

Bundesgesetzblatt ²⁹³⁷

Teil II

G 1998

2002 **Ausgegeben zu Bonn am 27. Dezember 2002** **Nr. 47**

Tag	Inhalt	Seite
18. 12. 2002	Fünfzehnte Verordnung über die Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen (15. SOLAS-Änderungsverordnung – 15. SOLAS-ÄndV)	2938
19. 12. 2002	Sechste Verordnung über die Inkraftsetzung von Änderungen internationaler Vorschriften über den Umweltschutz im Seeverkehr (Sechste Inkraftsetzungsverordnung Umweltschutz-See)	2942
	FNA: 2129-12-1	
19. 12. 2002	Erste Verordnung zu Änderungen der Anlagen III und IV zum Übereinkommen von 1992 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets (1. Ostseeschutz-Änderungsverordnung)	2953
	FNA: 2129-22	
8. 11. 2002	Bekanntmachung des deutsch-estnischen Abkommens über die Zulassung von Monteuren estnischer Unternehmen zur Errichtung von Bohlenblockhäusern in der Bundesrepublik Deutschland und deutscher Unternehmen zu Montagearbeiten in der Republik Estland (Abkommen Blockbohlenhausmonteure) und der Durchführungsvereinbarung hierzu	2964
2. 12. 2002	Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Berner Übereinkunft zum Schutz von Werken der Literatur und Kunst	2967
Abschlusshinweis		2968

Die Anlage zur 15. SOLAS-Änderungsverordnung vom 18. Dezember 2002 wird als Anlageband zu dieser Ausgabe des Bundesgesetzblatts ausgegeben. Abonnenten des Bundesgesetzblatts Teil II wird der Anlageband auf Anforderung gemäß den Bezugsbedingungen des Verlags übersandt.

**Fünfzehnte Verordnung
über die Änderung
des Internationalen Übereinkommens von 1974
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
und des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen
(15. SOLAS-Änderungsverordnung – 15. SOLAS-ÄndV)**

Vom 18. Dezember 2002

Auf Grund

- des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, 4, 5 und 7 sowie Abs. 2 Nr. 1 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876) und
- des § 3 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 2 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. September 1998 (BGBl. I S. 3114), § 3 zuletzt geändert durch Artikel 250 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785),

verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:

Artikel 1

Die mit der Vierzehnten Verordnung über die Inkraftsetzung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen vom 18. Juni 2002 (BGBl. 2002 II S. 1523) zum 1. Juli 2002 in Kraft gesetzten Entschlüsse des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation MSC.69(69) vom 18. Mai 1998 sowie MSC.99(73) und MSC.100(73) vom 5. Dezember 2000 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141) und des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen (BGBl. 1994 II S. 2458) werden in der französischen Textfassung als Anlage*) veröffentlicht.

*) Die Anlage wird als Anlageband zu dieser Ausgabe des Bundesgesetzblatts ausgegeben. Abonnenten des Bundesgesetzblatts Teil II wird der Anlageband auf Anforderung gemäß den Bezugsbedingungen des Verlags übersandt.

Artikel 2

Die in London am 6. Juni 2001 vom Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation angenommene EntschlieÙung MSC.117(74) zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141), zuletzt geändert durch EntschlieÙung MSC.99(73) vom 5. Dezember 2000 (BGBl. 2002 II S. 1523), wird hiermit in Kraft gesetzt. Die EntschlieÙung wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 3

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann den Wortlaut der amtlichen deutschen Übersetzung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der Fassung des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen, das zuletzt durch die am 5. Dezember 2000 vom Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation angenommene EntschlieÙung MSC.100(73) (BGBl. 2002 II S. 1523) geändert wurde, in der vom 1. Januar 2003 an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 4

Die Verordnung tritt am 1. Januar 2003 in Kraft. Am selben Tag tritt die EntschlieÙung MSC.117(74) für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft.

Berlin, den 18. Dezember 2002

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Manfred Stolpe

**EntschlieÙung MSC.117(74)
(angenommen am 6. Juni 2001)**

Beschlussfassung über Änderungen
des Internationalen Übereinkommens von 1974
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
in seiner zuletzt geänderten Fassung

**Resolution MSC.117(74)
(adopted on 6 June 2001)**

Adoption of Amendments
to the International Convention
for the Safety of Life at Sea, 1974,
as amended

**Résolution MSC.117(74)
(adoptée le 6 juin 2001)**

Amendements
à la Convention internationale de 1974
pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,
telle que modifiée

(Übersetzung)

The Maritime Safety Committee,

recalling Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

recalling further article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, hereinafter referred to as "the Convention", concerning the procedures for amending the annex to the convention, other than the provisions of chapter I thereof,

noting that amendment 30 to the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code (disseminated by means of MSC/Circ. 961), incorporates, inter alia, a new transport schedule 14 into that Code,

recognizing the need to amend the relevant SOLAS chapter VII requirements to align them with the aforementioned IMDG Code amendment 30,

having considered, at its seventy-fourth session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

Le Comité de la sécurité maritime,

rappelant l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

rappelant également l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), ci-après dénommée «la Convention», relatif aux procédures d'amendement de l'Annexe à la Convention, à l'exclusion du chapitre I,

notant l'Amendement 30 au Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) – diffusé sous couvert de la circulaire MSC/Circ.961 – qui, notamment, ajoute au Code IMDG la nouvelle fiche de transport 14,

reconnaissant qu'il est nécessaire de modifier les prescriptions du chapitre VII de la Convention SOLAS pour les aligner sur l'Amendement 30 susmentionné,

ayant examiné, à sa soixante-quatorzième session, les amendements à la Convention qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de cette convention,

