

T.C.
BAŞBAKANLIK
Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü

Sayı : B.02.0.KKG.0.10/101-351 **1986**

2 / 3 / 2012

Konu : Kanun Tasarısı

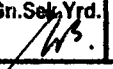
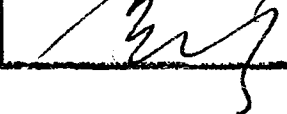
TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışişleri Bakanlığı'na hazırlanan ve Başkanlığınıza arzı Bakanlar Kurulu'na 25/1/2012 tarihinde kararlaştırılan "1978 Protokolü ile Değişik 1973 Tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmeyi Değiştiren 1997 Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı" ile gerekçesi ilişikte gönderilmiştir.

Gereğini arz ederim.


Recep Tayyip ERDOĞAN
Başbakan

EKİ :
1- Kanun Tasarısı
2- Gerekçe

TBMM BAŞKANLIĞI				
Tali Komisyon	Bağcılık, İmmar, Kestane, Turizm - Avrupa Birliği Uyum - Çevre			
Esas Komisyon	Dışişleri			
Tarih:		15 Mart 2012		E. No: 1/587
Ysm. Uzm.	Bşk. Yrd.	Başkan	Gn. Sek. Yrd.	Gn. Sek.
				
TBMM BAŞKANI				

GEREKÇE

1978 Protokolü ile Değişik 1973 Tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmeyi Değiştiren 1997 Protokolü ile “Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi için Kurallar” isimli Ek VI (MARPOL Ek VI) Sözleşme’ye eklenmiş ve 19 Mayıs 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Hâlihazırda, dünya deniz taşımacılığı tonajının % 88.90’ünü temsil eden 63 ülke bu Protokole taraf olmuştur.

Protokol ile, ozon tabakasına zarar veren emisyonların salınımının önlenmesi ile gemilerin baca (egzost) gazlarından çıkan azot oksit ve kükürt oksit içeren emisyonların sınırlandırılmasına ilişkin yeni düzenlemeler getirilmektedir.

Büyük tonajda uluslararası sefer yapan tüm gemilerle sabit ve yüzer sondaj üniteleri ve diğer platformları kapsayan bu Ek ile gemi yakıtının kükürt ve sülfür oranı sınırlandırılmış, gemi bacalarının kükürt oksit emisyonunu sınırlandırmaya imkân veren sistemler ile donatılması zorunlu hale getirilmiş, 1 Ocak 2000 tarihinden sonra inşa edilen gemilere takılmış olan 130 kW ve üstü güce sahip olan tüm yeni gemi dizel motorlarının azot oksit emisyonu bakımından gerekliliklere uygun olması şartı getirilmiş ve Ek kapsamındaki gemiler için Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası düzenlenmesi zorunlu hale getirilmiştir.

1997’de Kyoto/Japonya’da gerçekleştirilen “Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi Üçüncü Taraflar Konferansı” neticesinde imzalanan ve 2005 yılında yürürlüğe giren “Kyoto Protokolü” çerçevesinde sera gazı emisyonlarının sınırlandırılması ya da azaltılması için taahhütte bulunulmuştur.

Kyoto Protokolünde gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması konusu Protokol’ün genel hedeflerinden ayrı olarak değerlendirilmiş, gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması veya sınırlandırılması görevi Protokol’ün taraflarına ve Uluslararası Denizcilik Örgütü’ne (IMO) verilmiştir. IMO kendisine verilen bu görevi MARPOL Ek VI’ yı oluşturarak yerine getirmiştir. Bu nedenle, Kyoto Protokolünü onaylamış bir ülke olarak, Kyoto Protokolün denizlerdeki uzantısı anlamındaki MAPROL 1997 Protokolüne taraf olunması önem arz etmektedir.

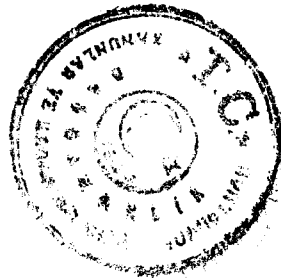
Ayrıca ulusal mevzuatımızın Avrupa Birliği mevzuatı ile uyumlaştırılması amacı ile yapılan çalışmalar sonucunda, denizcilik yakıtlarını da içeren bazı yakıtların kükürt oranlarına sınırlamalar getiren 99/32/EC sayılı AB Direktifi’ne uygun olarak “Bazı Akaryakıt Türlerindeki Kükürt Oranının Azaltılmasına İlişkin Yönetmelik” yürürlüğe konulmuştur.

Bu Yönetmelik ile paralel olarak yayımlanan “Denizcilik Yakıtlarına İlişkin Teknik Düzenleme Tebliği” ile II. Grup deniz motorini ile ilgili düzenleme yapılarak kükürt içeriği %1.5’i geçen II. Grup deniz motorininin piyasaya arzı 01/11/2009 tarihinde yasaklanmış ve “Denizcilik Yakıtlarına İlişkin Teknik Düzenleme Tebliği’nde Değişiklik Yapılmasına İlişkin Tebliğ” ile denizcilik yakıtları içerisinde yer alan I. Grup deniz motorini ile ilgili düzenleme yapılmış ve kükürt içeriği % 0.1’i geçen I. Grup deniz motorininin piyasaya arzı 31/12/2011 tarihinden sonra yasaklanmıştır.

1997 Protokol’ü kapsamına giren ve yabancı limanlara giden Türk Bayraklı gemiler, liman devleti kontrolü ve uygulamaları gereği, Ülkemiz taraf olmamasına rağmen, Ek VI hükümlerine tabi olmaktadır. Söz konusu Protokole taraf olduğumuz takdirde Türk limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilere de bu Ek’in hükümlerini aynı şekilde uygulamaya yönelik yasal zemin oluşturulacaktır.



Anılan nedenlere 1978 Protokolü ile Değişik 1973 Tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmeyi Değiştiren 1997 Protokolü'ne taraf olunmasının ulusal mevzuatımızın uluslararası mevzuata uyumunun hızlı bir şekilde sağlanması bakımından önemli olduğu değerlendirilmektedir.



T/ 357

1978 PROTOKOLÜ İLE DEĞİŞİK 1973 TARİHLİ DENİZLERİN GEMİLER
TARAFINDAN KİRLETİLMESİNİN ÖNLENMESİNE AİT
ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYİ DEĞİŞTİREN
1997 PROTOKOLÜNE KATILMAMIZIN UYGUN
BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

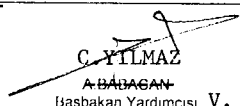
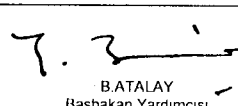
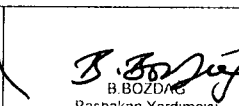
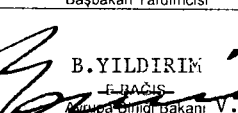
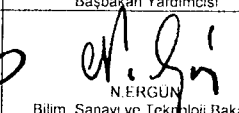
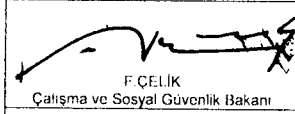
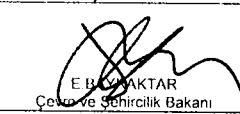
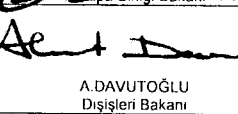
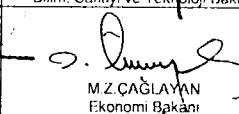
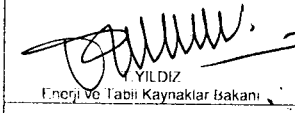
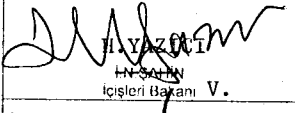
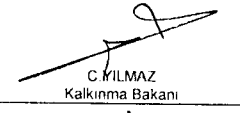
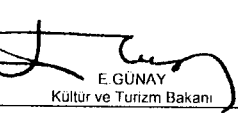
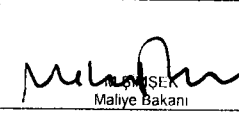
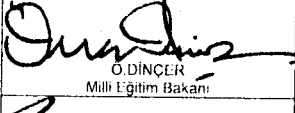
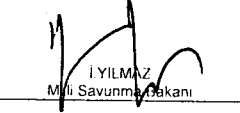
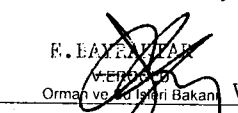
MADDE 1- (1) 26 Eylül 1997 tarihinde kabul edilen "1978 Protokolü ile Değişik 1973 Tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmeyi Değiştiren 1997 Protokolü"ne katılmamız uygun bulunmuştur.

MADDE 2- (1) Protokolün teknik eklerine ilişkin değişiklikleri onaylamaya Bakanlar Kurulu yetkilidir.

MADDE 3- (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 4- (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

RECEP TAYYİP ERDOĞAN
BAŞBAKAN

 B. ARINÇ Başbakan Yardımcısı	 C. YILMAZ Başbakan Yardımcısı V.	 B. BATALAY Başbakan Yardımcısı	 B. BOZDOĞ Başbakan Yardımcısı
 S. ERGİN Adalet Bakanı	 A. SAHİN Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı	 B. YILDIRIM Dışişleri Bakanı V.	 N. ERGÜN Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı
 F. ÇELİK Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı	 E. BAYRAKTAR Çevre, Şehircilik ve İklim Bakanlığı	 A. DAVUTOĞLU Dışişleri Bakanı	 M. Z. ÇAĞLAYAN Ekonomi Bakanı
 Y. YILDIZ Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı	 S. KILIÇ Gençlik ve Spor Bakanı	 M. MEKER Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanı	 H. YAZICI Gümrük ve Ticaret Bakanı
 H. YAZICI İçişleri Bakanı V.	 C. KILMAZ Kalkınma Bakanı	 E. GÜNAY Kültür ve Turizm Bakanı	 M. İSİKER Maliye Bakanı
 O. DİNÇER Millî Eğitim Bakanı	 İ. YILMAZ Millî Savunma Bakanı	 F. EYELER Orman ve Köy İşleri Bakanı V.	 R. AKDAĞ Sağlık Bakanı
 B. YILDIRIM Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı			

Dosya No.

101- 351

137

4

**1978 PROTOKOLÜ İLE DEĞİŞİK 1973 TARİHLİ DENİZLERİN GEMİLER
TARAFINDAN KİRLLETİLMESİNİN ÖNLENMESİNE AİT ULUSLARARASI
SÖZLEŞMEYİ DEĞİŞTİREN 1997 PROTOKOLÜ**

BU PROTOKOLÜN TARAFLARI,

1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme ile ilgili 1978 Protokolü'nün de TARAFLARI OLARAK,

Gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesi ihtiyacını KABUL EDEREK,

Çevre ve Kalkınma hakkındaki Rio Bildirgesinin önleyici yaklaşımlarının uygulanmasını öngören 15. ilkesini ANIMSAYARAK,

Söz konusu amacın, 1978 Protokolü ile değişik 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme'yi değiştiren 1997 Protokolü'nün akdedilmesiyle en iyi şekilde gerçekleştirilebileceğini GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK

Aşağıdaki hususlarda ANLAŞMIŞLARDIR:

Madde 1

Değişiklik Yapılacak Doküman

Bu Protokol ile değiştirilen doküman, 1978 Protokolü ile değişik 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme'dir (bundan sonra "Sözleşme" olarak anılacaktır).

Madde 2

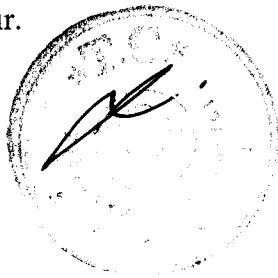
Sözleşme'ye Ek VI'nın Eklenmesi

Bu Protokol'ün ekinde düzenlenmiş olan Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi için Kurallar isimli Ek VI Sözleşme'ye eklenmiştir.

Madde 3

Genel Yükümlülükler

1. İşbu Protokol'ün Tarafları, Sözleşme'yi ve bu Protokol'ü, kendi aralarında tek bir doküman olarak değerlendirir ve yorumlar.
2. Bu Protokol'e yapılan atıflar aynı zamanda Protokol'ün Ek'ine de yapılmış sayılır.



Madde 4

Değişiklik Usulü

Ek VI ve lahikalarında yapılan bir değişiklik için Sözleşme'nin 16. maddesi uygulanırken, "Bu Sözleşme'ye Taraf olan bir Devlet" ifadesi, söz konusu Ek'e Taraf olan bir devlet olarak yorumlanır.

NIHAİ HÜKÜMLER

Madde 5

İmza, Onay, Kabul, Uygun Bulma ve Katılım

1. Bu Protokol, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (bundan sonra "Örgüt" olarak anılacaktır) Genel Merkezinde 1 Ocak 1998 tarihinden 31 Aralık 1998 tarihine kadar imzaya açık olacak, bu tarihten sonra ise katılım için açık tutulacaktır. Bu Protokole sadece 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme ile ilgili 1978 Protokolü'ne (bundan sonra "1978 Protokolü" olarak anılacaktır) taraf olan Akit Devletler;

(a) onay, kabul veya uygun bulma kaydı olmaksızın imzalamak,

(b) bilahare onaylamak, kabul etmek veya uygun bulmak üzere onay, kabul veya uygun bulma şartıyla imzalamak veya

(c) katılım

suretiyle Taraf olabilir.
2. Onay, kabul, uygun bulma veya katılım, buna ilişkin bir belgenin Örgüt'ün Genel Sekreteri'ne (bundan sonra "Genel Sekreter" olarak anılacaktır) tevdi edilmesi ile gerçekleşir.

Madde 6

Yürürlük

1. Bu Protokol, ticaret filolarının toplamı, dünyadaki deniz ticaret filosunun toplam gros tonajının en az %50'sini oluşturan en az on beş devletin Protokolün 5. maddesi uyarınca bu Protokole Taraf olduğu tarihten on iki ay sonra yürürlüğe girer.
2. Bu Protokol yürürlüğe girdikten sonra tevdi edilen herhangi bir onay, kabul, uygun bulma veya katılım belgesi, tevdi tarihinden üç ay sonra yürürlüğe girer.
3. Sözleşme'nin 16. maddesi uyarınca bu Protokol'e ilişkin herhangi bir değişikliğin kabul edilmesinin öngörüldüğü tarihten sonra tevdi edilen bir onay, kabul, uygun bulma veya katılım belgesi, bu Protokol'ün değiştirilmiş şekline uygulanır.



Madde 7

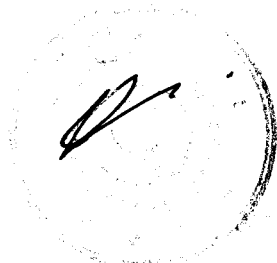
Fesih

1. Bu Protokol, Taraflardan herhangi biri tarafından Protokol'ün kendisi için yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beş yıl geçmesini müteakip, herhangi bir zamanda feshedilebilir.
2. Fesih, Genel Sekreter'e bir fesih belgesinin tevdi edilmesi ile gerçekleşir.
3. Fesih işlemi, fesih belgesinin Genel Sekreter tarafından alınmasından on iki ay sonra veya fesih belgesinde belirtilen daha uzun bir sürenin bitiminden sonra yürürlüğe girer.
4. 1978 Protokolü'nün VII. Maddesi uyarınca 1978 Protokolü'nün feshedilmesi durumunda, bu madde uyarınca bu Protokol de feshedilmiş kabul edilir. Bu Protokol'ün feshedilmesi, 1978 Protokolü'nün VII. Maddesi uyarınca 1978 Protokolü'nün feshi ile aynı tarihte gerçekleşir.

