dat door hen aangewezen autoriteiten :

a) een register voeren van plaatselijke leveranciers van brandstofolie;
b) van de plaatselijke leveranciers verlangen dat zij de bunkerafleveringsbon en het monster overleggen als vereist in dit Voorschrift, en gewaarmerkt door de brandstofolieleverancier dat de brandstofolie voldoet aan de vereisten van de Voorschriften 14 en 18 van deze Bijlage;

c) van de plaatselijke leveranciers verlangen dat zij een afschrift van de bunkerafleveringsbon bewaren gedurende ten minste drie jaar voor inspectie en verificatie door de havenstaat, indien nodig;

d) passende maatregelen treffen tegen brandstofolieleveranciers van wie is aangetoond dat zij brandstofolie leveren die niet overeenkomt met hetgeen vermeld is op de bunkerafleveringsbon;

e) de Administratie informeren over elk schip dat brandstofolie ontvangt die niet blijkt te voldoen aan de vereisten van Voorschrift 14 of 18 van deze Bijlage; en

f) de Organisatie ter mededeling aan de Partijen bij het Protocol van 1997 informeren over alle gevallen waarin brandstofolieleveranciers niet hebben voldaan aan de vereisten vermeld in Voorschrift 14 of 18 van deze Bijlage.

8. In verband met de havenstaatsinspecties die door de Partijen bij het Protocol van 1997 worden uitgevoerd, verbinden de Partijen er zich voorts toe :

a) de Partij of een staat die geen Partij is onder wiens rechtsmacht de bunkerafleveringsbon is afgegeven, te informeren over gevallen waarin brandstofolie is geleverd die niet voldoet, en daarbij alle relevante informatie te verstrekken; en

b) te verzekeren dat passende herstelmaatregelen worden getroffen om brandstofolie waarvan ontdekt is dat deze niet aan de vereisten voldoet alsnog daaraan te laten voldoen.

VOORSCHRIFT 19

Eisen voor platforms en olieboorinstallaties

1. Met inachtneming van de bepalingen van het tweede en derde lid van dit Voorschrift dienen vaste en drijvende platforms en boorinstallaties te voldoen aan de vereisten van deze Bijlage.

2. Emissies die direct voortvloeien uit de opsporing, winning en de bijbehorende buitengaats bewerking van minerale rijkdommen in de zeebodem, zijn overeenkomstig artikel 2, derde lid, letter b), onder ii., van dit Verdrag, vrijgesteld van de bepalingen van deze Bijlage. Dergelijke emissies omvatten :

a) emissies die voortvloeien uit de verbranding van stoffen die uitsluitend en direct het gevolg zijn van de opsporing, winning en de bijbehorende buitengaats bewerking van minerale rijkdommen in de zeebodem, met inbegrip van maar niet beperkt tot het affakkelen van koolwaterstoffen en de verbranding van boorgruis en/of boorspoelingen bij de afwerking van de put en testoperaties en het affakkelen als gevolg van het spoelen naar de oppervlakte;

b) vrijgekomen gassen en vluchtige stoffen die worden meegevoerd met boorspoelingen en gruis;

c) emissies die uitsluitend en direct verband houden met de bewerking, behandeling of opslag van mineralen uit de zeebodem; en

d) emissies van dieselmotoren die uitsluitend worden gebruikt voor de opsporing, winning en bijbehorende buitengaats bewerking van minerale rijkdommen uit de zeebodem.

3. De vereisten van Voorschrift 18 van deze Bijlage zijn niet van toepassing op het gebruik van koolwaterstoffen die ter plaatse worden geproduceerd en vervolgens worden gebruikt als brandstof, indien goedgekeurd door de Administratie.

6. La note de livraison de soutes doit être accompagnée d'un échantillon représentatif du fuel-oil livré compte tenu des directives que doit élaborer l'Organisation. L'échantillon doit être scellé et recevoir la signature du représentant du fournisseur et celle du capitaine ou de l'officier chargé de l'opération de soutage lorsque les opérations de soutage sont terminées, et il doit être conservé sous le contrôle du navire jusqu'à ce que le fuel-oil soit en grande partie consommé mais en tout cas pendant une période d'au moins 12 mois à compter de la date de livraison.

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

a) tiennent un registre des fournisseurs locaux de fuel-oil;

b) exigent des fournisseurs locaux qu'ils établissent la note de livraison de soutes et fournissent un échantillon conformément aux prescriptions de la présente Règle, le fournisseur du fuel-oil attestant que le fuel-oil satisfait aux prescriptions des Règles 14 et 18 de la présente Annexe;

c) exigent des fournisseurs locaux qu'ils conservent une copie de la note de livraison de soutes pendant trois ans au moins aux fins d'inspection et de vérification par l'Etat du port, si nécessaire;

d) prennent des mesures appropriées à l'encontre des fournisseurs de fuel-oil qui s'avèrent avoir livré du fuel-oil qui n'est pas conforme aux indications de la note de livraison de soutes;

e) informent l'Administration de tout cas où un navire a reçu du fuel-oil qui s'est avéré ne pas satisfaire aux prescriptions de la Règle 14 ou de la Règle 18; et

f) informent l'Organisation, pour communication aux Parties au Protocole de 1997, de tous les cas où des fournisseurs de fuel-oil n'ont pas satisfait aux prescriptions spécifiées dans la Règle 14 ou la Règle 18 de la présente Annexe.

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

a) informer la Partie ou la non-Partie sous la juridiction de laquelle la note de livraison de soutes a été délivrée des cas de livraison de fuel-oil ne satisfaisant pas aux prescriptions, en fournissant tous les renseignements pertinents; et

b) s'assurer que les mesures correctives nécessaires sont prises pour rendre conforme le fuel-oil qui s'est avéré ne pas satisfaire aux prescriptions.