Der Schiffssicherheitsausschuss –

in Anbetracht des Artikels 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses;

sowie in Anbetracht des Artikels VIII Buchstabe b des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), im Folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet, betreffend die Verfahren zur Änderung der Anlage zu dem Übereinkommen mit Ausnahme von deren Kapitel I;

unter Beachtung, dass die 30. Änderung des Internationalen Codes für den Transport gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code) (bekannt gemacht durch das MSC./Rundschreiben 961) unter anderem ein neues Transportblatt 14 enthält;

erkennt die Notwendigkeit, die relevanten Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens in Kapitel VII zu ändern, um sie der erwähnten 30. Änderung des IMDG-Codes anzupassen;

nach der auf seiner vierundsiebzigsten Tagung erfolgten Prüfung von Änderungen des Übereinkommens, die nach dessen Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i vorgeschlagen und weitergeleitet worden waren –

1. adopts, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
 2. determines, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2002 unless, prior to that date, more than one third of the contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 % of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;
 3. invites Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) to the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2003 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
 4. requests the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
 5. further requests the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.
1. adopte, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention, les amendements à la Convention dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
 2. décide, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1^{er} juillet 2002 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Gouvernements contractants à la Convention, ou des Gouvernements contractants dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié qu'ils élèvent une objection contre ces amendements;
 3. invite les Gouvernements contractants à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention, les amendements entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2003 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
 4. prie le Secrétaire général, en conformité de l'article VIII b) v) de la Convention, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y sont annexés à tous les Gouvernements contractants à la Convention;
 5. prie en outre le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas des Gouvernements contractants à la Convention.
1. beschließt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des Übereinkommens die Änderungen des Übereinkommens, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;
 2. bestimmt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Doppelbuchstabe bb des Übereinkommens, dass die Änderungen als am 1. Juli 2002 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen des Übereinkommens oder aber Vertragsregierungen, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;
 3. fordert die Vertragsregierungen auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens die Änderungen nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser EntschlieÙung am 1. Januar 2003 in Kraft treten;
 4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens allen Vertragsregierungen des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;
 5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, Abschriften der EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln.

Annex

Amendments
to the International Convention
for the Safety of Life at Sea, 1974,
as amended

Chapter VII

**Carriage of
dangerous goods**

Part D

Special requirements
for the carriage
of packaged irradiated
nuclear fuel, Plutonium
and high-level radio-
active wastes
on board ships

Regulation 14

Definitions

In paragraph 2 of the regulation, the words "schedule 10, 11, 12 or 13" are replaced by the words "transport schedule 10, 11, 12, 13 or 14".

Annexe

Amendements
à la Convention internationale
de 1974
pour la sauvegarde
de la vie humaine en mer,
telle que modifiée

Chapitre VII

**Transport de
marchandises dangereuses**

Partie D

Prescriptions spéciales
applicables au transport
de combustible nucléaire
irradié de Plutonium
et de déchets
hautement radioactifs
en colis
à bord de navires

Règle 14

Définitions

Au paragraphe 2 de cette règle, remplacer les mots «fiches 10, 11, 12 ou 13» par «fiches de transport 10, 11, 12, 13 ou 14».

Anlage

Änderungen
des Internationalen Übereinkommens
von 1974
zum Schutz des mensch-
lichen Lebens auf See
in seiner zuletzt
geänderten Fassung

Kapitel VII

**Beförderung
gefährlicher Güter**

Teil D

Besondere Vorschriften
für die Beförderung
von verpackten bestrahlten
Kernbrennstoffen,
Plutonium
und hochradioaktiven
Abfällen mit Seeschiffen

Regel 14

Begriffsbestimmungen

In Absatz 2 dieser Regel werden die Worte „Blatt 10, 11, 12 oder 13“ durch die Worte „Transportblatt 10, 11, 12, 13 oder 14“ ersetzt.

**Sechste Verordnung
über die Inkraftsetzung von Änderungen
internationaler Vorschriften über den Umweltschutz im Seeverkehr¹⁾
(Sechste Inkraftsetzungsverordnung Umweltschutz-See)**

Vom 19. Dezember 2002

Auf Grund

- des Artikels 2 Abs. 1 Nr. 1 und 2 des MARPOL-Gesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. September 1998 (BGBl. 1998 II S. 2546), der zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3762) geändert worden ist,
- des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und 4, Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876),
- des § 36 Abs. 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602), der zuletzt durch Artikel 1 Nr. 5 des Gesetzes vom 26. Januar 1998 (BGBl. I S. 156) geändert worden ist,

verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:

Artikel 1

(1) Die durch den Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation in London durch die EntschlieÙung MEPC.95(46) vom 27. April 2001 angenommenen Änderungen der Anlage I Regel 13G und die Ergänzungen der Anlage I Anhang II (IOPP-Zeugnis) zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (BGBl. 1982 II S. 2; 1984 II S. 230), zuletzt geändert durch die EntschlieÙungen

¹⁾ Die Verpflichtung aus der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften (ABl. EG Nr. L 204 S. 37), zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/48/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juli 1998 (ABl. EG Nr. L 217 S. 18), sind beachtet worden.

MEPC.84(44) vom 13. März 2000 und MEPC.89(45) vom 5. Oktober 2000 (BGBl. 2002 II S. 304), werden hiermit in Kraft gesetzt.

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

Artikel 2

§ 1 erster Halbsatz der Verordnung über Zuwiderhandlungen gegen das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und gegen das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1989 (BGBl. I S. 247), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 13. Februar 2002 (BGBl. 2002 II S. 304) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„Diese Verordnung regelt die Ahndung von Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und gegen das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (BGBl. 1982 II S. 2; 1984 II S. 230), zuletzt geändert durch die in London vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) angenommene EntschlieÙung MEPC.95(46) vom 27. April 2001 (BGBl. 2002 II S. 2942);“.