Madde 8

Tevdi Makamı

1. Bu Protokol, Genel Sekreter'e tevdi edilir (bundan sonra "Tevdi Makamı" olarak anılacaktır).
2. Tevdi Makamı;
 - (a) Bu Protokol'ü imzalayan veya Protokol'e katılan bütün Devletlere:
 - (i) atılan her bir yeni imzayı veya tevdi edilen onay, kabul, uygun bulma veya katılım belgesini, tarihi ile birlikte;
 - (ii) bu Protokol'ün yürürlüğe giriş tarihini
 - (iii) bu Protokol'e ilişkin herhangi bir fesih belgesinin tevdi edilmesini, alınış tarihini ve feshin yürürlüğe giriş tarihinibildirir ve
 - (b) Bu Protokolün onaylanmış asıl kopyalarını, Protokolü imzalamış veya Protokole katılmış bütün Devletlere gönderir.
3. Bu Protokol yürürlüğe girdiği zaman, bir onaylanmış asıl kopyası, Tevdi Makamı tarafından Birleşmiş Milletler Şartı'nın 102. maddesi uyarınca tescil edilmek ve yayımlanmak üzere Birleşmiş Milletler Sekreterliği'ne gönderilir.



Madde 9

Diller

Bu Protokol, her bir metin eşit derecede geçerli olmak üzere Arapça, Çince, İngilizce, Fransızca, Rusça ve İspanyolca dillerinde tek nüsha olarak tanzim edilmiştir.

Bu Protokol, Hükümetleri tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş aşağıdaki kişiler tarafından imzalanmıştır.

Bin dokuz yüz doksan yedi yılının Eylül ayının yirmi altıncı günü LONDRA'DA İMZALANMIŞTIR.

EK

1978 PROTOKOLÜ İLE DEĞİŞİK 1973 TARİHLİ DENİZLERİN GEMİLER TARAFINDAN KİRLETİLMESİNİN ÖNLENMESİNE AİT ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE EK VI'NIN EKLENMESİ

Mevcut Ek V'ten sonra aşağıda yer alan yeni Ek VI ilave edilmiştir.

EK VI

GEMİLERDEN KAYNAKLANAN HAVA KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN KURALLAR

BÖLÜM I – GENEL

KURAL 1

Uygulama

Bu Ek'in hükümleri, bu Ek'in 3., 5., 6., 13., 15., 18. ve 19. Kurallarında açıkça aksinin öngörüldüğü durumlar hariç olmak üzere, bütün gemiler için uygulanır.

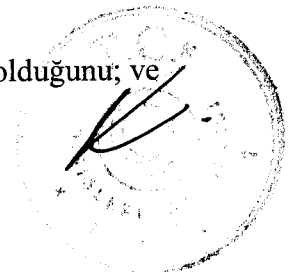
KURAL 2

Tanımlar

Bu Ek'in amaçları bakımından;

(1) “Benzer inşa safhası”;

(a) inşaatın, belirli bir gemi tipi olarak tanımlanabilecek aşamaya gelmiş olduğunu; ve



- (b) geminin donanımının, tahmin edilen tüm yapısal malzeme kütlelerinin, en az olan esas olmak üzere, ağırlık olarak 50 tonunun veya %1'nin tamamlanmış olduğunu ifade eder.
- (2) “Sürekli besleme”: insineratör normal çalışma konumunda ve yanma odasının çalışma sıcaklığı 850 ile 1200 C° arasında iken, insan müdahalesi olmadan yanma odasına atık verilmesi işlemini ifade eder.
- (3) “Salınım”: Bu Ek uyarınca kontrole tabi olan maddelerin gemilerden atmosfere veya denize tahliye edilmesini ifade eder.
- (4) “Yeni kurulumlar”: Bu Ek’in 12. Kuralı gereğince, Ek’in yürürlüğe girdiği tarihten sonra bir gemiye portatif yeni yangın söndürme üniteleri ve yalıtımı içeren sistem, donanım veya diğer malzemelerin tesis edilmesini ifade eder, ancak daha önce monte edilen sistemlerin onarım veya yeniden doldurulması işlemlerini içermez.
- (5) “NO_x Teknik Kodu”: 2 sayılı Konferans kararı ile kabul edilen ve Örgüt tarafından, bu Sözleşme’nin bir Ek’inin lahikasına uygulanan değişiklik usulleri ile ilgili 16. Maddesinin hükümleri uyarınca kabul edilerek yürürlüğe konulmak suretiyle değiştirilmesi mümkün olan, Deniz Dizel Makinelerinden Yayılan Azot Oksit Salınımının Kontrolü hakkındaki Teknik Kodu ifade eder.
- (6) “Ozon inceltici maddeler”: 1987 tarihli Ozon Tabakasını İncelten Maddeler Hakkındaki Montreal Protokolünün 1. maddesinin 4. paragrafından tanımlanmış ve bu Ek’in uygulanması veya yorumlanması esnasında söz konusu Protokolün yürürlükte olan Ek A, B, C veya E’inde belirtilmiş olan maddeleri ifade etmektedir.

Gemide bulunabilecek “Ozon inceltici maddeler”, bunlarla sınırlı olmamakla birlikte şunları içerir:

Halon 1211	Bromoklorodiflorometan
Halon 1301	Bromotriflorometan
Halon 2402	1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetraflorometan (Halon 114B2 olarak da bilinmektedir)
CFC-11	Trikloroflorometan
CFC-12	Diklorodiflorometan
CFC-113	1,1,2-Triklor-1,2,2-trifloroetan
CFC-114	1,2-Diklor-1,1,2,2-tetrafloroetan
CFC-115	Kloropentafloroetan

- (7) “Slaç yağı”: yakıt veya yağlama yağı seperatörlerinden sızan yağları, ana veya yardımcı makinelerden sızan atık yağlama yağlarını veya sintine suyu seperatörleri, yağ filtre tertibatı ya da taşıtı tavalarından dökülen atık yağları ifade eder.
- (8) “Gemide atık yakımı”: Geminin normal işletimi esnasında oluşan atık veya diğer maddelerin gemide yakılmasını ifade eder.
- (9) “Gemi insineratörü”: Esasen atık yakma amacıyla tasarlanmış bir gemi teçhizatını ifade eder.



- (10) “İnşa edilmiş gemiler”: omurgası kızığa konulmuş veya benzer inşa safhasında olan gemileri ifade eder.
- (11) “SO_x Salınım Kontrol Alanı”: SO_x’ten kaynaklanan hava kirliliğini ve bunun kara ve deniz alanlarındaki olumsuz etkilerini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için özel zorunlu SO_x salınımı önlemlerinin kabul edilmesini gerektiren bir alanı ifade eder. SO_x Salınım Kontrol Alanları, bu Ek’in Kural 14’ünde belirtilen alanları da içerir.
- (12) “Tanker”: Bu Sözleşme’nin Ek I’inin Kural 1(4)’ünde tanımlanan petrol tankerini veya Ek II’sinin Kural 1(1)’inde tanımlanan bir kimyasal tankeri ifade eder.
- (13) “1997 Protokolü”: 1978 Protokolü ile değişik 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme’yi değiştiren 1997 Protokolünü ifade eder.

KURAL 3

Genel İstisnalar

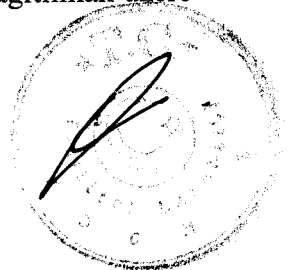
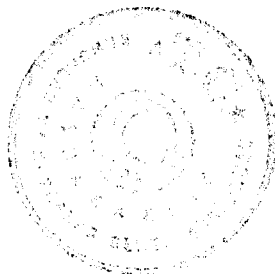
Bu Ek’in Kuralları:

- (a) bir geminin emniyetinin sağlanması veya denizde can kurtarılması amacıyla yapılan salınımlar için veya
- (b) bir gemide veya gemi donanımında meydana gelen hasar nedeniyle oluşan salınımlar için uygulanmaz, ancak:
 - (i) hasarın oluşmasından veya salınımın tespit edilmesinden sonra salınımın önlenmesi veya asgari düzeye indirilmesi için tüm makul önlemlerin alınmış olması gerekir ve
 - (ii) gemi sahibi veya kaptanın kasten veya dikkatsizce ya da muhtemelen hasara neden olacağını bilerek hareket ettiği durumlar hariçtir.

KURAL 4

Eşdeğerler

- (1) İdare, bu Ek’in gerektirdiği bir parça, malzeme, teçhizat veya donanım yerine en az bu Ek’te öngörülen düzeyde etkinliğe sahip başka bir parça, malzeme, teçhizat veya donanımın kullanılmasına izin verebilir.
- (2) Bu Ek’te öngörülenlere alternatif olarak başka bir parça, malzeme, teçhizat veya donanımın kullanılmasına izin veren bir İdare, buna ilişkin detayları bu Sözleşme’nin Taraflarına bildirilmesi ve varsa gerekli işlemlerin yapılması amacıyla dağıtılmak üzere Örgüt’e iletir.

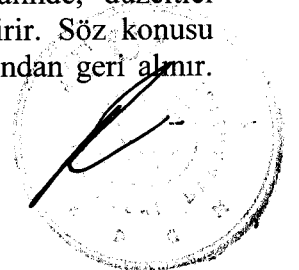
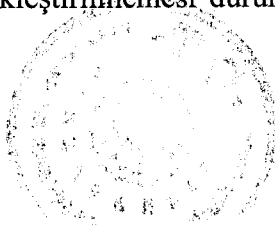


BÖLÜM II – DENETİM, BELGELENDİRME VE KONTROL YÖNTEMLERİ

KURAL 5

Denetim ve Kontroller

- (1) 400 gros ton veya üzerindeki gemiler ile sabit veya yüzer konumdaki sondaj donanımları ve diğer platformlar aşağıda belirtilen denetimlere tabi tutulur:
 - (a) Gemi hizmete sunulmadan önce veya bu Ek'in Kural 6'sında öngörülen belge ilk kez düzenlenmeden önce, başlangıç denetimine tabi tutulur. Bu denetimin amacı; ekipman, sistem, parça, düzenleme ve malzemenin bu Ek'in ilgili gereklerine tam olarak uygun olmasını sağlamaktır.
 - (b) Ekipman, sistem, parça, düzenleme ve malzemenin bu Ek'in gereklerine tam olarak uygun olmasını sağlamak amacıyla, İdare tarafından belirlenen ancak beş yılı geçmeyen aralıklarla periyodik denetime tabi tutulur ve
 - (c) Ekipman ve düzenlemelerin bu Ek'in gereklerine tam olarak uygun olmasını ve çalışır konumda olmasını sağlamak amacıyla, belgenin geçerlilik süresi içinde en az bir ara denetime tabi tutulur. Bir belgenin geçerlilik süresince sadece tek bir ara denetimin yapıldığı ve belge süresinin 2,5 yıldan daha uzun olduğu durumlarda, söz konusu ara denetim belgenin geçerlilik süresinin yarısına denk gelen tarihten altı ay önce veya sonra yapılır. Bu ara denetimler, bu Ek'in 6. Kuralı kapsamında düzenlenen belgeye işlenir.
- (2) İdare, 400 gros tondan daha küçük gemiler için, bu Ek'in ilgili hükümlerine uygunluğun sağlanması amacıyla uygun önlemleri belirleyebilir.
- (3) Bu Ek'in hükümlerinin uygulanmasıyla ilgili olarak yapılan gemi denetimleri, İdarenin yetkili görevlileri tarafından yerine getirilir. Bununla birlikte idare, denetim görevini bu amaçla atanan denetçilere veya yetkilendirdiği kuruluşlara devredebilir. Söz konusu kuruluş, Örgüt tarafından kabul edilen rehberlere uyar. İlgili İdare her durumda denetimin tam ve etkin bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlar.
- (4) Bu Ek'in 13. Kuralına uygunluğun sağlanması amacıyla makineler ve ekipman için yapılan denetim NO_x Teknik Kod'una uygun olarak gerçekleştirilir.
- (5) İdare, belgelerin geçerlilik süresince yürütülecek plansız kontroller için düzenlemeler yapar. Bu kontrollerin amacı, ekipmanların kullanım amaçlarını her bakımdan yerine getirebilecek durumda bulunmasını sağlamaktır. Söz konusu kontroller idarenin kendi kontrol servisi, bu amaçla görevlendirilmiş denetçiler, yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından ya da İdarenin talebi üzerine diğer Taraflarca yerine getirilebilir. İdarenin bu Kuralın (1). paragrafı çerçevesinde zorunlu yıllık denetimleri gerçekleştirmesi durumunda, yukarıda sözü geçen plansız kontroller isteğe bağlı olacaktır.
- (6) Bir görevlendirilmiş denetçi veya yetkili kuruluş, ekipmanın durumunun belgenin gereklerinden önemli ölçüde farklılık gösterdiğini tespit etmesi halinde, düzeltici faaliyetin yapılmasını sağlar ve aynı zamanda durumu İdareye bildirir. Söz konusu düzeltici faaliyetin gerçekleştirilmemesi durumunda belge idare tarafından geri alınır.



Gemi başka bir Tarafın limanında ise, liman devletinin ilgili yetkililerine en kısa sürede durum hakkında bilgili verilir. Söz konusu liman devletinin ilgili yetkililerine idarenin yetkili personeli, görevlendirilmiş denetçi veya yetkilendirilmiş kuruluş tarafından bilgi verilmesi halinde, söz konusu liman devletinin Hükümeti bildirimde bulunan idare görevlisine, denetçiye veya kuruluşa bu Kural kapsamındaki yükümlülüklerin yerine getirilmesinde gerekli yardımı sağlar.

- (7) Ekipman, bu Ek'in hükümlerine uygun konumda muhafaza edilir ve İdarenin açık onayı olmadan denetim kapsamındaki ekipman, sistem, parça, düzenleme veya malzemede hiçbir değişiklik yapılamaz. Bu ekipman ve parçaların doğrudan bu Ek'in hükümlerine uygun ekipman ve parçalar ile değiştirilmesine izin verilir.
- (8) Gemide, bu Ek kapsamındaki ekipmanların etkinliğini veya bütünlüğünü önemli ölçüde etkileyen bir kazanın meydana gelmesi veya bir arızanın tespit edilmesi durumunda, geminin sahibi veya kaptanı bu durumu ilgili belgenin düzenlenmesinden sorumlu İdareye, görevlendirilmiş denetçiye ya da yetkilendirilmiş kuruluşa ilk fırsatta bildirir.

KURAL 6

Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Belgesinin Düzenlenmesi

- (1) Bu Ek'in 5. Kuralının hükümleri uyarınca uygulanan bir denetimin ardından
 - (a) diğer Tarafların yetki alanlarına giren limanlarına veya açık deniz terminallerine sefer yapan 400 gros ton ve üzerindeki gemiler ile
 - (b) 1997 Protokolü'ne taraf olan diğer ülkelerin egemenlik veya yetki alanlarında bulunan sularda sefer yapan platform ve sondaj platformlarıiçin Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Belgesi düzenlenir.
- (2) 1997 Protokolü'nün yürürlüğe giriş tarihinden önce inşa edilen gemiler için, bu Protokolün yürürlüğe girdiği tarihten sonra, üç yılı aşmaması koşuluyla en geç ilk planlı havuz bakımına kadar bu Kuralın (1). paragrafı uyarınca bir Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Belgesi düzenlenir.
- (3) Söz konusu belge İdare tarafından veya İdarece usulüne uygun olarak yetkili kılınan bir şahıs veya kuruluş tarafından düzenlenebilir. Her iki durumda da, belgeye ilişkin tüm sorumluluk İdare'ye aittir.

KURAL 7

Belgenin Diğer Bir Ülke Hükümeti Tarafından Düzenlenmesi

- (1) 1997 Protokolü'ne Taraf olan bir Devletin Hükümeti, İdarenin talebi üzerine bir gemiyi denetime tabi tutabilir ve bu Ek'in hükümlerine uygunluğundan emin olduktan sonra söz konusu gemi için bu Ek uyarınca Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Belgesi düzenleyebilir veya düzenlenmesi için izin verebilir.



- (2) İlgili belgenin ve denetim raporunun birer kopyası mümkün olan en kısa sürede talebi yapan İdare'ye gönderilir.
- (3) Bu şekilde düzenlenen bir belgenin üzerinde, İdare'nin talebi üzerine düzenlenmiş olduğunu ve bu Ek'in 6. Kuralı çerçevesinde düzenlenen belge ile eşit geçerlilikte olduğunu ve aynı şekilde tanınması gerektiğini belirten bir ifade yer alır.
- (4) 1997 Protokolü'ne Taraf olmayan bir Devletin bayrağını taşıma yetkisi bulunan bir gemi için Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Belgesi düzenlenmez.