RÈGLE 19

Prescriptions applicables aux plates-formes et installations de forage

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

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

a) les émissions provenant de l'incinération de substances qui résultent uniquement et directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des ressources minérales du fond des mers, y compris, sans que cette liste soit limitative, la combustion en torchères d'hydrocarbures et l'incinération de débris de forage, boues et/ou fluides stimulateurs durant les opérations d'achèvement et d'essai des puits et la combustion en torchères résultant de conditions de reflux;

b) les dégagements de gaz et de composés volatils entraînés dans les fluides de forage et les débris de forage;

c) les émissions liées uniquement et directement au traitement, à la manutention ou au stockage de minéraux du fond des mers; et

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

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

Staten	Datum Authenticatie	Type instemming	Datum instemming	Datum interne inwerkingtreding
AZERBEIDZJAN		Toetreding	16/07/2004	19/05/2005
BAHAMAS, DE		Toetreding	08/11/2001	19/05/2005
BANGLADESH		Toetreding	18/12/2002	19/05/2005
BARBADOS		Toetreding	05/04/2004	19/05/2005
BELGIE		Toetreding	27/02/2006	27/05/2006
BULGARIJE		Toetreding	03/12/2004	19/05/2005
CYPRUS		Toetreding	06/10/2004	19/05/2005
DENEMARKEN	14/10/1998	Bekrachtiging	18/12/2002	19/05/2005
DUITSLAND		Toetreding	17/06/2003	19/05/2005
ESTLAND		Toetreding	18/07/2005	18/10/2005
FINLAND	16/06/1998	Bekrachtiging	31/03/2005	30/06/2005
FRANKRIJK		Toetreding	15/07/2005	15/10/2005
GRIEKENLAND		Toetreding	28/05/2003	19/05/2005
VERENIGD KONINKRIJK		Toetreding	05/08/2004	19/05/2005
JAPAN		Toetreding	15/02/2005	19/05/2005
KROATIE		Toetreding	04/05/2005	04/08/2005
LIBERIA		Toetreding	28/08/2002	19/05/2005
LITOUWEN		Toetreding	13/09/2005	13/12/2005
LUXEMBURG		Toetreding	21/11/2005	21/02/2006
MARSHALL (EIL.)		Toetreding	07/03/2002	19/05/2005
NOORWEGEN	21/12/1998	Ondertekening	21/12/1998	19/05/2005
PANAMA		Toetreding	13/05/2003	19/05/2005
POLEN		Toetreding	29/04/2005	29/07/2005
SAINT KITTS EN NEVIS		Toetreding	02/03/2005	02/06/2005
SAMOA		Toetreding	18/05/2004	19/05/2005
SAUDI-ARABIE		Toetreding	23/05/2005	23/08/2005
SINGAPORE		Toetreding	10/08/2000	19/05/2005
SLOVENIE		Toetreding	03/03/2006	03/06/2006
SPANJE		Toetreding	26/09/2003	19/05/2005
TUVALU		Toetreding	02/12/2005	02/03/2006
VANUATU		Toetreding	15/03/2004	19/05/2005
VERENIGDE STATEN	22/12/1998			
ZWEDEN	18/05/1998	Ondertekening	18/05/1998	19/05/2005

Etats	Date authentification	Type de consentement	Date consentement	Entrée en vigueur locale
ALLEMAGNE		Adhésion	17/06/2003	19/05/2005
ARABIE SAOUDITE		Adhésion	23/05/2005	23/08/2005
AZERBAIDJAN		Adhésion	16/07/2004	19/05/2005
BAHAMAS		Adhésion	08/11/2001	19/05/2005
BANGLADESH		Adhésion	18/12/2002	19/05/2005
BARBADE		Adhésion	05/04/2004	19/05/2005
BELGIQUE		Adhésion	27/02/2006	27/05/2006
BULGARIE		Adhésion	03/12/2004	19/05/2005
CHYPRE		Adhésion	06/10/2004	19/05/2005
CROATIE		Adhésion	04/05/2005	04/08/2005
DANEMARK	14/10/1998	Ratification	18/12/2002	19/05/2005
ESPAGNE		Adhésion	26/09/2003	19/05/2005
ESTONIE		Adhésion	18/07/2005	18/10/2005
ETATS-UNIS	22/12/1998			
FINLANDE	16/06/1998	Ratification	31/03/2005	30/06/2005
FRANCE		Adhésion	15/07/2005	15/10/2005
ROYAUME UNI		Adhésion	05/08/2004	19/05/2005
GRECE		Adhésion	28/05/2003	19/05/2005
JAPON		Adhésion	15/02/2005	19/05/2005
LIBERIA		Adhésion	28/08/2002	19/05/2005
LITUANIE		Adhésion	13/09/2005	13/12/2005
LUXEMBOURG		Adhésion	21/11/2005	21/02/2006
MARSHALL (ILES)		Adhésion	07/03/2002	19/05/2005
NORVEGE	21/12/1998	Signature	21/12/1998	19/05/2005
PANAMA		Adhésion	13/05/2003	19/05/2005
POLOGNE		Adhésion	29/04/2005	29/07/2005
SAINT KITTS ET NEVIS		Adhésion	02/03/2005	02/06/2005
SAMOA		Adhésion	18/05/2004	19/05/2005
SINGAPOUR		Adhésion	10/08/2000	19/05/2005
SLOVENIE		Adhésion	03/03/2006	03/06/2006
SUEDE	18/05/1998	Signature	18/05/1998	19/05/2005
TUVALU		Adhésion	02/12/2005	02/03/2006
VANUATU		Adhésion	15/03/2004	19/05/2005