Artikel 3

(1) Artikel 1 Abs. 1 dieser Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. September 2002 in Kraft. Die EntschlieÙung MEPC.95(46) ist am 1. September 2002 in Kraft getreten.

(2) Im Übrigen tritt diese Verordnung am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Berlin, den 19. Dezember 2002

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Manfred Stolpe

Entschließung MEPC.95(46)

Angenommen am 27. April 2001

**Änderungen
der Anlage zum Protokoll von 1978
zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973
zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe**

(Änderungen der Regel 13G der Anlage I von MARPOL 73/78
und des Nachtrags zum IOPP-Zeugnis)

Resolution MEPC.95(46)

Adopted on 27 April 2001

**Amendments
to the Annex of the Protocol of 1978
relating to the International Convention for the
Prevention of Pollution from Ships, 1973**

(Amendments
to regulation 13G of Annex I to MARPOL 73/78 and
to the Supplement to the IOPP Certificate)

Résolution MEPC.95(46)

adoptée le 27 avril 2001

**Amendements
à l'Annexe du Protocole de 1978
relatif à la Convention internationale de 1973
pour la prévention de la pollution par les navires**

(Amendements à la règle 13G de l'Annexe I de MARPOL 73/78
et au Supplément au Certificat IOPP)

(Übersetzung)

The Marine Environment Protection Committee,

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

Noting article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

Le Comité de la protection du milieu marin,

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

notant l'article 16 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée la «Convention de 1973») et l'article VI du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommé le «Protocole de 1978»), lesquels énoncent ensemble la procédure d'amendement du Protocole de 1978 et confèrent à l'organe compétent de l'Organisation la fonction d'examiner et d'adopter des amendements à la Convention de 1973, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78),

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt –

gestützt auf Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (im Folgenden als „Ausschuss“ bezeichnet) durch internationale Übereinkommen zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung übertragenen Aufgaben;

im Hinblick auf Artikel 16 des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden als „Übereinkommen von 1973“ bezeichnet) sowie auf Artikel VI des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden als „Protokoll von 1978“ bezeichnet), in denen das Änderungsverfahren für das Protokoll von 1978 festgelegt und dem zuständigen Gremium der Organisation die Aufgabe der Prüfung von Änderungen des Übereinkommens von 1973 in der durch das Protokoll von 1978 geänderten Fassung (MARPOL 73/78) sowie die Beschlussfassung darüber übertragen wird;

Having considered the proposed amendments to regulation 13G of Annex I to MARPOL 73/78, which were approved by the forty-fifth session of the Committee and circulated in accordance with article 16(2)(a) of the 1973 Convention,

Having also considered the proposed amendments to the Supplement to the IOPP Certificate which are consequential amendments to the proposed amendments to regulation 13G of Annex I to MARPOL 73/78,

1. adopts, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to regulation 13G of Annex I to MARPOL 73/78 and to the Supplement to the IOPP Certificate, the text of which is set out at Annex to the present resolution;
2. determines, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 March 2002, unless prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. invites the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 September 2002 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. requests the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex; and
5. requests further the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its Annex.

ayant examiné les propositions d'amendements à la règle 13G de l'Annexe I de MARPOL 73/78 qui ont été approuvées par le Comité à sa quarante-cinquième session et qui ont été diffusées conformément aux dispositions de l'article 16 2) a) de la Convention de 1973,

ayant examiné également les amendements qu'il est proposé d'apporter au Supplément au Certificat IOPP par suite des propositions d'amendements à la règle 13G de l'Annexe I de MARPOL 73/78,

1. adopte, conformément à l'article 16 2) d) de la Convention de 1973, les amendements à la règle 13G de l'Annexe I de MARPOL 73/78 et au Supplément au Certificat IOPP dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. décide, conformément à l'article 16 2) f) iii) de la Convention de 1973, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1^{er} mars 2002 à moins que, avant cette date, une objection à ces amendements n'ait été communiquée à l'Organisation par un tiers au moins des Parties ou par des Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce;
3. invite les Parties à noter que, conformément à l'article 16 2) g) ii) de la Convention de 1973, lesdits amendements entreront en vigueur le 1^{er} septembre 2002, après avoir été acceptés conformément à la procédure décrite au paragraphe 2 ci-dessus;
4. prie le Secrétaire général, en application de l'article 16 2) e) de la Convention de 1973, de communiquer à toutes les Parties à MARPOL 73/78 des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé; et
5. prie en outre le Secrétaire général de communiquer des exemplaires de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à MARPOL 73/78.

nach Prüfung der vorgeschlagenen Änderungen der Regel 13G der Anlage I von MARPOL 73/78, die von der fünfundvierzigsten Tagung des Ausschusses angenommen und nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe a des Übereinkommens von 1973 weitergeleitet worden waren;

sowie nach Prüfung der vorgeschlagenen Änderungen des Nachtrags zum IOPP-Zeugnis, die sich aus den vorgeschlagenen Änderungen der Regel 13G der Anlage I von MARPOL 73/78 ergeben –

1. beschließt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe d des Übereinkommens von 1973 die Änderungen der Regel 13G der Anlage I von MARPOL 73/78 und des Nachtrags zum IOPP-Zeugnis, deren Wortlaut in der Anlage dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iii des Übereinkommens von 1973, dass die Änderungen als am 1. März 2002 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfzig vom Hundert des Bruttoreaums der Welthandelsflotte ausmachen, der Organisation ihren Einspruch gegen die Änderungen übermitteln haben;
3. fordert die Vertragsparteien auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass die genannten Änderungen nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii des Übereinkommens von 1973 nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser EntschlieÙung am 1. September 2002 in Kraft treten;
4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe e des Übereinkommens von 1973 allen Vertragsparteien von MARPOL 73/78 beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zuzuleiten;
5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien von MARPOL 73/78 sind, Abschriften der EntschlieÙung und ihrer Anlage zuzuleiten.