KURAL 8

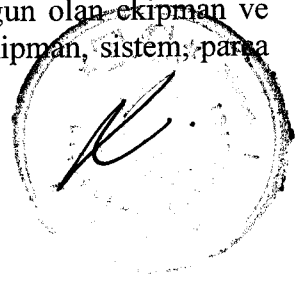
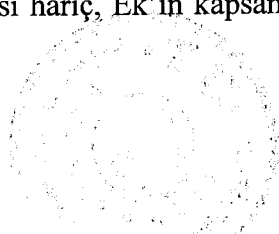
Belge Formu

Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Belgesi, belgeyi düzenleyen ülkenin kendi resmi dilinde, bu Ek'in 1 sayılı Lahikasında verilen modele uygun şekilde hazırlanır. Kullanılan dilin İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dillerinden farklı olması halinde, bu dillerden herhangi birinde çevirisine yer verilir.

KURAL 9

Belgenin Süresi ve Geçerliliği

- (1) Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Belgesi, İdare tarafından belirlenen bir süre için düzenlenir ve bu süre, düzenleme tarihinden itibaren beş yıldan fazla olamaz.
- (2) (3). paragrafta belirtilen durumlar hariç olmak üzere, geçerlilik süresi beş yıl olan bir Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Belgesinin süresi uzatılamaz.
- (3) Bir gemi, Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Belgesinin süresi sona erdiğinde, bayrağını taşımaya yetkisinin olduğu veya denetime tabi tutulacağı Devlete ait bir limanda değilse İdare, belgenin süresini en fazla beş aylık bir süre için uzatabilir. Belgenin süresi, sadece geminin bayrağını taşımaya yetkili olduğu veya denetime tabi tutulacağı Devlete kadar olan yolculuğunu tamamlamasını sağlamak amacıyla ve bunun dışında sadece mantıklı ve makul görülen durumlarda uzatılır. Gemi, bayrağını taşımaya yetkili olduğu veya denetime tabi tutulacağı ülkeye ulaştığında, yeni bir Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Belgesi almadan, yapılan uzatmaya binaen limandan veya ülkeden ayrılamaz.
- (4) Bir Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Belgesinin geçerliliği aşağıdaki durumlardan herhangi biri söz konusu olduğunda sona erer:
 - (a) kontrol ve denetimlerin bu Ek'in 5. Kuralında belirtilen aralıklarda gerçekleştirilmemesi,
 - (b) ekipman veya parçaların doğrudan bu Ek'in hükümlerine uygun olan ekipman ve parçalar ile değiştirilmesi hariç, Ek'in kapsamında yer alan ekipman, sistem, parça



veya malzemelerde İdarenin açık onayı olmadan önemli değişikliklerin yapılması. 13. Kuralın amaçları bakımından önemli değişiklik ifadesi, bir dizel makinenin sistem, parça veya düzenlemesinde yapılan ve söz konusu makineye uygulanan azot oksit limitlerine uyulamamasına neden olan herhangi bir değişikliği veya ayarlama işlemini içerir veya

- (c) geminin başka bir Devletin bayrağına geçmesi. Yeni belge, bu belgeyi düzenleyen Hükümetin geminin bu Ek'in 5. Kuralındaki koşullara tam olarak uygunluğundan tamamen emin olması halinde düzenlenir. Taraflar arasında devir işleminin gerçekleşmesi durumunda, devir işleminin gerçekleştirilmesinden itibaren üç ay içerisinde talep edilmesi halinde, geminin eskiden bayrağını taşımaya yetkisinin bulunduğu Tarafın Hükümeti, geminin devir işleminden önce taşımış olduğu Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Belgesinin bir kopyası ile varsa ilgili denetim raporlarının kopyalarını mümkün olan en kısa zamanda karşı Tarafın idaresine gönderir.

KURAL 10

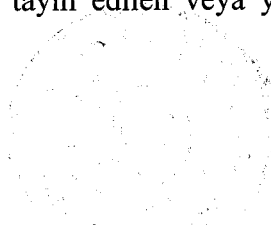
Operasyonel Koşullara İlişkin Liman Devleti Kontrolü

- (1) 1997 Protokolü'ne Taraf olan diğer bir Devletin yetki alanındaki bir liman veya açık deniz terminalinde bulunan bir gemi, kaptan veya mürettebatın, gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesi ile ilgili zorunlu prosedürler hakkında bilgi sahibi olmadığını düşündüren açık nedenlerin bulunması halinde, söz konusu Tarafça usulüne uygun olarak yetkilendirilen görevliler tarafından bu Ek'te belirtilen işletimsel koşullara ilişkin kontrole tabi tutulur.
- (2) Bu Kuralın paragraf (1)'inde belirtilen koşullar söz konusu olduğunda, ilgili Taraf, söz konusu durum bu Ek'in koşullarına uygun olarak düzeltilinceye kadar geminin sefere çıkmamasını sağlayacak önlemleri alır.
- (3) Bu Sözleşme'nin 5. maddesinde öngörülen Liman Devleti Kontrolüne ilişkin prosedürler bu Kurala uygulanır.
- (4) Bu Kuralın hiçbir hükmü, özellikle bu Sözleşme'de öngörülen işletimsel koşullara ilişkin kontrol yapan bir Tarafın hak ve yükümlülüklerine kısıtlama getirdiği şeklinde yorumlanamaz.

KURAL 11

İhlallerin Tespiti ve Yaptırımlar

- (1) Bu Ek'in Tarafları, ihlallerin tespiti ve çevresel izleme için uygun ve uygulanabilir tüm önlemler ile kanıtların toplanarak raporlanmasına ilişkin yeterli prosedürleri kullanarak, ihlallerin tespit edilmesi ve bu Ek hükümlerinin uygulanmasında işbirliği yapar.
- (2) Bir Tarafın limanında veya açık deniz terminalinde bulunan bu Ek hükümlerine tabi bir gemi, söz konusu Tarafça tayin edilen veya yetkilendirilen görevliler tarafından bu



Ek'te belirtilen maddelerden herhangi birini yaymak suretiyle Ek'in hükümlerini ihlal edip etmediğini tespit etmek amacıyla kontrole tabi tutulur. Yapılan kontrolde bu Ek hükümlerinin ihlal edildiği tespit edilirse, gerekli önlemlerin alınması için İdareye bir rapor sunulur.

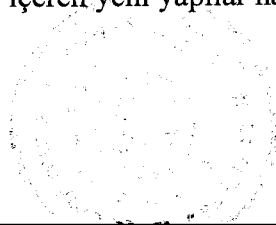
- (3) Bir geminin bu Ek'te belirtilen maddelerden birini yayarak Ek'in hükümlerini ihlal etmesi durumunda, Taraflar söz konusu ihlale ilişkin varsa kanıtları İdareye sunar. Mümkün olması durumunda, bilgilendirmeyi yapan Tarafın yetkili makamı, geminin kaptanını iddia edilen ihlal konusunda bilgilendirir.
- (4) Bilgilendirmenin yapıldığı İdare, söz konusu kanıtları aldıktan sonra konuyu araştırır ve bilgilendirmeyi yapan Taraftan iddia edilen ihlal ile ilgili daha fazla ve daha iyi kanıtlar isteyebilir. İdare, iddia edilen ihlal ile ilgili olarak takibat işlemlerinin başlatılabilmesi için kanıtların yeterli olduğundan emin olduktan sonra, söz konusu takibatın kendi kanunlarına uygun olarak mümkün olan en kısa süre içerisinde başlatılmasını sağlar. İdare, iddia edilen ihlali bildiren Tarafı ve Örgüt'ü alınan bu önlemler hakkında bilgilendirir.
- (5) Bir Taraf, kendisinin yetki alanında bulunan limanlara veya açık denizdeki terminale giren bu Ek hükümlerine tabi bir gemi hakkında herhangi bir Taraf Devletin söz konusu geminin bu Ek'te belirtilen maddeleri yayarak Ek'in hükümlerini ihlal ettiği yönünde yeterli kanıtlar sunarak geminin incelenmesi talebinde bulunması halinde, söz konusu gemiyi kontrol edebilir. Yapılan kontrol ile ilgili olarak hazırlanan rapor, bu Sözleşme uyarınca uygun önlemlerin alınması amacıyla talepte bulunan Tarafa ve İdareye gönderilir.
- (6) Yaptırımlar ve koruma önlemlerine ilişkin hukuk kuralları da dâhil olmak üzere, bu Ek'in uygulanması veya yorumlanması esnasında yürürlükte olan gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi, azaltılması ve kontrolü hakkındaki uluslararası hukuk, gerekli değişikliklerin yapılması koşuluyla, Bu Ek'te belirtilen kural ve standartlara uygulanır.

BÖLÜM III – GEMİLERDEN YAYILAN SALINIMLARIN KONTROLÜNE DAİR KOŞULLAR

KURAL 12

Ozon İnceltici Maddeler

- (1) 3. Kural hükümlerine bağlı olarak, ozon inceltici maddelerin kasıtlı olarak salınımına izin verilmez. Kasıtlı olarak yapılan salınımlar, sistem veya ekipmanların bakım, ikmal, onarım veya sökülme işlemleri esnasında meydana gelen salınımları kapsar ancak ozon inceltici bir maddenin tekrar yakalanması veya geri dönüşüm işlemleri esnasında gerçekleşen küçük oranlardaki kaçakları içermez. Ozon inceltici madde kaçağından dolayı meydana gelen kasıtlı ya da kasıtsız salınımlar, 1997 Protokolü'ne Taraf olan Devletler tarafından düzenlenebilir.
- (2) Tüm gemilerde, 1 Ocak 2020 tarihine kadar kullanılmasına izin verilen hidro-kloroflorokarbon (HCFC) içeren yeni yapılar hariç olmak üzere, ozon inceltici maddeler



ihativa eden yeni yapıların kullanılması yasaktır.

- (3) Bu Kuralda belirtilen maddeler ile bu maddeleri ihtiva eden ekipmanlar gemiden söküldükten sonra uygun alım tesislerine teslim edilir.

KURAL 13

Azot Oksitler (NO_x)

- (1) (a) Bu Kural:

- (i) 1 Ocak 2000 tarihinde veya sonrasında inşa edilen bir gemide kurulu olan ve çıkış gücü 130 kW'den daha yüksek olan dizel makineleri ile
- (ii) 1 Ocak 2000 tarihinde veya sonrasında büyük tadilata giren ve çıkış gücü 130 kW'den daha yüksek olan dizel makineler

için uygulanır.

- (b) Bu Kural;

- (i) acil durum dizel makineleri, cansallarında bulunan makineler ve sadece acil durumlarda kullanılacak olan her türlü araç veya ekipman ile
- (ii) İdare tarafından tesis edilen alternatif NO_x kontrol önlemlerine tabi olması koşuluyla, sadece bayrağını taşımaya yetkili olduğu Devletin egemenlik veya yetki alanındaki sularda sefer yapan gemilerdeki makineler

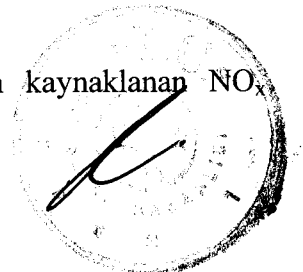
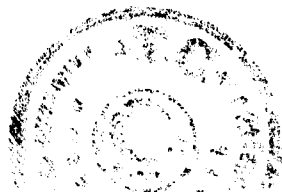
için uygulanmaz.

- (c) Bu paragrafın (a) alt paragrafının hükümlerine bakılmaksızın, bu Protokol'ün yürürlüğe giriş tarihinden önce inşa edilmiş veya büyük tadilata girmiş olan bir gemide kurulu bir dizel makinenin, söz konusu geminin sadece bayrağını taşımaya yetkili olduğu devletin limanları veya açık deniz terminalleri arasında sefer yapması koşuluyla, bu Kuraldan muaf tutulmasına İdare tarafından izin verilebilir.

- (2) (a) Bu Kuralın amaçları bakımından "büyük tadilat" ifadesi bir makinede yapılan şu değişiklikleri ifade eder:

- (i) makinenin 1 Ocak 2010 tarihinde veya sonrasında inşa edilen yeni bir makine ile değiştirilmesi
- (ii) NO_x Teknik Kodunda tanımlanan şekilde makinede yapılan herhangi bir önemli değişiklik veya
- (iii) makinenin maksimum sürekli nominal gücünün %10 oranından daha fazla artırılması

- (b) Bu paragrafın (a) alt paragrafında anılan değişikliklerden kaynaklanan NO_x



salınımı, İdare tarafından onaylanmak üzere NO_x teknik koduna uygun olarak belgelendirilir.

- (3) (a) Bu Ek'in 3. Kuralının hükümlerine bağlı olarak, bu Kuralın uygulandığı dizel makinelerden, azot oksit salınım miktarı (NO_x salınımının toplam ağırlığı olarak hesaplanmıştır) aşağıdaki limitler dâhilinde olanlar hariç olmak üzere diğerlerinin kullanılmasına izin verilmez:

- (i) n değeri 130 rpm'nin altında iken 17.0 g/kWh
- (ii) n değeri 130 ile 2000 rpm arasında iken $45.0 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh
- (iii) n değeri 2000 rpm veya üzerinde iken 9.8 g/kWh

Burada n= motor devir hızını (dakikadaki krank mili devrini) göstermektedir.

Petrol arıtımından elde edilen hidrokarbonlardan ibaret karışımlardan oluşan yakıtlar kullanıldığında, test prosedürleri ve ölçüm yöntemleri, bu Ek'in lahika II'sinde belirtilen test periyotları ve ağırlık faktörleri göz önünde bulundurularak, NO_x Teknik Koduna uygun olacaktır.

- (b) Bu paragrafın (a) alt paragrafının hükümlerine bakılmaksızın, bir dizel makinenin kullanılmasına:

- (i) Gemideki NO_x salınımını en azından (a) alt paragrafında belirtilen limite indirmek için makineye NO_x Teknik Koduna uygun olarak İdare tarafından kabul edilen bir atık gaz temizleme sistemi veya
- (ii) Gemideki NO_x salınımını en azından (a) alt paragrafında belirtilen limite indirmek amacıyla Örgüt tarafından geliştirilecek ilgili rehberler göz önünde bulundurularak İdare tarafından onaylanmış diğer eşdeğer yöntemler uygulandığında izin verilir.

KURAL 14

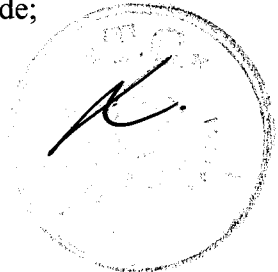
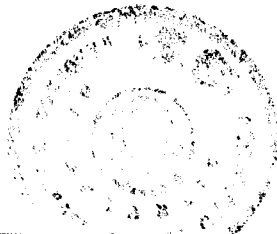
Kükürt Oksitler (SO_x)

Genel Hükümler

- (1) Gemilerde kullanılan herhangi bir fuel oilin içerdiği kükürt oranı %4.5 m/m'den fazla olamaz.
- (2) Gemilerde kullanılmak üzere temin edilen atık fuel oilin dünya genelindeki ortalama kükürt oranı, Örgüt tarafından geliştirilecek rehberler dikkate alınarak izlenir.