**Annex
Amendments
to Annex I
to MARPOL 73/78**

1 The existing text of regulation 13G is replaced by the following:

**„Regulation 13G
Prevention
of oil pollution
in the event of
collision or stranding –
Measures for existing tankers**

(1) This regulation shall:

- (a) apply to oil tankers of 5,000 tons deadweight and above, which are contracted, the keels of which are laid, or which are delivered before the dates specified in regulation 13F(1) of this Annex; and
- (b) not apply to oil tankers complying with regulation 13F of this Annex, which are contracted, the keels of which are laid, or are delivered before the dates specified in regulation 13F(1) of this Annex; and
- (c) not apply to oil tankers covered by subparagraph (a) above which comply with regulation 13F(3)(a) and (b) or 13F(4) or 13F(5) of this Annex, except that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side protection distances shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection distances shall comply with regulation 13E(4)(b) of this Annex.

(2) For the purpose of this regulation:

- (a) "Heavy diesel oil" means diesel oil other than those distillates of which more than 50 per cent by volume distills at a temperature not exceeding 340 °C when tested by the method acceptable to the Organization;

**Annexe
Amendements
à l'Annexe I
de MARPOL 73/78**

1 Le texte existant de la règle 13G est remplacé par ce qui suit:

**«Règle 13G
Prévention de la pollution
par les hydrocarbures
en cas d'abordage
ou d'échouement –
Mesures applicables
aux pétroliers existants**

1) La présente règle:

- a) s'applique aux pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 t, dont le contrat de construction est passé, dont la quille est posée ou dont la livraison s'effectue avant les dates spécifiées au paragraphe 1) de la règle 13F de la présente Annexe; et
- b) ne s'applique pas aux pétroliers satisfaisant à la règle 13F de la présente Annexe, dont le contrat de construction est passé, dont la quille est posée ou dont la livraison s'effectue avant les dates spécifiées au paragraphe 1) de la règle 13F de la présente Annexe; et
- c) ne s'applique pas aux pétroliers visés à l'alinéa a) ci-dessus qui satisfont aux alinéas a) et b) du paragraphe 3) de la règle 13F, au paragraphe 4) de la règle 13F ou au paragraphe 5) de la règle 13F de la présente Annexe, sauf qu'il n'est pas nécessaire que la prescription relative aux distances minimales entre les limites des citernes à cargaison et le bordé du navire et le bordé de fond soit respectée à tous égards. Dans ce cas, les distances à respecter pour la protection latérale ne doivent pas être inférieures à celles qui sont spécifiées dans le Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques pour l'emplacement des citernes à cargaison du type 2, et les distances à respecter pour la protection du fond doivent satisfaire aux prescriptions de l'alinéa b) du paragraphe 4) de la règle 13E de la présente Annexe.

2) Aux fins de la présente règle:

- a) «Huile diesel lourde» désigne l'huile diesel, autres que les distillats dont plus de 50 % en volume se distillent à une température ne dépassant pas 340 °C au cours d'essais effectués selon une méthode jugée acceptable par l'Organisation;

**Anlage
Änderungen
der Anlage I
von MARPOL 73/78**

1 Der bisherige Wortlaut der Regel 13G wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

**„Regel 13G
Verhütung der Verschmutzung
durch Öl bei einem Zusammenstoß
oder einer Strandung –
Maßnahmen für vorhandene Tankschiffe**

(1) Diese Regel

- a) findet Anwendung auf Öltankschiffe von 5 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, deren Bauauftrag, Kiellegung oder Ablieferung vor den in Regel 13F Absatz 1 genannten Daten erfolgt;
- b) findet keine Anwendung auf Öltankschiffe, die der Regel 13F entsprechen und deren Bauauftrag, Kiellegung oder Ablieferung vor den in Regel 13F Absatz 1 genannten Daten erfolgt;
- c) findet keine Anwendung auf Öltankschiffe, die unter Buchstabe a fallen und der Regel 13F Absatz 3 Buchstabe a oder Absatz 4 oder 5 entsprechen; allerdings brauchen die Vorschriften für die Mindestabstände zwischen den Begrenzungen der Ladetanks und der Schiffsseite und Bodenbeplattung nicht in jeder Hinsicht erfüllt zu werden. In diesem Fall dürfen die seitlichen Schutzabstände nicht kleiner sein, als sie im Internationalen Chemikaliertankschiff-Code für die Ladetankanordnung vom Typ 2 festgelegt sind, und der Bodenschutz muss der Regel 13E Absatz 4 Buchstabe b entsprechen.

(2) Im Sinne dieser Regel haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

- a) Der Ausdruck „schweres Dieselöl“ bezeichnet andere Dieselöle als jene Destillatöle, von denen sich bei einer Prüfung nach dem von der Organisation anerkannten Verfahren mehr als 50 Volumenprozent bei einer Temperatur von bis zu 340 °C destillieren lassen.

(b) "Fuel oil" means heavy distillates or residues from crude oil or blends of such materials intended for use as a fuel for the production of heat or power of a quality equivalent to the specification acceptable to the Organization.

(3) For the purpose of this regulation, oil tankers are divided into the following categories:

(a) "Category 1 oil tanker" means an oil tanker of 20,000 tons deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, and of 30,000 tons deadweight and above carrying oil other than the above, which does not comply with the requirements for new oil tankers as defined in regulation 1(26) of this Annex;

(b) "Category 2 oil tanker" means an oil tanker of 20,000 tons deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, and of 30,000 tons deadweight and above carrying oil other than the above, which complies with the requirements for new oil tankers as defined in regulation 1(26) of this Annex;

(c) "Category 3 oil tanker" means an oil tanker of 5,000 tons deadweight and above but less than that specified in subparagraph (a) or (b) of this paragraph.

(4) An oil tanker to which this regulation applies shall comply with the requirements of regulation 13F of this Annex not later than the anniversary of the date of delivery of the ship in the year specified in the following table:

b) «Fuel-oil» désigne les distillats lourds ou les résidus de pétrole brut ou mélanges de ces produits destinés à être utilisés comme combustibles pour la production de chaleur ou d'énergie, d'une qualité équivalant à la spécification jugée acceptable par l'Organisation.

3) Aux fins de la présente règle, les pétroliers sont répartis dans les catégories suivantes:

a) «Pétrolier de la catégorie 1» désigne un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 t transportant du pétrole brut, du fuel-oil, de l'huile diesel lourde ou de l'huile de graissage en tant que cargaison ou un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 t transportant des hydrocarbures autres que ceux qui sont mentionnés ci-dessus, qui ne satisfait pas aux prescriptions applicables aux pétroliers neufs, tels que définis au paragraphe 26) de la règle 1 de la présente Annexe;

b) «Pétrolier de la catégorie 2» désigne un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 t transportant du pétrole brut, du fuel-oil, de l'huile diesel lourde ou de l'huile de graissage en tant que cargaison ou un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 t transportant des hydrocarbures autres que ceux qui sont mentionnés ci-dessus, qui satisfait aux prescriptions applicables aux pétroliers neufs, tels que définis au paragraphe 26) de la règle 1 de la présente Annexe;

c) «Pétrolier de la catégorie 3» désigne un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 t mais inférieur aux ports en lourd spécifiés aux alinéas a) ou b) du présent paragraphe.

4) Tout pétrolier auquel s'applique la présente règle doit satisfaire aux prescriptions de la règle 13F de la présente Annexe au plus tard à la date anniversaire de sa livraison l'année spécifiée dans le tableau ci-après:

b) Der Ausdruck „Heizöl“ bezeichnet schwere Destillatöle oder Rückstände von Rohöl oder Mischungen daraus, die als Kraftstoff zur Erzeugung von Hitze oder Energie vorgesehen und von einer Qualität sind, die der von der Organisation anerkannten Spezifikation entspricht.

(3) Im Sinne dieser Regel werden Öltankschiffe in folgende Kategorien eingeteilt:

a) Der Ausdruck „Öltankschiffe der Kategorie 1“ bezeichnet Öltankschiffe von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die Rohöl, Heizöl, schweres Dieselöl oder Schmieröl als Ladung befördern, sowie von 30 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die andere als die genannten Öle befördern und nicht den Vorschriften für neue Öltankschiffe gemäß Regel 1 Nummer 26 entsprechen.

b) Der Ausdruck „Öltankschiffe der Kategorie 2“ bezeichnet Öltankschiffe von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die Rohöl, Heizöl, schweres Dieselöl oder Schmieröl als Ladung befördern, sowie von 30 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit, die andere als die genannten Öle befördern und den Vorschriften für neue Öltankschiffe gemäß Regel 1 Nummer 26 entsprechen.

c) Der Ausdruck „Öltankschiffe der Kategorie 3“ bezeichnet Öltankschiffe, deren Tragfähigkeit bei 5 000 und mehr Tonnen, jedoch unterhalb der unter den Buchstaben a und b angegebenen liegt.

(4) Ein Öltankschiff, für das diese Regel gilt, hat den Vorschriften der Regel 13F bis spätestens zum Jahrestag der Ablieferung des Schiffes in dem Jahr zu entsprechen, das in der nachstehenden Tabelle angegeben ist:

Category of oil tanker	Year
Category 1	2003 for ships delivered in 1973 or earlier 2004 for ships delivered in 1974 and 1975 2005*) for ships delivered in 1976 and 1977 2006*) for ships delivered in 1978, 1979 and 1980 2007*) for ships delivered in 1981 or later
Category 2	2003 for ships delivered in 1973 or earlier 2004 for ships delivered in 1974 and 1975 2005 for ships delivered in 1976 and 1977 2006 for ships delivered in 1978 and 1979 2007 for ships delivered in 1980 and 1981 2008 for ships delivered in 1982 2009 for ships delivered in 1983 2010*) for ships delivered in 1984 2011*) for ships delivered in 1985 2012*) for ships delivered in 1986 2013*) for ships delivered in 1987 2014*) for ships delivered in 1988 2015*) for ships delivered in 1989 or later
Category 3	2003 for ships delivered in 1973 or earlier 2004 for ships delivered in 1974 and 1975 2005 for ships delivered in 1976 and 1977 2006 for ships delivered in 1978 and 1979 2007 for ships delivered in 1980 and 1981 2008 for ships delivered in 1982 2009 for ships delivered in 1983 2010 for ships delivered in 1984 2011 for ships delivered in 1985 2012 for ships delivered in 1986 2013 for ships delivered in 1987 2014 for ships delivered in 1988 2015 for ships delivered in 1989 or later

*) Subject to compliance with the provisions of paragraph (7).