SO_x Salınım Kontrol Sahalarında Uyulması Gereken Gereklilikler

- (3) Bu Kuralın amacı bakımından, SO_x Salınım Kontrol Sahaları içerisinde;



- (a) Ek I'in Kural 10(1)(b)'sinde tanımlanan Baltık Denizi sahası ve
- (b) bu Ek'in Lahika III'ünde yer alan gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesi ile ilgili olarak SO_x Salınım Kontrol Sahalarının belirlenmesi kriterleri ve prosedürlerine uygun olarak Örgüt tarafından tespit edilen liman sahalarını da içeren diğer deniz sahaları yer almaktadır.
- (4) Gemiler SO_x Salınım Kontrol Sahalarında iken, aşağıdaki koşullardan en az biri yerine getirilir:
- (a) SO_x Salınım Kontrol Sahasında, gemide kullanılan fuel oilin içerdiği kükürt oranı %1.5 m/m'den fazla olamaz.
- (b) Gemilerden yayılan toplam kükürt oksit salınım miktarını, toplam kükürt dioksit salınım ağırlığı olarak hesaplanan 6.0 g SO_x/kWh veya daha düşük bir değere düşürmek amacıyla, yardımcı ve ana makinelere İdare tarafından Örgüt'ün geliştirdiği rehberler dikkate alınarak onaylanmış bir atık gaz temizleme sistemi uygulanır. Bu ekipmanların kullanılmasından kaynaklanan atık akıntılarının, Liman Devletinin yetkili makamınca Örgüt'e bildirilen kriterlere bağlı olarak kapalı liman sahaları, limanlar ve nehir ağzındaki ekosistemler üzerinde olumsuz etkilerinin bulunmadığı hususu gemi tarafından ayrıntılı bir şekilde belgelendirilemediği takdirde, söz konusu atıkları kapalı liman sahası, liman ve nehir ağzlarına boşaltılamaz. Örgüt, söz konusu kriterleri tüm Taraflara bildirir veya;
- (c) SO_x salınımlarının (b) alt paragrafında belirtilen değerlere eşdeğer bir seviyede sınırlandırılması için kanıtlanabilir ve uygulanabilir diğer teknolojik yöntemler uygulanır. Bu yöntemler, Örgüt tarafından geliştirilecek rehberler göz önünde bulundurularak idarece onaylanır.
- (5) Bu Kuralın paragraf (1)'inde ve (4)(a)'sında belirtilen fuel oil kükürt oranı, bu Ek'in 18. Kuralı gereğince tedarikçi tarafından belgelendirilir.
- (6) Bu Kuralın paragraf (4)(a)'sına uygunluk açısından ayrı fuel oil kullanan gemiler, SO_x Salınım Kontrol Sahasına girmeden önce fuel oil servis sistemindeki %1.5 m/m üzerinde kükürt oranına sahip tüm yakıtın boşaltılması için gerekli süreyi tanır. Her bir tanktaki düşük kükürtlü (%1.5'e eşit veya bu değerden daha az kükürt içeren) akaryakıt hacmi ile birlikte yakıt değişim faaliyetinin tamamlandığı tarih, saat ve geminin konumu, İdare tarafından öngörülen şekilde bir jurnale kaydedilir.
- (7) Bu Protokol'ün veya bu Kuralın paragraf (3)(b)'si uyarınca belirli bir SO_x Salınım Kontrol Sahasını gösteren bu Protokol'de yapılan bir değişikliğin yürürlüğe girişini izleyen on iki ay içerisinde, bu Kuralın paragraf (3)(a)'sında belirtilen veya paragraf (3)(b)'sinde tespit edilen bir SO_x Salınım Kontrol Sahasına giren gemiler, bu Kuralın (4). ve (6). paragraflarındaki koşullardan, bu Kuralın paragraf (4)(a)'sı ile ilgili olmaları durumunda ise Kuralın (5). paragrafındaki koşullardan muaf tutulur.



KURAL 15

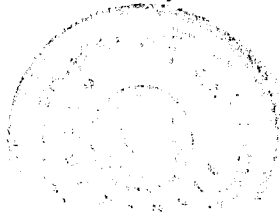
Uçucu Organik Bileşikler

- (1) 1997 Protokolü'ne Taraf olan bir devletin yetki sahasındaki liman veya terminallerde tankerlerden yayılan uçucu organik bileşik (VOCs) salınımları ile ilgili düzenlemeler getirileceği zaman, söz konusu düzenlemeler bu Kural hükümlerine uygun olarak yapılır.
- (2) Kendi yetki alanındaki VOCs salınımlarının düzenleneceği liman ve terminalleri belirleyen 1997 Protokolü'ne Taraf bir Devlet, Örgüt'e bildirimde bulunur. Bu bildirimde kontrol edilecek tankerlerin boyutları, buhar salınım kontrol sistemlerini gerektiren yükler ve söz konusu kontrolün geçerli olacağı tarihe ilişkin bilgiler yer alır. Bildirim, söz konusu kontrolün yürürlük tarihinden an az altı ay önce sunulur.
- (3) Tankerlerden yayılan VOCs salınımlarının düzenleneceği liman ve terminalleri belirleyen 1997 Protokolü'ne Taraf olan Devletlerin hükümetleri, Örgütçe geliştirilen güvenlik standartlarını dikkate alarak söz konusu Hükümet tarafından onaylanmış buhar salınım kontrol sistemlerinin belirtilen liman ve terminallerde temin edilmesini ve emniyetli bir şekilde ve gemilerin gereksiz yere geç kalmasını önleyecek biçimde çalışmasını sağlar.
- (4) Örgüt, 1997 Protokolü'nün Taraflarının belirtmiş olduğu liman ve terminallerin bir listesini, 1997 Protokolü'nün diğer Taraflarına ve Örgüt'ün üye ülkelerine bilgi amaçlı olarak sunar.
- (5) Bu Kuralın (2). paragrafının hükümleri uyarınca buhar salınım kontrolüne tabi olan tüm tankerlere, Örgüt tarafından geliştirilen güvenlik standartları dikkate alınarak İdarece onaylanmış bir buhar toplama sistemi yerleştirilecek ve bu yüklerin yüklenmesi esnasında söz konusu sistem kullanılacaktır. Bu Kural uyarınca uçucu buhar salınım kontrol sistemlerinin tesis edildiği terminallere, paragraf (2)'de belirtilen yürürlük tarihinden sonraki üç yıl içerisinde buhar toplama sistemi ile donatılmayan mevcut tankerler kabul edilebilir.
- (6) Bu Kural sadece, yükleme ve muhafaza sistemleri, metan dışındaki VOCs'ın gemide güvenli olarak tutulmasına veya güvenli bir şekilde kıyıya ulaştırılmasına olanak sağlayan gaz tankerleri için uygulanır.

KURAL 16

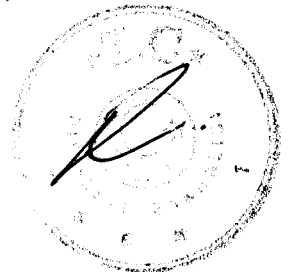
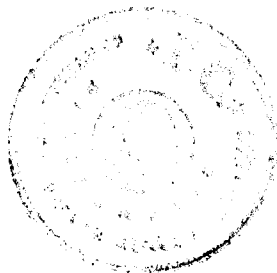
Gemide Atık Yakımı

- (1) Paragraf (5)'te belirtilenler hariç olmak üzere, gemide atıkların sadece gemi insineratörü içerisinde yakılmasına izin verilir.
- (2) (a) Bu paragrafın (b) alt paragrafında belirtilenler hariç olmak üzere, 1 Ocak 2000 tarihinde veya sonrasında gemiye kurulan her bir insineratör, bu Ek'in lahika IV'ünde yer alan koşulları karşılamalıdır. Her bir insineratör, Örgüt'ün geliştirmiş olduğu gemi insineratörlerine yönelik standart şartlar göz önünde bulundurularak



İdare tarafından onaylanır.

- (b) İdare, 1997 Protokolü'nün yürürlüğe giriş tarihinden önce gemiye kurulan herhangi bir insineratörü, söz konusu geminin bayrağını taşımaya yetkili olduğu devletin egemenlik veya yetki alanları dâhilindeki sularda sefer yapması koşuluyla, (a) alt paragrafının uygulanmasından muaf tutabilir.
- (3) Bu Kuralın hiçbir hükmü, Değiştirilmiş şekliyle 1972 Deniz Kirliliğinin Atıkların ve Diğer Maddelerin Azaltılması Yoluyla Önlenmesi Sözleşmesi ve bu Sözleşme'nin 1996 Protokolü'nde yer alan kısıtlamaları veya diğer koşulları etkilemez.
- (4) Aşağıdaki maddelerin gemide yakılarak imha edilmesine izin verilmez:
- (a) bu Sözleşme'nin Ek I, II ve III'ünde belirtilen kargo kalıntıları ve bunlara ilişkin kontamine olmuş ambalaj malzemeleri;
- (b) poliklorine bifeniller (PCB);
- (c) bu Sözleşme'nin Ek V'inde tanımlanan ağır metal izlerinden fazlasını içeren çöpler ve
- (d) halojen bileşikleri içeren rafine petrol ürünleri
- (5) Bir geminin normal faaliyeti sırasında ortaya çıkan pis su atıkları ve slaç yağının gemide yakılarak imha edilmesi işlemi, geminin ana veya yardımcı makinelerinde ya da kazanlarında gerçekleştirilebilir ancak bu işlem gemi liman sahasında, limanlarda veya nehir ağızlarında iken yapılamaz.
- (6) Polivinil kloridlerin (PVC), IMO Tip Onay Belgesi düzenlenmiş olan gemi atık yakma fırınları haricinde gemide yakılmasına izin verilmez.
- (7) İnsineratörlerin bulunduğu bu Kurala tabi tüm gemilerde, insineratörün bu Ek'in lahika IV'ünün 2. paragrafında belirtilen limitler dâhilinde kullanılmasını açıklayan bir kullanım kılavuzu bulunacaktır.
- (8) İnsineratörün kullanılmasından sorumlu personel, kullanım kılavuzunda yer alan esasların uygulanması konusunda eğitimli ve yetenekli olacaktır.
- (9) Yanma gazı çıkış sıcaklığının sürekli izlenmesi istenir ve sıcaklık izin verilen minimum seviye olan 850°C'nin altına düştüğünde sürekli besleme tipi insineratöre atık verilmez. Aralıklı besleme tipi gemi insineratörlerinde ise, yakma ünitesi yanma odasındaki sıcaklığın fırının çalıştırılmasından sonra beş dakika içerisinde 600°C'ye ulaşacak şekilde tasarlanır.
- (10) Bu Kuralın hiçbir hükmü, Kuralın koşullarını karşılayan veya fazlasıyla sağlayan alternatif tasarımlı gemi termal atık imha cihazlarının geliştirilmesine, kurulmasına ve kullanılmasına engel teşkil etmez.



KURAL 17

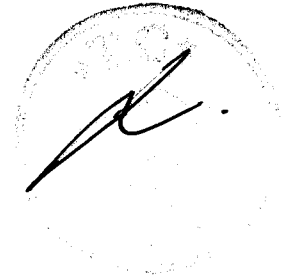
Alım Tesisleri

- (1) 1997 Protokolü'ne Taraf olan her bir Devletin Hükümeti;
- (a) onarım limanlarını kullanan gemilerden, ozon inceltici maddelerin ve bu tür maddeleri ihtiva eden sökülmüş ekipmanların alım ihtiyaçlarını;
- (b) liman, terminal veya onarım limanlarını kullanan gemilerden, onaylanmış bir egzoz gazı temizleme sisteminde oluşan egzoz gazı temizleme atıklarının, bu Ek'in 14. Kuralı uyarınca deniz çevresine boşaltılmasına izin verilmediği durumlarda alım ihtiyaçlarını;
- gemilerin gereksiz gecikmesine neden olmadan ve
- (c) gemi söküm tesislerindeki ozon inceltici maddelerin ve bu tür maddeleri ihtiva eden ekipmanların gemilerden çıkması halinde, alım ihtiyaçlarını
- karşılama için yeterli tesislerin temin edilmesini sağlamakla yükümlüdür.
- (2) 1997 Protokolü'nün Tarafları, bu Kural kapsamında öngörülen tesislerin mevcut bulunmadığı veya yetersiz olduğu iddia edildiği bütün durumları, Örgüt'ün Üyelerine iletilmek üzere Örgüt'e bildirir.

KURAL 18

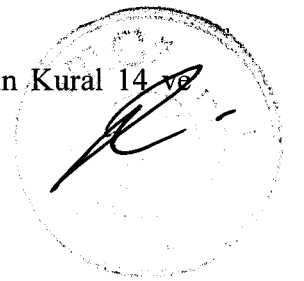
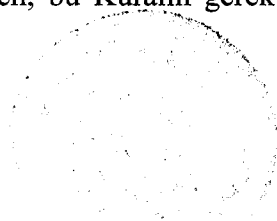
Fuel Oil Kalitesi

- (1) Yakıt olarak kullanılmak üzere bu Ek hükümlerinin uygulandığı gemilere ikmal edilen veya bu gemilerde kullanılan fuel oiler aşağıdaki koşulları sağlayacaktır:
- (a) (b) alt paragrafında öngörülenler hariç olmak üzere;
- (i) petrol arıtımından elde edilen hidrokarbonların bir karışımı olacaktır. Bu husus, yakıtın performansını arttırmak için küçük miktardaki katkı maddelerinin eklenmesine engel teşkil etmeyecektir.
- (ii) inorganik asit ihtiva etmeyecektir.
- (iii) (1) geminin emniyetini tehlikeye atan veya makinenin performansını olumsuz etkileyen,
- (2) personel açısından zararlı olan veya
- (3) ilave hava kirliliğine neden olan katkı maddelerini veya kimyasal atıkları içermeyecektir.



(b) Petrol arıtımı dışındaki yöntemlerle elde edilen yakıt olarak fuel oiller;

- (i) bu Ek'in 14. Kuralında belirlenen kükürt oranından fazlasını ihtiva etmeyecek,
 - (ii) makinenin, bu Ek'in Kural 13(3)(a)'sında belirtilen NO_x salınım limitlerini aşmasına neden olmayacak
 - (iii) inorganik asit ihtiva etmeyecek ve
 - (iv) (1) geminin emniyetini tehlikeye atan veya makinenin performansını olumsuz etkileyen
 - (2) personel açısından zararlı olan veya
 - (3) ilave hava kirliliğine neden olan katkı maddelerini veya kimyasal atıkları içermeyecektir.
- (2) Bu Kural katı haldeki kömür veya nükleer yakıtlar için uygulanmaz.
- (3) Bu Ek'in Kural 5 ve 6'sına tabi olan gemiler için yakıt olarak kullanmak amacıyla ikmal edilen ve gemide kullanılan fuel oil bilgileri, en az bu Ek'in lahika 5'inde belirtilen bilgileri içeren bir yakıt irsaliyesine işlenir.
- (4) Yakıt irsaliyesi, makul periyotlarla yapılan denetimler esnasında kolayca bulunabilecek şekilde gemide hazır bulundurulur. İrsaliye, gemiye fuel oil alındıktan sonra üç yıl muhafaza edilir.
- (5) (a) 1997 Protokolü'ne Taraf olan bir Devletin Hükümetinin yetkili makamı, bu Ek'in hükümlerine tabi olan herhangi bir gemiyi, kendisine ait bir liman veya açık deniz terminalinde bulunduğu sırada, söz konusu geminin yakıt irsaliyelerini kontrol edebilir, bunların birer nüshasını alabilir ve geminin kaptanından veya ilgili personelden her bir nüshanın aslına uygun olduğunu onaylamasını isteyebilir.
- (b) Bu paragraf kapsamında belirtilen yetkili makam tarafından yakıt irsaliyelerinin denetlenmesi ve onaylı suretlerinin alınması işlemi, geminin gereksiz yere geç kalmasına sebep olmadan mümkün olduğunca hızlı bir şekilde gerçekleştirilir.
- (6) Örgüt tarafından geliştirilecek rehberler dikkate alınarak, yakıt irsaliyesinin beraberinde, alınan fuel oilin bir numunesi yer alır. Yakıt ikmal işleminin tamamlanmasının ardından söz konusu fuel oil numunesi tedarikçi temsilcisi, gemi kaptanı ve yakıt ikmal sorumlusu tarafından mühürlenerek imzalanır ve ikmal edilen fuel oilin önemli bir bölümü tüketilinceye kadar geminin kontrolünde muhafaza edilir. Ancak bu muhafaza süresi hiçbir şekilde ikmalin yapıldığı tarihten itibaren on iki aydan daha kısa olamaz.
- (7) 1997 Protokolü'nün Tarafları, tayin etmiş oldukları yetkililerin;
- (a) yerel fuel oil tedarikçilerinin kaydının tutmasını
 - (b) yerel tedarikçilerden, bu Kuralın gerektirdiği ve fuel oilin bu Ek'in Kural 14 ve



18'in koşullarını sağladığının, tedarikçi tarafından onaylandığı yakıt irsaliyesi ve fuel oil numunesini istemesini

- (c) yerel tedarikçiden, gerektiğinde liman devleti tarafından denetlenmesi veya doğrulanması amacıyla yakıt irsaliyesinin bir nüshasını muhafaza etmesini istemesini
- (d) yakıt irsaliyesinde belirtilenden farklı fuel oil verdiği tespit edilen fuel oil tedarikçilerine karşı uygun önlemleri almasını
- (e) bu Ek'in Kural 14 ve 18'inde belirtilen koşullara uygun olmayan fuel oil alan gemileri İdareye bildirmesini ve
- (f) bu Ek'in Kural 14 ve 18'inde belirtilen koşullara uymayan fuel oil tedarikçilerini 1997 Protokolü'ne taraf olan ülkelere iletilmek üzere Örgüt'e bildirmesini

sağlamakla yükümlüdür.

- (8) 1997 Protokolü'nün Taraflarınca yürütülen liman devleti kontrolleri ile ilgili olarak Taraflar ayrıca;

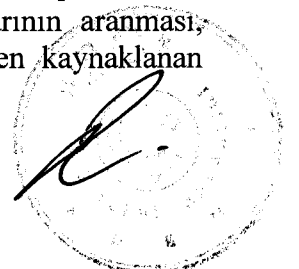
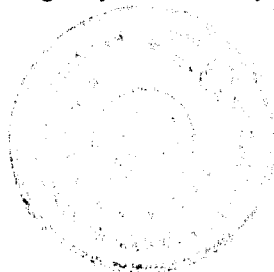
- (a) kendi yetki alanında düzenlenen bir yakıt irsaliyesi ile verilen fuel oilin uygun olmaması durumunda ilgili ülkenin, söz konusu Protokole Taraf olsun veya olmasın, gerekli tüm bilgiler verilerek durumdan haberdar edilmesini ve
- (b) uygun olmadığı tespit edilen fuel oilin uygun duruma getirilmesi için düzeltici önlemlerin alınmasını

sağlamakla yükümlüdür.

KURAL 19

Platformlar ve Sondaj Platformlarına ilişkin Gereklilikler

- (1) Bu Kuralın (2). ve (3). paragraflarının hükümlerine bağlı olarak, sabit ve yüzer platformlar ile sondaj platformları, bu Ek'in koşullarına uygun olacaktır.
- (2) Doğrudan deniz yatağındaki mineral kaynaklarının araştırılması, çıkarılması ve bununla ilgili yürütülen açık deniz faaliyetlerinden kaynaklanan salınımlar bu Sözleşme'nin 2(3)(b)(ii) Maddesine uygun olarak bu Ek'in hükümlerinden muaf tutulur. Söz konusu salınımlar içerisinde şunlar yer alır:
 - (a) bunlarla sınırlı olmamakla birlikte hidrokarbonların yayılması, kuyu tamamlama ve test faaliyetleri esnasında kesiklerin, çamurların ve/veya stimülasyon sıvılarının yanması ve kontrol edilemeyen durumlar sonucunda meydana gelen parlamaları içeren sadece ve doğrudan deniz yatağındaki mineral kaynaklarının aranması, çıkarılması ve bununla ilgili yürütülen açık deniz faaliyetlerinden kaynaklanan salınımlar;



- (b) sondaj sıvısı ve kesiklerde bulunan gazların ve uçucu bileşiklerin yayılması;
 - (c) sadece ve doğrudan deniz yatağı minerallerinin arıtımı, taşınması ve depolanmasından kaynaklanan salınımlar ve
 - (d) sadece deniz yatağı mineral kaynaklarının araştırılması, çıkarılması ve bunlarla ilgili açık deniz faaliyetlerinde kullanılan dizel makinelerden yayılan salınımlar.
- (3) Bu Ek'in Kural 18'inin hükümleri, idare tarafından onaylanması durumunda, şantiyede yakıt olarak kullanılmak üzere üretilen hidrokarbonlar için uygulanmaz.



LAHİKA I

IAPP Belgesi Formu (Kural 8)

ULUSLARARASI HAVA KİRLİLİĞİNİ ÖNLEME BELGESİ

1978 Protokolü İle Değişik 1973 Tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme'yi Değiştiren 1997 Protokolü'nün (bundan sonra "Sözleşme" olarak anılacaktır) hükümleri uyarınca

.....Hükümetince yetkilendirilmiş bulunan
(ülkenin tam adı)

..... tarafından düzenlenmiştir.
(Sözleşme hükümleri çerçevesinde tayin edilmiş
yetkili kuruluş veya kişinin tam adı)

Geminin adı	Tanınma işareti	IMO numarası	Sicil limanı	Gros tonajı

Geminin Tipi: ☐ tanker
☐ tankerden başka bir gemi

BU BELGE İLE:

- Geminin Sözleşme'nin Ek VI'sının Kural 5'ine uygun olarak denetime tabi tutulduğu;
ve
- Yapılan denetim neticesinde ekipman, sistem, parça, düzenleme ve malzemelerin Sözleşme'nin Ek VI'sında öngörülen ilgili kriterlere tamamen uygun olduğu tasdik olunur.

Bu belge, Sözleşme'nin Ek VI'sının Kural 5'i uyarınca denetimlere tabi olmak üzere,
..... tarihine kadar geçerlidir.

.....'de tanzim edilmiştir.
(belgenin tanzim edildiği yer)

.....
(Tanzim tarihi)

.....
(belgeyi düzenleyen yetkilinin imzası)

(Yetkili makamın mühür veya kaşesi)



YILLIK VE ARA DENETİMLERE İLİŞKİN ONAY BELGESİ

Sözleşme'nin Ek VI'sının Kural 5'i uyarınca yapılan bir denetimde geminin ilgili Sözleşme hükümlerine uygun bulunduğu bu belge ile tasdik olunur:

Yıllık denetim: İmza
(Yetkilinin imzası)
Yer
Tarih

(yetkili makamın mühür veya kaşesi)

Yıllık* / Ara* denetim: İmza
(Yetkilinin imzası)
Yer
Tarih

(yetkili makamın mühür veya kaşesi)

Yıllık* / Ara* denetim İmza
(Yetkilinin imzası)
Yer
Tarih

(yetkili makamın mühür veya kaşesi)

Yıllık denetim İmza
(Yetkilinin imzası)
Yer
Tarih

(yetkili makamın mühür veya kaşesi)

* Uygun olmayanı çiziniz.



**Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Belgesi
(IAPP Belgesi) Eki**

YAPI VE EKİPMAN KAYIT FORMU

1978 Protokolü İle Değişik 1973 Tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme'yi Değiştiren 1997 Protokolü'nün (bundan sonra "Sözleşme" olarak anılacaktır) Ek VI'sının hükümleri uyarınca düzenlenmiştir.

Notlar:

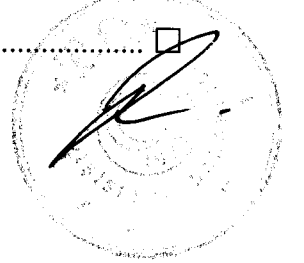
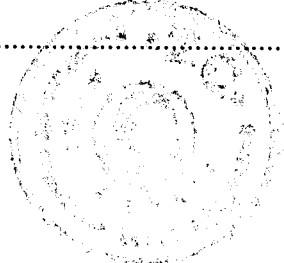
1. Bu Kayıt formu, IAPP Belgesine ekli olarak muhafaza edilir. IAPP Belgesi sürekli olarak gemide bulundurulur.
2. Orijinal Kayıt belgesinin İngilizce, Fransızca ve İspanyolca dışındaki dillerden birinde düzenlenmiş olması halinde, metnin söz konusu dillerden herhangi birindeki çevirisi de beraberinde bulunacaktır.
3. Belge formundaki kutular doldurulurken, "evet" ve "uygun" cevabı için (X) veya "hayır" ve "uygun değil" cevabı için (-) işareti eklenir.
4. Aksi belirtilmediği takdirde, bu Kayıt formunda belirtilen kurallar, Sözleşme'nin Ek VI'sındaki kuralları; karar ve sirkülerler ise Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından kabul edilen karar ve sirkülerleri ifade etmektedir.

1 Geminin Özellikleri

- 1.1 Geminin adı.....
- 1.2 Tanınma işareti.....
- 1.3 IMO numarası.....
- 1.4 Sicil limanı.....
- 1.5 Gros tonajı.....
- 1.6 Omurgasının kızağa alındığı veya buna tekabül eden inşa aşaması tarihi.....
- 1.7 Ana makine değişikliğinin (varsa) başladığı tarih (Kural 13):.....

2 Gemilerden yayılan salınımların kontrolü

- 2.1 Ozon inceltici maddeler (Kural 12)
 - 2.1.1 Aşağıdaki halon içeren yangın söndürme sistemlerinin ve ekipmanlarının kullanımına devam edilebilir:.....



Sistem, Ekipman	Gemideki yeri

2.1.2 Aşağıdaki CFC içeren sistem ve ekipmanların kullanımına devam edilebilir:

..... ☐

Sistem, Ekipman	Gemideki yeri

2.1.3 Aşağıdaki 1 Ocak 2020 tarihinden önce kurulan hidro-kloroflorokarbon (HCFC) içeren sistemlerin kullanımına devam edilebilir: ☐

Sistem, Ekipman	Gemideki yeri

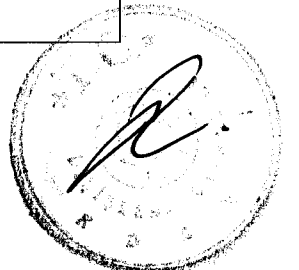
2.2 Azot oksitler (NO_x) (Kural 13)

2.2.1 130 kW'den yüksek çıkış gücüne sahip olan ve 1 Ocak 2000 tarihinde veya daha sonra inşa edilen bir gemiye kurulan aşağıdaki dizel makineler, NO_x Teknik Kodu uyarınca Kural 13(3)(a)'daki salınım standartlarına uygundur ; ☐

Üreticisi ve Modeli	Seri No	Kullanım şekli	Çıkış Gücü (kW)	Anma Hızı (RPM)

2.2.2 130 kW'den yüksek çıkış gücüne sahip olan ve Kural 13(2) uyarınca 1 Ocak 2000 tarihinde veya daha sonra büyük tadilat geçiren aşağıdaki dizel makineler, NO_x Teknik Kodu uyarınca Kural 13(3)(a)'daki salınım standartlarına uygundur;..... ☐

Üreticisi ve Modeli	Seri No	Kullanım şekli	Çıkış Gücü (kW)	Anma Hızı (RPM)



- 2.2.3 130 kW'den yüksek çıkış gücüne sahip olan ve 1 Ocak 2000 tarihinde veya daha sonra inşa edilen bir gemiye kurulan ya da 130 kW'den yüksek çıkış gücüne sahip olan ve Kural 13(2) uyarınca 1 Ocak 2000 tarihinde veya daha sonra büyük tadilat geçiren aşağıdaki dizel makinelere, Kural 13(3) ile NO_x Teknik Kodu uyarınca bir egzoz gazı temizleme sistemi teçhiz edilmiştir veya buna ilişkin diğer eşdeğer yöntemler uygulanmaktadır;..... ☐

Üreticisi ve Modeli	Seri No	Kullanım şekli	Çıkış Gücü (kW)	Anma Hızı (RPM)

- 2.2.4 Madde 2.2.1, 2.2.2 ve 2.2.3'ün kapsamında yer alan aşağıdaki dizel makineler, NO_x Teknik Koduna uygun olarak NO_x salınımı izleme ve kayıt cihazları ile teçhiz edilmiştir;..... ☐

Üreticisi ve Modeli	Seri No	Kullanım şekli	Çıkış Gücü (kW)	Anma Hızı (RPM)

2.3 Kükürt oksitler (SO_x) (Kural 14)

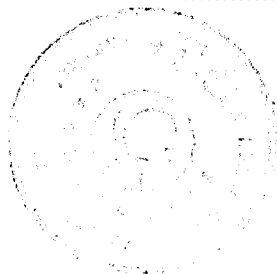
- 2.3.1 Bir gemi, Kural 14(3)'te belirtilen SO_x Salınım Kontrol Sahasında bulunduğu şunları kullanır:

- 1 Yakıt irsaliyesinde, içeriğindeki kükürt oranının %1.5 m/m'den az olduğu belgelenen fuel oil veya..... ☐
- 2 SO_x salınımını 6.0g SO_x/kWh değerinin altına indirmek üzere onaylanmış bir egzoz gazı temizleme sistemi veya ☐
- 3 SO_x salınımını 6.0g SO_x/kWh değerinin altına indirmek üzere diğer onaylanmış teknolojiler..... ☐

2.4 Uçucu organik bileşikler (VOCs) (Kural 15)

- 2.4.1 Tankerde 585 sayılı MSC Genelgesine uygun olarak onaylanmış bir buhar toplama sistemi bulunmaktadır..... ☐

2.5 Gemi insineratörü:



- .1 Değiştirilmiş şekliyle 76(40) sayılı MEPC kararına uygundur..... ☐
- .2 Değiştirilmiş şekliyle 76(40) sayılı MEPC kararına uygun olmayıp 1 Ocak 2000 tarihinden önce kurulmuştur..... ☐

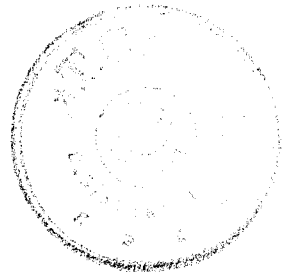
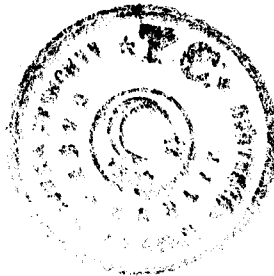
Bu belge ile bu Kayıt Formunda yer alan bilgilerin doğruluğu tasdik olunur.

.....'de tanzim edilmiştir.
(belgenin tanzim edildiği yer)

.....
(Tanzim tarihi)

.....
(belgeyi düzenleyen yetkilinin imzası)

(Yetkili makamın mühür veya kaşesi)



LAHİKA II

TEST PERİYOTLARI VE AĞIRLIK FAKTÖRLERİ (Kural 13)

Bu Ek'in 13. Kuralı uyarınca, NO_x Teknik Kodunda belirtilen test prosedürü ve hesaplama yöntemlerini kullanarak deniz tipi dizel makinelerin NO_x limitlerine uygunluğunu teyit etmek amacıyla aşağıdaki test periyotları ve ağırlık faktörleri uygulanmalıdır:

- .1 Gemi ana tahrik sistemi olarak kullanılan, dizel elektrikli tahrik sistemleri de dahil olmak üzere, sabit hızlı deniz makineleri için E2 test periyodu uygulanmalıdır.
- .2 Değişken eğimli pervaneler için E2 test periyodu uygulanmalıdır.
- .3 Pervane düzeneği ile çalışan ana ve yardımcı makineler için E3 test periyodu uygulanmalıdır.
- .4 Sabit devirli yardımcı makineler için D2 test periyodu uygulanmalıdır.
- .5 Yukarıda yer almayan değişken devirli, değişken yüklü yardımcı makineler için C1 test periyodu uygulanmalıdır.