Catégorie de pétrolier	Année
Catégorie 1	2003 pour les navires livrés en 1973 ou avant cette date 2004 pour les navires livrés en 1974 et 1975 2005*) pour les navires livrés en 1976 et 1977 2006*) pour les navires livrés en 1978, 1979 et 1980 2007*) pour les navires livrés en 1981 ou après cette date
Catégorie 2	2003 pour les navires livrés en 1973 ou avant cette date 2004 pour les navires livrés en 1974 et 1975 2005 pour les navires livrés en 1976 et 1977 2006 pour les navires livrés en 1978 et 1979 2007 pour les navires livrés en 1980 et 1981 2008 pour les navires livrés en 1982 2009 pour les navires livrés en 1983 2010*) pour les navires livrés en 1984 2011*) pour les navires livrés en 1985 2012*) pour les navires livrés en 1986 2013*) pour les navires livrés en 1987 2014*) pour les navires livrés en 1988 2015*) pour les navires livrés en 1989 ou après cette date
Catégorie 3	2003 pour les navires livrés en 1973 ou avant cette date 2004 pour les navires livrés en 1974 et 1975 2005 pour les navires livrés en 1976 et 1977 2006 pour les navires livrés en 1978 et 1979 2007 pour les navires livrés en 1980 et 1981 2008 pour les navires livrés en 1982 2009 pour les navires livrés en 1983 2010 pour les navires livrés en 1984 2011 pour les navires livrés en 1985 2012 pour les navires livrés en 1986 2013 pour les navires livrés en 1987 2014 pour les navires livrés en 1988 2015 pour les navires livrés en 1989 ou après cette date

*) À condition que le navire satisfasse aux prescriptions du paragraphe 7).

Ötankschiffkategorie	Jahr
Kategorie 1	2003 für 1973 oder früher abgelieferte Schiffe 2004 für 1974 und 1975 abgelieferte Schiffe 2005*) für 1976 und 1977 abgelieferte Schiffe 2006*) für 1978, 1979 und 1980 abgelieferte Schiffe 2007*) für 1981 oder später abgelieferte Schiffe
Kategorie 2	2003 für 1973 oder früher abgelieferte Schiffe 2004 für 1974 und 1975 abgelieferte Schiffe 2005 für 1976 und 1977 abgelieferte Schiffe 2006 für 1978 und 1979 abgelieferte Schiffe 2007 für 1980 und 1981 abgelieferte Schiffe 2008 für 1982 abgelieferte Schiffe 2009 für 1983 abgelieferte Schiffe 2010*) für 1984 abgelieferte Schiffe 2011*) für 1985 abgelieferte Schiffe 2012*) für 1986 abgelieferte Schiffe 2013*) für 1987 abgelieferte Schiffe 2014*) für 1988 abgelieferte Schiffe 2015*) für 1989 oder später abgelieferte Schiffe
Kategorie 3	2003 für 1973 oder früher abgelieferte Schiffe 2004 für 1974 und 1975 abgelieferte Schiffe 2005 für 1976 und 1977 abgelieferte Schiffe 2006 für 1978 und 1979 abgelieferte Schiffe 2007 für 1980 und 1981 abgelieferte Schiffe 2008 für 1982 abgelieferte Schiffe 2009 für 1983 abgelieferte Schiffe 2010 für 1984 abgelieferte Schiffe 2011 für 1985 abgelieferte Schiffe 2012 für 1986 abgelieferte Schiffe 2013 für 1987 abgelieferte Schiffe 2014 für 1988 abgelieferte Schiffe 2015 für 1989 oder später abgelieferte Schiffe

*) Vorbehaltlich der Einhaltung des Absatzes 7.

(5) Notwithstanding the provisions of paragraph (4) of this regulation:

(a) in the case of a Category 2 or 3 oil tanker fitted with only double bottoms or double sides not used for the carriage of oil and extending to the entire cargo tank length or double hull spaces which are not used for the carriage of oil and extend to the entire cargo tank length, but does not fulfil conditions for being exempted from the provisions of paragraph (1)(c) of this regulation, the Administration may allow continued operation of such a ship beyond the date specified in paragraph (4) of this regulation, provided that:

- (i) the ship was in service on 1 July 2001;
- (ii) the Administration is satisfied by verification of the official records that the ship complied with the conditions specified above;
- (iii) the conditions of the ship specified above remain unchanged; and
- (iv) such continued operation does not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery;

(b) in the case of a Category 2 or 3 oil tanker other than that referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph which complies with the provisions of paragraph (6)(a) or (b) of this regulation, the Administration may allow continued operation of such a ship beyond the date specified in paragraph (4) of this regulation, provided that such continued operation shall not go beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2017 or the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery, whichever is the earlier date.

(6) A Category 1 oil tanker of 25 years and over after the date of its delivery shall comply with either of the following provisions:

(a) wing tanks or double bottom spaces, not used for the carriage of oil and meeting the width and height requirements of regulation 13E(4), cover at least 30% of L_t , for the full depth of the ship on each side or at least 30% of the projected bottom shell area within the length L_t , where L_t is as defined in regulation 13E(2); or

(b) the tanker operates with hydrostatically balanced loading, taking into account

5) Nonobstant les dispositions du paragraphe 4) de la présente règle:

a) dans le cas d'un pétrolier de la catégorie 2 ou de la catégorie 3 qui est doté soit uniquement de doubles fonds ou de doubles parois qui ne sont pas utilisés pour le transport d'hydrocarbures et qui s'étendent sur toute la longueur de la tranche de la cargaison, soit d'espaces de double coque qui ne sont pas utilisés pour le transport d'hydrocarbures et qui s'étendent sur toute la longueur de la tranche de la cargaison, mais qui ne satisfait pas aux conditions requises pour être exempté de l'application des dispositions du paragraphe 1), alinéa c) de la présente règle, l'Autorité peut autoriser le maintien en exploitation d'un tel navire au-delà de la date spécifiée au paragraphe 4) de la présente règle, sous réserve que:

- i) le navire ait été en service le 1^{er} juillet 2001;
- ii) l'Autorité ait établi en vérifiant la documentation officielle du navire que celui-ci satisfait aux conditions spécifiées ci-dessus;
- iii) les conditions spécifiées ci-dessus n'aient pas changé; et
- iv) ce maintien en exploitation ne se prolonge pas au-delà de la date à laquelle le navire atteint 25 ans après sa date de livraison;

b) dans le cas d'un pétrolier de la catégorie 2 ou de la catégorie 3 autre que ceux qui sont visés à l'alinéa a) du présent paragraphe qui satisfait aux dispositions du paragraphe 6), alinéa a) ou b) de la présente règle, l'Autorité peut autoriser le maintien en exploitation d'un tel navire au-delà de la date spécifiée au paragraphe 4) de la présente règle, sous réserve que ce maintien en exploitation ne se prolonge pas au-delà de la date anniversaire de la livraison du navire en 2017 ou de la date à laquelle le navire atteint 25 ans après sa date de livraison, si cette dernière date est antérieure.