“Sabit Devirli Ana Tahrik Sistemi” için test periyodu
(Dizel Elektrikli Tahrik veya Değişken Eğimli Pervane Sistemleri dâhil)

E2 Test Periyodu	Hız	100%	100%	100%	100%
	Güç	100%	75%	50%	25%
	Ağırlık Faktörü	0.2	0.5	0.15	0.15

“Pervane Düzeneği ile Çalışan Ana ve Yardımcı Makineler” için test periyodu

E3 Test Periyodu	Hız	100%	91%	80%	63%
	Güç	100%	75%	50%	25%
	Ağırlık Faktörü	0.2	0.5	0.15	0.15

“Sabit Devirli Yardımcı Makineler” için test periyodu

D2 Test Periyodu	Hız	100%	100%	100%	100%	100%
	Güç	100%	75%	50%	25%	10%
	Ağırlık Faktörü	0.05	0.25	0.3	0.3	0.1

“Değişken Devirli ve Değişken Yüklü Yardımcı Makineler” için test periyodu

C1 Test Periyodu	Hız	Anma				Ara			Rölanti
	Tork %	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	Ağırlık Faktörü	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15



LAHİKA III

SO_x SALINIM KONTROL SAHALARININ BELİRLENMESİNE DAİR KRİTERLER VE USULLER (Kural 14)

1 AMAÇLAR

1.1 Bu Lahika'nın amacı, SO_x Salınım Kontrol Sahalarının belirlenmesine yönelik kriter ve usuller sağlamaktır. SO_x Salınım Kontrol Sahalarının amacı ise, gemilerden yayılan SO_x salınımlarından kaynaklanan hava kirliliğinin ve bu kirliliğin kara ve deniz alanlarındaki olumsuz etkilerinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesidir.

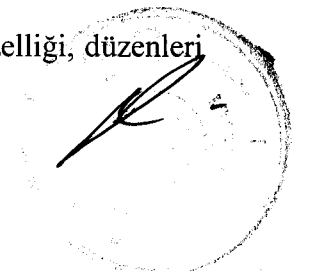
1.2 Gemilerden yayılan SO_x salınımindan kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesine ilişkin ihtiyacın kanıtlarla desteklenmesi durumunda, söz konusu bölgenin bir SO_x Salınım Kontrol Sahası olarak kabul edilmesi hususu Örgüt tarafından dikkate alınmalıdır.

2 BİR SO_x SALINIM KONTROL SAHASININ BELİRLENMESİ İÇİN TEKLİF KRİTERLERİ

2.1 Bir SO_x Salınım Kontrol Sahasının belirlenmesi teklifi sadece 1997 Protokolü'ne Taraf olan Akit Devletler tarafından Örgüt'e sunulabilir. İki veya daha fazla sayıda Akit Devletin belirli bir bölgede ortak çıkarlarının bulunması halinde bu Devletler tarafından eşgüdümlü bir teklif düzenlenmelidir.

2.2 Teklif içerisinde şunlar yer alır:

- .1 Gemilerden yayılan SO_x salınımı için kontrollerin uygulanması teklifinin yapıldığı alanın açık tarifi ile birlikte söz konusu alanın işaretlendiği bir harita;
- .2 Gemi SO_x salınıminin etkileri nedeniyle risk altında olan kara ve deniz alanlarının tanımı;
- .3 SO_x salınıminin kontrolünün uygulanması teklifinin sunulduğu alanda sefer yapan gemilerden yayılan SO_x salınıminin, SO_x birikimi ve bunların söz konusu bölgedeki kara ve deniz alanları üzerindeki olumsuz etkileri de dâhil olmak üzere, hava kirliliğine katkısını gösteren bir değerlendirme. Söz konusu değerlendirmede SO_x salınımlarının var ise kara ve su ekosistemleri, doğal verimlilik alanları, kritik habitatlar, su kalitesi, insan sağlığı ile kültürel ve bilimsel öneme sahip alanlar üzerindeki etkilerine dair açıklama içerir. İlgili veri kaynakları ile birlikte kullanılan metodolojiler belirtilir.
- .4 SO_x salınım kontrolünün uygulanması teklifinin sunulduğu alan ile risk altındaki kara ve deniz alanlarının meteorolojik koşulları, özellikle hakim olan rüzgar türüne ilişkin bilgiler veya lokal hava kirliliği yada asidifikasyon düzeyinin artmasına neden olabilecek topografik, jeolojik, oşinografik, morfolojik veya diğer koşullara ilişkin bilgiler;
- .5 Teklif edilen SO_x Salınım Kontrol Sahasındaki gemi trafiğinin özelliği, düzenleri



ve yoğunluğu;

- 6 Risk altındaki alanı etkileyen karasal kaynaklı SO_x salınımlarına yönelik olarak teklifi yapan akit devlet veya devletler tarafından halihazırda alınmış olan ve bu Sözleşme'nin Ek VI'sının Kural 14'ünün hükümleri uyarınca alınması öngörülen tedbirlerle beraber uygulanan kontrol tedbirlerine ilişkin açıklama.

2.3 Bir SO_x Salınım Kontrol Sahasının coğrafi sınırları, söz konusu alanda sefer yapan gemilerden kaynaklanan SO_x salınımı ve birikimi, trafik düzenleri ve yoğunluğu ve rüzgar şartları da dâhil olmak üzere yukarıda belirtilen ilgili kriterlere dayalı olacaktır.

2.4 Herhangi bir alanın SO_x Salınım Kontrol Sahası olarak belirlenmesine ilişkin teklif, Örgütün belirlediği Kural ve usullere uygun olarak Örgüt'e sunulmalıdır.

3 SO_x SALINIM KONTROL SAHALARININ ÖRGÜT TARAFINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ VE KABÜL EDİLMESİNE İLİŞKİN USULLER

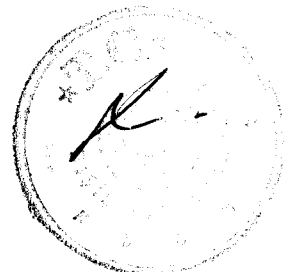
3.1 Örgüt, bir veya daha fazla sayıdaki akit devlet tarafından sunulan her bir teklifi dikkate alır.

3.2 Bir SO_x Salınım Kontrol Sahası, bu Ek'te yapılacak olan ve bu Sözleşme'nin 16. maddesi uyarınca incelenerek kabul edilecek ve yürürlüğe konulacak olan bir değişiklik yoluyla belirlenir.

3.3 Örgüt, teklifi değerlendirirken, kabul edilmek üzere sunulan her bir teklife yukarıdaki Kısım 2'de belirtilen şekilde eklenecek olan kriterleri ve karadan uygulanacak kontroller ile karşılaştırıldığında, gemilerden kaynaklanan kükürt birikiminin azaltılmasına ilişkin maliyetleri göz önünde bulundurur.

4 SO_x SALINIM KONTROL SAHALARININ YÖNETİMİ

4.1 Gemileri SO_x salınım kontrol sahalarında sefer yapan taraf ülkelerin, bu alanların yönetimi ile ilgili görüşlerini Örgüt'e bildirmeleri teşvik edilir.



LAHİKA IV

GEMİ İNSİNERATÖRLERİ İÇİN TİP ONAYI VE ÇALIŞTIRMA LİMİTLERİ (Kural 16)

(1) Kural 16(2)'de tanımlanan gemi insineratörlerinin her birinin IMO tip onay belgesi bulunacaktır. Bu belgenin alınabilmesi için, insineratörün Kural 16(2)'de belirtilen bir onaylanmış standarda uygun olarak tasarlanmış ve imal edilmiş olması gerekir. Her bir insineratör modeli, bu Lahikanın paragraf (2)'sinde belirtilen sınırlar dâhilinde çalışıp çalışmadığını tespit etmek amacıyla, bir fabrika veya onaylanmış bir test alanında aşağıda yer alan standart yakıt/atık özellikleri kullanılarak İdarenin sorumluluğu altında tip onay testine tabi tutulur.

Slaç yağı muhteviyatı

% 75 HFO YAKIT TORTUSU
% 5 ATIK YAĞLAMA YAĞI; ve
% 20 EMİLSÜFİYE SU.

Katı atık muhteviyatı

% 50 Gıda atığı
% 50 aşağıdakilerden oluşan çöp;
Yaklaşık % 30 Kağıt
“ % 40 Karton
“ % 10 Kumaş parçası
“ % 20 plastik
Karışım % 50 oranına kadar nem ve
7% oranına kadar yanmaz katı atıkları
ihtiva edebilir.

(2) Kural 16(2)'de tanımlanan insineratörler şu limitler çerçevesinde çalıştırılır:

Yanma odası içerisindeki O₂ miktarı:

% 12-6

Baca gazında bulunan maksimum
ortalama CO oranı:

200mg/MJ

Maksimum ortalama is numarası:

BACHARACH 3 veya
RINGELMAN 1 (%20 opaklık)
(daha yüksek is numarasına, sadece ilk
çalıştırma anı gibi kısa süreler için izin
verilir)

Kül kalıntısındaki yanmamış
maddeler:

Maksimum % 10 ağırlığında

Yanma Odası Gaz Çıkış Bacası
Sıcaklık aralığı:

850-1200 °C



LAHİKA 5

**YAKIT İRSALİYESİNDE BULUNMASI GEREKEN BİLGİLER
(Kural 18(3))**

Yakıt alan geminin adı ve IMO numarası

Liman

Yakıt ikmalinin başlama tarihi

Gemi fuel oilinin alındığı tedarikçi firmanın adı, adresi ve telefon numarası

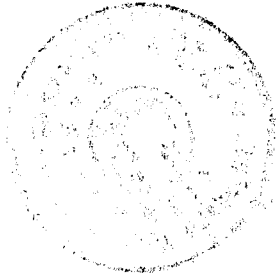
Ürünün (ürünlerin) adı

Miktarı (metrik ton)

15 °C'deki yoğunluğu (kg/m³)

Kükürt oranı (% m/m)

Yakıt ikmalini yapan tedarikçi firma temsilcisi tarafından onaylanmış ve imzalanmış, fuel oilin bu Ek'in Kural 14 (1) veya (4)(a)'sı ile Kural 18(1)'ine uygun olduğunu gösterir belge.



26 Eylül 1997 tarihinde Londra'da imzalanan ve orijinal metni Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Sekreteri'ne tevdi edilmiş olan **1978 Protokolü ile Değişik 1973 Tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmeyi Değiştiren 1997 Protokolü'nün** aslına uygun kopyasıdır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Sekteri adına,

(İMZA)

Londra, 9.06.1998



✓

**PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY
THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

BEING Parties to the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,

RECOGNIZING the need to prevent and control air pollution from ships,

RECALLING Principle 15 of the Rio Declaration on Environment and Development which calls for the application of a precautionary approach,

CONSIDERING that this objective could best be achieved by the conclusion of a Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Instrument to be amended

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

Article 2

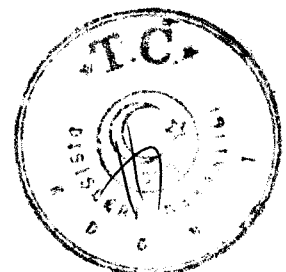
Addition of Annex VI to the Convention

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

Article 3

General Obligations

- 1 The Convention and the present Protocol shall, as between the Parties to the present Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.
- 2 Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annex hereto.



Article 4

Amendment procedure

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

FINAL CLAUSES

Article 5

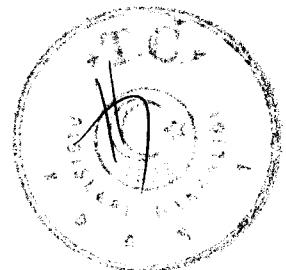
Signature, ratification, acceptance, approval and accession

- 1 The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as the "Organization") from 1 January 1998 until 31 December 1998 and shall thereafter remain open for accession. Only Contracting States to the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") may become Parties to the present Protocol by:
 - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
 - (b) signature, subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
- 2 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as the "Secretary-General").

Article 6

Entry into force

- 1 The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with article 5 of the present Protocol.
- 2 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.
- 3 After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted in accordance with article 16 of the Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.



Article 7

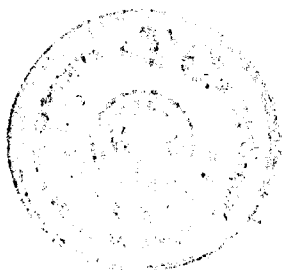
Denunciation

- 1 The present Protocol may be denounced by any Party to the present Protocol at any time after the expiry of five years from the date on which the Protocol enters into force for that Party.
- 2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General.
- 3 A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification by the Secretary-General or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.
- 4 A denunciation of the 1978 Protocol in accordance with article VII thereof shall be deemed to include a denunciation of the present Protocol in accordance with this article. Such denunciation shall take effect on the date on which denunciation of the 1978 Protocol takes effect in accordance with article VII of that Protocol.

Article 8

Depositary

- 1 The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General (hereinafter referred to as the "Depositary").
- 2 The Depositary shall:
 - (a) inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:
 - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
 - (ii) the date of entry into force of the present Protocol; and
 - (iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol, together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect; and
 - (b) transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.
- 3 As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.



Article 9

Languages

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed the present Protocol.

DONE AT LONDON this twenty-sixth day of September, one thousand nine hundred and ninety-seven.



ANNEX

**ADDITION OF ANNEX VI TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR
THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED
BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

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

"ANNEX VI

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS

CHAPTER I - GENERAL

REGULATION 1

Application

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

REGULATION 2

Definitions

For the purpose of this Annex:

- (1) "A similar stage of construction" means the stage at which:
 - (a) construction identifiable with a specific ship begins; and
 - (b) assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.
- (2) "Continuous feeding" is defined as the process whereby waste is fed into a combustion chamber without human assistance while the incinerator is in normal operating conditions with the combustion chamber operative temperature between 850°C and 1200°C.
- (3) "Emission" means any release of substances, subject to control by this Annex from ships into the atmosphere or sea.
- (4) "New installations", in relation to regulation 12 of this Annex, means the installation of systems, equipment, including new portable fire extinguishing units, insulation, or other material on a ship after the date on which this Annex enters into force, but excludes repair or recharge of previously installed systems, equipment, insulation, or other material, or recharge of portable fire extinguishing units.

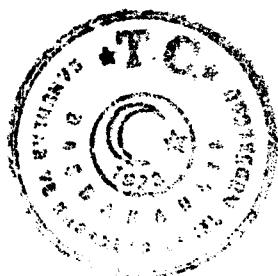


- (5) "NOx Technical Code" means the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines adopted by Conference resolution 2, as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning amendment procedures applicable to an appendix to an Annex.
- (6) "Ozone depleting substances" means controlled substances defined in paragraph 4 of article 1 of the Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer, 1987, listed in Annexes A, B, C or E to the said Protocol in force at the time of application or interpretation of this Annex.

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

Halon 1211 Bromochlorodifluoromethane
Halon 1301 Bromotrifluoromethane
Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroethane (also known as Halon 114B2)
CFC-11 Trichlorofluoromethane
CFC-12 Dichlorodifluoromethane
CFC-113 1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroethane
CFC-114 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroethane
CFC-115 Chloropentafluoroethane

- (7) "Sludge oil" means sludge from the fuel or lubricating oil separators, waste lubricating oil from main or auxiliary machinery, or waste oil from bilge water separators, oil filtering equipment or drip trays.
- (8) "Shipboard incineration" means the incineration of wastes or other matter on board a ship, if such wastes or other matter were generated during the normal operation of that ship.
- (9) "Shipboard incinerator" means a shipboard facility designed for the primary purpose of incineration.
- (10) "Ships constructed" means ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction.
- (11) "SOx Emission Control Area" means an area where the adoption of special mandatory measures for SOx emissions from ships is required to prevent, reduce and control air pollution from SOx and its attendant adverse impacts on land and sea areas. SOx Emission Control Areas shall include those listed in regulation 14 of this Annex.
- (12) "Tanker" means an oil tanker as defined in regulation 1(4) of Annex I or a chemical tanker as defined in regulation 1(1) of Annex II of the present Convention.
- (13) "The Protocol of 1997" means the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as amended by the Protocol of 1978 relating thereto.



REGULATION 3

General Exceptions

Regulations of this Annex shall not apply to:

- (a) any emission necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
- (b) any emission resulting from damage to a ship or its equipment:
 - (i) provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the emission for the purpose of preventing or minimizing the emission; and
 - (ii) except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

REGULATION 4

Equivalents

- (1) The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus is at least as effective as that required by this Annex.
- (2) The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus as an alternative to that required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

CHAPTER II - SURVEY, CERTIFICATION AND MEANS OF CONTROL

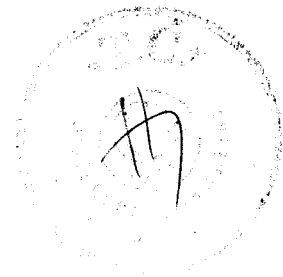
REGULATION 5

Surveys and Inspections

- (1) Every ship of 400 gross tonnage or above and every fixed and floating drilling rig and other platforms shall be subject to the surveys specified below:
 - (a) an initial survey before the ship is put into service or before the certificate required under regulation 6 of this Annex is issued for the first time. This survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex;
 - (b) periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of this Annex; and



- (c) a minimum of one intermediate survey during the period of validity of the certificate which shall be such as to ensure that the equipment and arrangements fully comply with the requirements of this Annex and are in good working order. In cases where only one such intermediate survey is carried out in a single certificate validity period, and where the period of the certificate exceeds 2½ years, it shall be held within six months before or after the halfway date of the certificate's period of validity. Such intermediate surveys shall be endorsed on the certificate issued under regulation 6 of this Annex.
- (2) In the case of ships of less than 400 gross tonnage, the Administration may establish appropriate measures in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.
- (3) Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. Such organizations shall comply with the guidelines adopted by the Organization. In every case the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey.
- (4) The survey of engines and equipment for compliance with regulation 13 of this Annex shall be conducted in accordance with the NOx Technical Code.
- (5) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the certificate. Such inspections shall ensure that the equipment remains in all respects satisfactory for the service for which the equipment is intended. These inspections may be carried out by their own inspection service, nominated surveyors, recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of paragraph (1) of this regulation, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.
- (6) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, they shall ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken, the certificate should be withdrawn by the Administration. If the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation.
- (7) The equipment shall be maintained to conform with the provisions of this Annex and no changes shall be made in the equipment, systems, fittings, arrangements, or material covered by the survey, without the express approval of the Administration. The direct replacement of such equipment and fittings with equipment and fittings that conform with the provisions of this Annex is permitted.
- (8) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered, which substantially affects the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, a nominated surveyor, or recognized organization responsible for issuing the relevant certificate.



REGULATION 6

Issue of International Air Pollution Prevention Certificate

- (1) An International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued, after survey in accordance with the provisions of regulation 5 of this Annex, to:
 - (a) any ship of 400 gross tonnage or above engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties; and
 - (b) platforms and drilling rigs engaged in voyages to waters under the sovereignty or jurisdiction of other Parties to the Protocol of 1997.
- (2) Ships constructed before the date of entry into force of the Protocol of 1997 shall be issued with an International Air Pollution Prevention Certificate in accordance with paragraph (1) of this regulation no later than the first scheduled drydocking after entry into force of the Protocol of 1997, but in no case later than 3 years after entry into force of the Protocol of 1997.
- (3) Such certificate shall be issued either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the certificate.

REGULATION 7

Issue of a Certificate by another Government

- (1) The Government of a Party to the Protocol of 1997 may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, issue or authorize the issuance of an International Air Pollution Prevention Certificate to the ship in accordance with this Annex.
- (2) A copy of the certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.
- (3) A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under regulation 6 of this Annex.
- (4) No International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party to the Protocol of 1997.

REGULATION 8

Form of Certificate

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



REGULATION 9

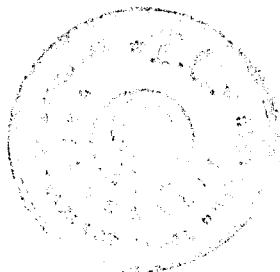
Duration and Validity of Certificate

- (1) An International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue.
- (2) No extension of the five-year period of validity of the International Air Pollution Prevention Certificate shall be permitted, except in accordance with paragraph (3).
- (3) If the ship, at the time when the International Air Pollution Prevention Certificate expires, is not in a port of the State whose flag it is entitled to fly or in which it is to be surveyed, the Administration may extend the certificate for a period of no more than 5 months. Such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag it is entitled to fly or in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. After arrival in the State whose flag it is entitled to fly or in which it is to be surveyed, the ship shall not be entitled by virtue of such extension to leave the port or State without having obtained a new International Air Pollution Prevention Certificate.
- (4) An International Air Pollution Prevention Certificate shall cease to be valid in any of the following circumstances:
 - (a) if the inspections and surveys are not carried out within the periods specified under regulation 5 of this Annex;
 - (b) if significant alterations have taken place to the equipment, systems, fittings, arrangements or material to which this Annex applies without the express approval of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings with equipment or fittings that conform with the requirements of this Annex. For the purpose of regulation 13, significant alteration shall include any change or adjustment to the system, fittings, or arrangement of a diesel engine which results in the nitrogen oxide limits applied to that engine no longer being complied with; or
 - (c) upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall be issued only when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in full compliance with the requirements of regulation 5 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration of the other Party a copy of the International Air Pollution Prevention Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

REGULATION 10

Port State Control on Operational Requirements

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



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

REGULATION 11

Detection of Violations and Enforcement

- (1) Parties to this Annex shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of this Annex, using all appropriate and practicable measures of detection and environmental monitoring, adequate procedures for reporting and accumulation of evidence.
- (2) A ship to which the present Annex applies may, in any port or offshore terminal of a Party, be subject to inspection by officers appointed or authorized by that Party for the purpose of verifying whether the ship has emitted any of the substances covered by this Annex in violation of the provision of this Annex. If an inspection indicates a violation of this Annex, a report shall be forwarded to the Administration for any appropriate action.
- (3) Any Party shall furnish to the Administration evidence, if any, that the ship has emitted any of the substances covered by this Annex in violation of the provisions of this Annex. If it is practicable to do so, the competent authority of the former Party shall notify the master of the ship of the alleged violation.
- (4) Upon receiving such evidence, the Administration so informed shall investigate the matter, and may request the other Party to furnish further or better evidence of the alleged contravention. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken in accordance with its law as soon as possible. The Administration shall promptly inform the Party which has reported the alleged violation, as well as the Organization, of the action taken.
- (5) A Party may also inspect a ship to which this Annex applies when it enters the ports or offshore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party together with sufficient evidence that the ship has emitted any of the substances covered by the Annex in any place in violation of this Annex. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the Administration so that the appropriate action may be taken under the present Convention.
- (6) The international law concerning the prevention, reduction, and control of pollution of the marine environment from ships, including that law relating to enforcement and safeguards, in force at the time of application or interpretation of this Annex, applies, *mutatis mutandis*, to the rules and standards set forth in this Annex.



CHAPTER III - REQUIREMENTS FOR CONTROL OF EMISSIONS FROM SHIPS

REGULATION 12

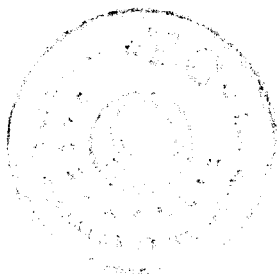
Ozone Depleting Substances

- (1) Subject to the provisions of regulation 3, any deliberate emissions of ozone depleting substances shall be prohibited. Deliberate emissions include emissions occurring in the course of maintaining, servicing, repairing or disposing of systems or equipment, except that deliberate emissions do not include minimal releases associated with the recapture or recycling of an ozone depleting substance. Emissions arising from leaks of an ozone depleting substance, whether or not the leaks are deliberate, may be regulated by Parties to the Protocol of 1997.
- (2) New installations which contain ozone depleting substances shall be prohibited on all ships, except that new installations containing hydro-chlorofluorocarbons (HCFCs) are permitted until 1 January 2020.
- (3) The substances referred to in this regulation, and equipment containing such substances, shall be delivered to appropriate reception facilities when removed from ships.

REGULATION 13

Nitrogen Oxides (NOx)

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

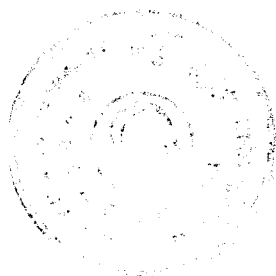


- (2) (a) For the purpose of this regulation, "major conversion" means a modification of an engine where:
- (i) the engine is replaced by a new engine built on or after 1 January 2000, or
 - (ii) any substantial modification, as defined in the NOx Technical Code, is made to the engine, or
 - (iii) the maximum continuous rating of the engine is increased by more than 10%.
- (b) The NOx emission resulting from modifications referred to in the sub-paragraph (a) of this paragraph shall be documented in accordance with the NOx Technical Code for approval by the Administration.
- (3) (a) Subject to the provision of regulation 3 of this Annex, the operation of each diesel engine to which this regulation applies is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits:
- (i) 17.0g/kWh when n is less than 130 rpm
 - (ii) $45.0 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2000 rpm
 - (iii) 9.8 g/kWh when n is 2000 rpm or more

where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute).

When using fuel composed of blends from hydrocarbons derived from petroleum refining, test procedure and measurement methods shall be in accordance with the NOx Technical Code, taking into consideration the Test Cycles and Weighting Factors outlined in appendix II to this Annex.

- (b) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph, the operation of a diesel engine is permitted when:
- (i) an exhaust gas cleaning system, approved by the Administration in accordance with the NOx Technical Code, is applied to the engine to reduce onboard NOx emissions at least to the limits specified in sub-paragraph (a), or
 - (ii) any other equivalent method, approved by the Administration taking into account relevant guidelines to be developed by the Organization, is applied to reduce onboard NOx emissions at least to the limit specified in sub-paragraph (a) of this paragraph.



REGULATION 14

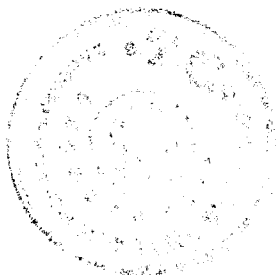
Sulphur Oxides (SOx)

General requirements

- (1) The sulphur content of any fuel oil used on board ships shall not exceed 4.5% m/m.
- (2) The worldwide average sulphur content of residual fuel oil supplied for use on board ships shall be monitored taking into account guidelines to be developed by the Organization.

Requirements within SOx Emission Control Areas

- (3) For the purpose of this regulation, SOx Emission Control Areas shall include:
 - (a) the Baltic Sea area as defined in regulation 10(1)(b) of Annex I; and
 - (b) any other sea area, including port areas, designated by the Organization in accordance with criteria and procedures for designation of SOx Emission Control Areas with respect to the prevention of air pollution from ships contained in appendix III to this Annex.
- (4) While ships are within SOx Emission Control Areas, at least one of the following conditions shall be fulfilled:
 - (a) the sulphur content of fuel oil used on board ships in a SOx Emission Control Area does not exceed 1.5% m/m;
 - (b) an exhaust gas cleaning system, approved by the Administration taking into account guidelines to be developed by the Organization, is applied to reduce the total emission of sulphur oxides from ships, including both auxiliary and main propulsion engines, to 6.0 g SOx/kWh or less calculated as the total weight of sulphur dioxide emission. Waste streams from the use of such equipment shall not be discharged into enclosed ports, harbours and estuaries unless it can be thoroughly documented by the ship that such waste streams have no adverse impact on the ecosystems of such enclosed ports, harbours and estuaries, based upon criteria communicated by the authorities of the port State to the Organization. The Organization shall circulate the criteria to all Parties to the Convention; or
 - (c) any other technological method that is verifiable and enforceable to limit SOx emissions to a level equivalent to that described in sub-paragraph (b) is applied. These methods shall be approved by the Administration taking into account guidelines to be developed by the Organization.
- (5) The sulphur content of fuel oil referred to in paragraph (1) and paragraph (4)(a) of this regulation shall be documented by the supplier as required by regulation 18 of this Annex.
- (6) Those ships using separate fuel oils to comply with paragraph (4)(a) of this regulation shall allow sufficient time for the fuel oil service system to be fully flushed of all fuels exceeding 1.5% m/m sulphur content prior to entry into a SOx Emission Control Area. The volume of low sulphur fuel oils (less than or equal to 1.5% sulphur content) in each tank as well as the date, time, and position of the ship when any fuel-changeover operation is completed, shall be recorded in such log-book as prescribed by the Administration.

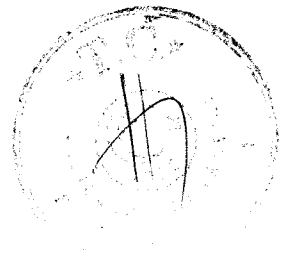


- (7) During the first twelve months immediately following entry into force of the present Protocol, or of an amendment to the present Protocol designating a specific SOx Emission Control Area under paragraph (3)(b) of this regulation, ships entering a SOx Emission Control Area referred to in paragraph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

REGULATION 15

Volatile Organic Compounds

- (1) If the emissions of volatile organic compounds (VOCs) from tankers are to be regulated in ports or terminals under the jurisdiction of a Party to the Protocol of 1997, they shall be regulated in accordance with the provisions of this regulation.
- (2) A Party to the Protocol of 1997 which designates ports or terminals under its jurisdiction in which VOCs emissions are to be regulated, shall submit a notification to the Organization. This notification shall include information on the size of tankers to be controlled, on cargoes requiring vapour emission control systems, and the effective date of such control. The notification shall be submitted at least six months before the effective date.
- (3) The Government of each Party to the Protocol of 1997 which designates ports or terminals at which VOCs emissions from tankers are to be regulated shall ensure that vapour emission control systems, approved by that Government taking into account the safety standards developed by the Organization, are provided in ports and terminals designated, and are operated safely and in a manner so as to avoid undue delay to the ship.
- (4) The Organization shall circulate a list of the ports and terminals designated by the Parties to the Protocol of 1997 to other Parties to the Protocol of 1997 and Member States of the Organization for their information.
- (5) All tankers which are subject to vapour emission control in accordance with the provisions of paragraph (2) of this regulation shall be provided with a vapour collection system approved by the Administration taking into account the safety standards developed by the Organization, and shall use such system during the loading of such cargoes. Terminals which have installed vapour emission control systems in accordance with this regulation may accept existing tankers which are not fitted with vapour collection systems for a period of three years after the effective date identified in paragraph (2).
- (6) This regulation shall only apply to gas carriers when the type of loading and containment systems allow safe retention of non-methane VOCs on board, or their safe return ashore.



REGULATION 16

Shipboard Incineration

- (1) Except as provided in paragraph (5), shipboard incineration shall be allowed only in a shipboard incinerator.
- (2)
 - (a) Except as provided in sub-paragraph (b) of this paragraph, each incinerator installed on board a ship on or after 1 January 2000 shall meet the requirements contained in appendix IV to this Annex. Each incinerator shall be approved by the Administration taking into account the standard specifications for shipboard incinerators developed by the Organization.
 - (b) The Administration may allow exclusion from the application of sub-paragraph (a) of this paragraph to any incinerator which is installed on board a ship before the date of entry into force of the Protocol of 1997, provided that the ship is solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly.
- (3) Nothing in this regulation affects the prohibition in, or other requirements of, the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, as amended, and the 1996 Protocol thereto.
- (4) Shipboard incineration of the following substances shall be prohibited:
 - (a) Annex I, II and III cargo residues of the present convention and related contaminated packing materials;
 - (b) polychlorinated biphenyls (PCBs);
 - (c) garbage, as defined in Annex V of the present Convention, containing more than traces of heavy metals; and
 - (d) refined petroleum products containing halogen compounds.
- (5) Shipboard incineration of sewage sludge and sludge oil generated during the normal operation of a ship may also take place in the main or auxiliary power plant or boilers, but in those cases, shall not take place inside ports, harbours and estuaries.
- (6) Shipboard incineration of polyvinyl chlorides (PVCs) shall be prohibited, except in shipboard incinerators for which IMO Type Approval Certificates have been issued.
- (7) All ships with incinerators subject to this regulation shall possess a manufacturer's operating manual which shall specify how to operate the incinerator within the limits described in paragraph 2 of appendix IV to this Annex.
- (8) Personnel responsible for operation of any incinerator shall be trained and capable of implementing the guidance provided in the manufacturer's operating manual.