6) Un pétrolier de la catégorie 1 de 25 ans ou plus après sa date de livraison doit satisfaire à l'une des deux dispositions ci-après:

a) les citernes latérales ou les espaces de double fond qui ne sont pas utilisés pour le transport d'hydrocarbures et qui satisfont aux prescriptions relatives à la largeur et à la hauteur du paragraphe 4) de la règle 13E, protègent au moins 30 % de L_t , sur tout le creux du navire, de chaque bord, ou au moins 30 % de l'aire projetée du bordé de fond comprise dans la longueur L_t , L_t étant telle que définie au paragraphe 2) de la règle 13E; ou

b) le pétrolier est exploité avec un chargement hydrostatiquement équilibré,

(5) Unbeschadet des Absatzes 4 gilt Folgendes:

a) Im Falle eines Öltankschiffes der Kategorie 2 oder 3, das nur über Doppelböden oder Doppelwände verfügt, die nicht für die Beförderung von Öl benutzt werden und sich auf die gesamte Ladetanklänge erstrecken, oder über Doppelhüllräume, die nicht für die Beförderung von Öl benutzt werden und sich auf die gesamte Ladetanklänge erstrecken, das jedoch nicht die Voraussetzungen erfüllt, um von Absatz 1 Buchstabe c) ausgenommen zu werden, kann die Verwaltung den Weiterbetrieb eines solchen Schiffes über den in Absatz 4 bestimmten Zeitpunkt hinaus gestatten, vorausgesetzt, dass

- i) das Schiff am 1. Juli 2001 im Dienst war;
- ii) sich die Verwaltung durch Überprüfung der amtlichen Unterlagen gewissert hat, dass das Schiff die vorstehenden Bedingungen erfüllt;
- iii) die oben genannten Verhältnisse des Schiffes unverändert bleiben;
- iv) dieser Weiterbetrieb nicht über den Zeitpunkt hinausgeht, an dem das Schiff, gerechnet ab dem Tag seiner Ablieferung, ein Alter von 25 Jahren erreicht.

b) Im Falle eines Öltankschiffes der Kategorie 2 oder 3, das nicht unter Buchstabe a) fällt, jedoch Absatz 6 Buchstabe a) oder b) erfüllt, kann die Verwaltung den Weiterbetrieb eines solchen Schiffes über den in Absatz 4 bestimmten Zeitpunkt hinaus gestatten, sofern dieser Weiterbetrieb nicht über den Jahrestag des Ablieferungsdatums des Schiffes im Jahre 2017 oder über den Zeitpunkt hinausgeht, an dem das Schiff, gerechnet ab dem Tag seiner Ablieferung, ein Alter von 25 Jahren erreicht, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt.

(6) Ein Öltankschiff der Kategorie 1, das, gerechnet ab dem Tag seiner Ablieferung, 25 Jahre oder älter ist, muss eine der nachstehenden Bestimmungen erfüllen:

a) Seine Seitentanks oder Doppelbodräume, die nicht für die Beförderung von Öl benutzt werden und den Vorschriften für Breite und Höhe von Regel 13E Absatz 4 entsprechen, erstrecken sich über mindestens 30 vom Hundert der Länge L_t und über die volle Seitenhöhe des Schiffes auf jeder Seite oder über mindestens 30 vom Hundert der projizierten Fläche der Bodenbeplattung innerhalb der Länge L_t , wobei für L_t die Begriffsbestimmung in Regel 13E Absatz 2 gilt; oder

b) das Tankschiff arbeitet mit hydrostatisch ausgeglichener Beladung unter

the guidelines developed by the Organization.

(7) The Administration may allow continued operation of a Category 1 oil tanker beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2005, and of a Category 2 oil tanker beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2010, subject to compliance with the Condition Assessment Scheme adopted by the Marine Environment Protection Committee by resolution MEPC.94(46), as may be amended, provided that such amendments shall be adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention relating to amendment procedures applicable to an Appendix to an Annex.

(8)

a) The Administration of a State which allows the application of paragraph (5) of this regulation, or allows, suspends, withdraws or declines the application of paragraph (7) of this regulation, to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

b) A Party to the present Convention shall be entitled to deny entry of oil tankers operating in accordance with the provisions of paragraph (5) of this regulation into the ports or offshore terminals under its jurisdiction. In such cases, that Party shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof for their information."

compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

7) L'Autorité peut autoriser le maintien en exploitation d'un pétrolier de la catégorie 1 au-delà de la date anniversaire de sa livraison en 2005 ou d'un pétrolier de la catégorie 2 au-delà de la date anniversaire de sa livraison en 2010, sous réserve qu'il satisfasse au système d'évaluation de l'état du navire adopté par le Comité de la protection du milieu marin par la résolution MEPC.94(46), telle qu'elle pourra être modifiée, à condition que ces amendements soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à un appendice d'une Annexe.