- (9) Monitoring of combustion flue gas outlet temperature shall be required at all times and waste shall not be fed into a continuous-feed shipboard incinerator when the temperature is below the minimum allowed temperature of 850°C. For batch-loaded shipboard incinerators, the unit shall be designed so that the temperature in the combustion chamber shall reach 600°C within 5 minutes after start-up.
- (10) Nothing in this regulation precludes the development, installation and operation of alternative design shipboard thermal waste treatment devices that meet or exceed the requirements of this regulation.

REGULATION 17

Reception Facilities

- (1) The Government of each Party to the Protocol of 1997 undertakes to ensure the provision of facilities adequate to meet the:
 - (a) needs of ships using its repair ports for the reception of ozone depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships;
 - (b) needs of ships using its ports, terminals or repair ports for the reception of exhaust gas cleaning residues from an approved exhaust gas cleaning system when discharge into the marine environment of these residues is not permitted under regulation 14 of this Annex;without causing undue delay to ships, and
 - (c) needs in ship breaking facilities for the reception of ozone depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships.
- (2) Each Party to the Protocol of 1997 shall notify the Organization for transmission to the Members of the Organization of all cases where the facilities provided under this regulation are unavailable or alleged to be inadequate.

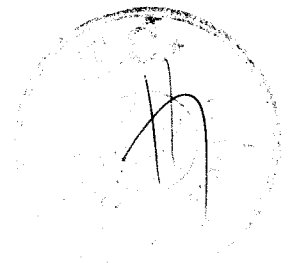
REGULATION 18

Fuel Oil Quality

- (1) Fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board ships to which this Annex applies shall meet the following requirements:
 - (a) except as provided in sub-paragraph (b):
 - (i) the fuel oil shall be blends of hydrocarbons derived from petroleum refining. This shall not preclude the incorporation of small amounts of additives intended to improve some aspects of performance;
 - (ii) the fuel oil shall be free from inorganic acid;
 - (iii) the fuel oil shall not include any added substance or chemical waste which either:



- (1) jeopardizes the safety of ships or adversely affects the performance of the machinery, or
 - (2) is harmful to personnel, or
 - (3) contributes overall to additional air pollution; and
- (b) fuel oil for combustion purposes derived by methods other than petroleum refining shall not:
 - (i) exceed the sulphur content set forth in regulation 14 of this Annex;
 - (ii) cause an engine to exceed the NOx emission limits set forth in regulation 13(3)(a) of this Annex;
 - (iii) contain inorganic acid; and
 - (iv)
 - (1) jeopardize the safety of ships or adversely affect the performance of the machinery, or
 - (2) be harmful to personnel, or
 - (3) contribute overall to additional air pollution.
- (2) This regulation does not apply to coal in its solid form or nuclear fuels.
- (3) For each ship subject to regulations 5 and 6 of this Annex, details of fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board shall be recorded by means of a bunker delivery note which shall contain at least the information specified in appendix V to this Annex.
- (4) The bunker delivery note shall be kept on board the ship in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times. It shall be retained for a period of three years after the fuel oil has been delivered on board.
- (5)
 - (a) The competent authority of the Government of a Party to the Protocol of 1997 may inspect the bunker delivery notes on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminal, may make a copy of each delivery note, and may require the master or person in charge of the ship to certify that each copy is a true copy of such bunker delivery note. The competent authority may also verify the contents of each note through consultations with the port where the note was issued.
 - (b) The inspection of the bunker delivery notes and the taking of certified copies by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.
- (6) The bunker delivery note shall be accompanied by a representative sample of the fuel oil delivered taking into account guidelines to be developed by the Organization. The sample is to be sealed and signed by the supplier's representative and the master or officer in charge of the bunker operation on completion of bunkering operations and retained under the ship's control until the fuel oil is substantially consumed, but in any case for a period of not less than twelve months from the time of delivery.

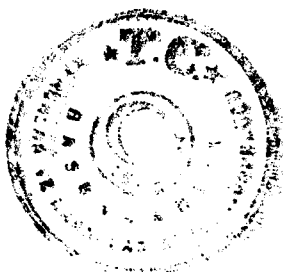


- (7) Parties to the Protocol of 1997 undertake to ensure that appropriate authorities designated by them:
- (a) maintain a register of local suppliers of fuel oil;
 - (b) require local suppliers to provide the bunker delivery note and sample as required by this regulation, certified by the fuel oil supplier that the fuel oil meets the requirements of regulations 14 and 18 of this Annex;
 - (c) require local suppliers to retain a copy of the bunker delivery note for at least 3 years for inspection and verification by the port State as necessary;
 - (d) take action as appropriate against fuel oil suppliers that have been found to deliver fuel oil that does not comply with that stated on the bunker delivery note;
 - (e) inform the Administration of any ship receiving fuel oil found to be noncompliant with the requirements of regulations 14 or 18 of this Annex; and
 - (f) inform the Organization for transmission to Parties to the Protocol of 1997 of all cases where fuel oil suppliers have failed to meet the requirements specified in regulations 14 or 18 of this Annex.
- (8) In connection with port State inspections carried out by Parties to the Protocol of 1997, the Parties further undertake to:
- (a) inform the Party or non-Party under whose jurisdiction bunker delivery note was issued of cases of delivery of noncompliant fuel oil, giving all relevant information; and
 - (b) ensure that remedial action as appropriate is taken to bring noncompliant fuel oil discovered into compliance.

REGULATION 19

Requirements for Platforms and Drilling Rigs

- (1) Subject to the provisions of paragraphs (2) and (3) of this regulation, fixed and floating platforms and drilling rigs shall comply with the requirements of this Annex.
- (2) Emissions directly arising from the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources are, consistent with article 2(3)(b)(ii) of the present Convention, exempt from the provisions of this Annex. Such emissions include the following:
 - (a) emissions resulting from the incineration of substances that are solely and directly the result of exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources, including but not limited to the flaring of hydrocarbons and the burning of cuttings, muds, and/or stimulation fluids during well completion and testing operations, and flaring arising from upset conditions;
 - (b) the release of gases and volatile compounds entrained in drilling fluids and cuttings;



- (c) emissions associated solely and directly with the treatment, handling, or storage of sea-bed minerals; and
 - (d) emissions from diesel engines that are solely dedicated to the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources.
- (3) The requirements of regulation 18 of this Annex shall not apply to the use of hydrocarbons which are produced and subsequently used on site as fuel, when approved by the Administration.



APPENDIX I

**Form of IAPP Certificate
(Regulation 8)**

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

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

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

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

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

Type of ship: ☐ tanker
☐ ships other than a tanker

THIS IS TO CERTIFY:

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

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

Issued at
(Place of issue of certificate)

.....
(Date of issue)

.....
*(signature of duty authorized official
issuing the certificate)*

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)



ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 5 of Annex VI of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey:

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

Place.....

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate* survey:

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

Place.....

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate* survey:

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

Place.....

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey:

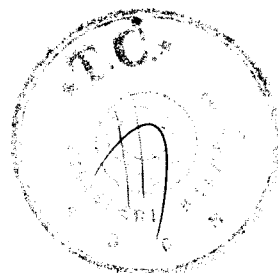
Signed.....
(Signature of duly authorized official)

Place.....

Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate



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

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT

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

Notes:

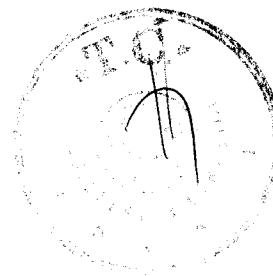
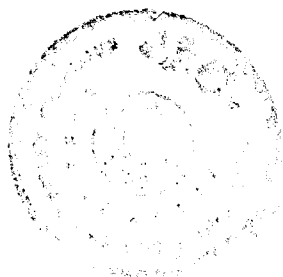
- 1 This Record shall be permanently attached to the IAPP Certificate. The IAPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
- 2 If the language of the original Record is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.
- 3 Entries in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

1 Particulars of ship

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

2 Control of emissions from ships

- 2.1 Ozone depleting substances (regulation 12)



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



System Equipment	Location on board

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



System Equipment	Location on board

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



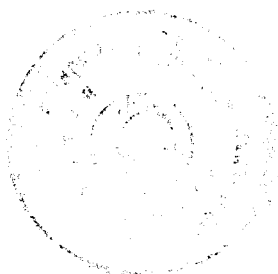
System Equipment	Location on board

- 2.2 Nitrogen oxides (NOx) (regulation 13)

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



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



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

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

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

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

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

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

2.3 Sulphur oxides (SOx) (regulation 14)

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

- .1 fuel oil with a sulphur content that does not exceed 1.5% m/m as documented by bunker delivery notes; or ☐



- .2 an approved exhaust gas cleaning system to reduce SOx emissions below 6.0g SOx/kWh; or ☐
- .3 other approved technology to reduce SOx emissions below 6.0g SOx/kWh. ... ☐
- 2.4 Volatile organic compounds (VOCs) (regulation 15)
- 2.4.1 The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/Circ. 585. ☐
- 2.5 The ship has an incinerator:
- .1 which complies with resolution MEPC.76(40) as amended ☐
- .2 installed before 1 January 2000 which does not comply with resolution MEPC.76(40) as amended ☐

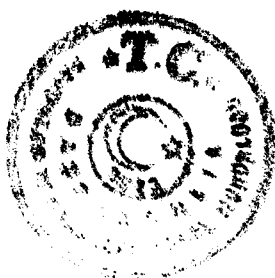
THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at
(Place of issue of the Record)

.....
Date of Issue

.....
(Signature of duly authorized official
issuing the Record)

*Seal or Stamp
of the authority,
as appropriate*



APPENDIX II

TEST CYCLES AND WEIGHTING FACTORS (Regulation 13)

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

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

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

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

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

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

Test cycle for "Constant Speed Auxiliary Engine" Application

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

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

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



APPENDIX III
CRITERIA AND PROCEDURES FOR DESIGNATION
OF SO_x EMISSION CONTROL AREAS
(Regulation 14)

1 OBJECTIVES

1.1 The purpose of this appendix is to provide the criteria and procedures for the designation of SO_x Emission Control Areas. The objective of SO_x Emission Control Areas is to prevent, reduce, and control air pollution from SO_x emissions from ships and their attendant adverse impacts on land and sea areas.

1.2 A SO_x Emission Control Area should be considered for adoption by the Organization if supported by a demonstrated need to prevent, reduce, and control air pollution from SO_x emissions from ships.

2 PROPOSAL CRITERIA FOR DESIGNATION OF A SO_x EMISSION CONTROL AREA

2.1 A proposal to the Organization for designation of a SO_x Emission Control Area may be submitted only by contracting States to the Protocol of 1997. Where two or more contracting States have a common interest in a particular area, they should formulate a coordinated proposal.

2.2 The proposal shall include:

- .1 a clear delineation of the proposed area of application of controls on SO_x emissions from ships, along with a reference chart on which the area is marked;
- .2 a description of the land and sea areas at risk from the impacts of ship SO_x emissions;
- .3 an assessment that SO_x emissions from ships operating in the proposed area of application of the SO_x emission controls are contributing to air pollution from SO_x, including SO_x deposition, and their attendant adverse impacts on the land and sea areas under consideration. Such assessment shall include a description of the impacts of SO_x emissions on terrestrial and aquatic ecosystems, areas of natural productivity, critical habitats, water quality, human health, and areas of cultural and scientific significance, if applicable. The sources of relevant data including methodologies used, shall be identified;
- .4 relevant information pertaining to the meteorological conditions in the proposed area of application of the SO_x emission controls and the land and sea areas at risk, in particular prevailing wind patterns, or to topographical, geological, oceanographic, morphological, or other conditions that may lead to an increased probability of higher localized air pollution or levels of acidification;
- .5 the nature of the ship traffic in the proposed SO_x Emission Control Area, including the patterns and density of such traffic; and
- .6 a description of the control measures taken by the proposing contracting State or contracting States addressing land-based sources of SO_x emissions affecting the area at risk that are in place and operating concurrent with the consideration of measures to be adopted in relation to provisions of regulation 14 of Annex VI of the present Convention.



2.3 The geographical limits of an SO_x Emission Control Area will be based on the relevant criteria outlined above, including SO_x emission and deposition from ships navigating in the proposed area, traffic patterns and density, and wind conditions.

2.4 A proposal to designate a given area as an SO_x Emission Control Area should be submitted to the Organization in accordance with the rules and procedures established by the Organization.

3 PROCEDURES FOR THE ASSESSMENT AND ADOPTION OF SO_x EMISSION CONTROL AREAS BY THE ORGANIZATION

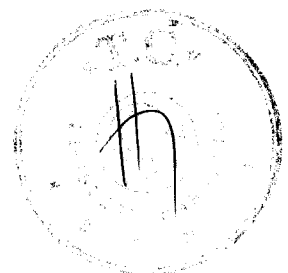
3.1 The Organization shall consider each proposal submitted to it by a contracting State or contracting States.

3.2 A SO_x Emission Control Area shall be designated by means of an amendment to this Annex, considered, adopted and brought into force in accordance with article 16 of the present Convention.

3.3 In assessing the proposal, the Organization shall take into account the criteria which are to be included in each proposal for adoption as set forth in section 2 above, and the relative costs of reducing sulphur depositions from ships when compared with land-based controls. The economic impacts on shipping engaged in international trade should also be taken into account.

4 OPERATION OF SO_x EMISSION CONTROL AREAS

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



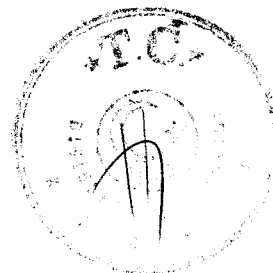
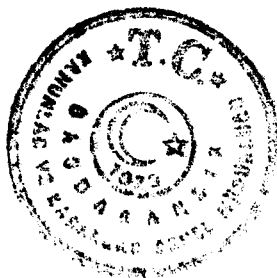
APPENDIX IV
TYPE APPROVAL AND OPERATING LIMITS
FOR SHIPBOARD INCINERATORS
(Regulation 16)

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

Sludge Oil Consisting of:	75% SLUDGE OIL FROM HFO; 5% WASTE LUBRICATING OIL; and 20% EMULSIFIED WATER.
Solid Waste consisting of:	50% Food Waste 50% Rubbish Containing Approx. 30% Paper, " 40% Cardboard, " 10% Rags, " 20% Plastic The mixture will have up to 50% moisture and 7% incombustible solids.

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

O ₂ in Combustion Chamber:	6 - 12 %
CO in Flue Gas Maximum Average:	200 mg/MJ
Soot Number Maximum Average:	BACHARACH 3 or RINGELMAN 1 (20% opacity) (A higher soot number is acceptable only during very short periods such as starting up)
Unburned Components in Ash Residues:	Maximum 10% by Weight
Combustion Chamber Flue Gas Outlet Temperature Range:	850 - 1200 degrees Celsius



APPENDIX V
INFORMATION TO BE INCLUDED IN THE BUNKER DELIVERY NOTE
(Regulation 18(3))

Name and IMO Number of receiving ship

Port

Date of commencement of delivery

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

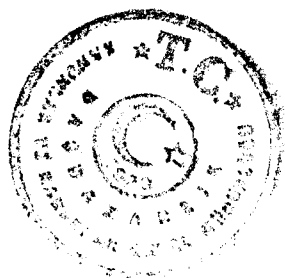
Product name(s)

Quantity in metric tons

Density at 15°C, kg/m³

Sulphur content (%m/m)

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



CERTIFIED TRUE COPY of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, done at London on 26 September 1997, the original of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, fait à Londres le 26 septembre 1997, dont l'exemplaire original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, hecha en Londres el 26 de septiembre de 1997, cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

[Signature]

London,

Londres, le

9. VI. 1998

Londres.