8)

a) L'Autorité d'un État qui autorise l'application du paragraphe 5) de la présente règle ou qui autorise, suspend, retire ou refuse l'application du paragraphe 7) de la présente règle à un navire autorisé à battre son pavillon doit immédiatement en communiquer les détails à l'Organisation, qui les diffuse aux Parties à la présente Convention pour information et éventuelle suite à donner.

b) Une Partie à la présente Convention a le droit de refuser à des pétroliers exploités conformément aux dispositions du paragraphe 5) de la présente règle l'accès aux ports ou terminaux au large relevant de sa juridiction. Dans ce cas, la Partie en question doit communiquer les détails de ce refus à l'Organisation, qui les diffuse aux Parties à la présente Convention pour information.»

Berücksichtigung der von der Organisation erarbeiteten Richtlinien.

(7) Die Verwaltung kann den Weiterbetrieb eines Öltankers der Kategorie 1 über den Jahrestag des Ablieferungsdatums des Schiffes im Jahre 2005 hinaus sowie eines Öltankers der Kategorie 2 über den Jahrestag des Ablieferungsdatums des Schiffes im Jahre 2010 hinaus gestatten, vorausgesetzt, dass das vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt mit EntschlieÙung MEPC.94(46) angenommene Zustandsbewertungsschema („Condition Assessment Scheme“) in seiner zuletzt geänderten Fassung eingehalten wird, sofern diese Änderungen nach Artikel 16 dieses Übereinkommens betreffend die auf den Anhang zu einer Anlage anzuwendenden Änderungsverfahren angenommen, in Kraft gesetzt und wirksam geworden sind.

(8)

a) Die Verwaltung eines Staates, der die Anwendung des Absatzes 5 gestattet oder die Anwendung des Absatzes 7 auf ein Schiff, das zum Führen seiner Flagge berechtigt ist, gestattet, aussetzt, widerruft oder ablehnt, hat unverzüglich Einzelheiten darüber der Organisation zur Weiterleitung an die Vertragsparteien dieses Übereinkommens mitzuteilen, damit sie unterrichtet sind und gegebenenfalls geeignete Maßnahmen treffen können.

b) Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind berechtigt, Öltankern, die nach Absatz 5 in Betrieb sind, das Anlaufen von Häfen oder der Küste vorgelagerten Umschlagplätzen unter ihrer Hoheitsgewalt zu verweigern. In solchen Fällen hat die betreffende Vertragspartei unverzüglich Einzelheiten darüber der Organisation zur Weiterleitung an die Vertragsparteien dieses Übereinkommens mitzuteilen, damit sie unterrichtet sind.“

**Amendments
to Appendix II to Annex I to MARPOL 73/78**

Amendments to the Supplement to the IOPP Certificate (Form B)

2 The existing paragraph 5.8.4 is replaced by the following:

“5.8.4 The ship is subject to regulation 13G and:

- .1 is required to comply with regulation 13F not later than
- .2 is so arranged that the following tanks or spaces are not used for the carriage of oil
- .3 is provided with the operational manual approved on in accordance with resolution MEPC.64(36)
.....
- .4 is allowed to continue operation in accordance with regulation 13G(5)(a)
- .5 is allowed to continue operation in accordance with regulation 13G(5)(b)
- .6 is allowed to continue operation in accordance with regulation 13G(7) ”.

**Amendements
à l'Appendice II de l'Annexe I de MARPOL 73/78**

Amendements au Supplément au Certificat IOPP (Modèle B)

2 Le paragraphe 5.8.4 existant est remplacé par ce qui suit:

«5.8.4 Le navire est soumis aux prescriptions de la règle 13G et:

- .1 est tenu de satisfaire aux prescriptions de la règle 13F au plus tard le.....
- .2 est conçu de telle manière que les citernes ou espaces suivants ne sont pas utilisés pour le transport d'hydrocarbures
.....
- .3 est muni du manuel d'exploitation approuvé le conformément à la résolution MEPC.64(36)
.....
- .4 est autorisé à rester en service conformément à la règle 13G 5) a)
- .5 est autorisé à rester en service conformément à la règle 13G 5) b)
- .6 est autorisé à rester en service conformément à la règle 13G 7) ».

**Änderungen
des Anhangs II zu Anlage I von MARPOL 73/78**

Änderungen des Nachtrags zum IOPP-Zeugnis (Formblatt B)

2 Der bisherige Punkt 5.8.4 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„5.8.4 Das Schiff unterliegt der Regel 13G und

- .1 muss spätestens bis der Regel 13F entsprechen
- .2 ist so angeordnet, dass folgende Tanks oder Räume nicht für die Beförderung von Öl benutzt werden
.....
- .3 es verfügt über ein Betriebshandbuch, das am nach EntschlieÙung MEPC.64(36) genehmigt
wurde
- .4 der Weiterbetrieb ist ihm nach Regel 13G Absatz 5 Buchstabe a gestattet
- .5 der Weiterbetrieb ist ihm nach Regel 13G Absatz 5 Buchstabe b gestattet
- .6 der Weiterbetrieb ist ihm nach Regel 13G Absatz 7 gestattet “.

**Erste Verordnung
zu Änderungen der Anlagen III und IV zum Übereinkommen von 1992
über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets
(1. Ostseeschutz-Änderungsverordnung)**

Vom 19. Dezember 2002

Es verordnen

auf Grund des Artikels 2 Nr. 1 Buchstabe b des Gesetzes vom 23. August 1994 zu internationalen Übereinkommen über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets und des Nordostatlantiks (BGBl. 1994 II S. 1355), der durch Artikel 56 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 22. Oktober 2002 (BGBl. I S. 4206) das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit

sowie

auf Grund des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und 4, Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876) und auf Grund des § 36 Abs. 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602), der zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 26. Januar 1998 (BGBl. I S. 156) geändert worden ist, das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:

Artikel 1

Inkraftsetzen von Änderungen

Hiermit werden in Kraft gesetzt:

1. die auf der Sitzung der Helsinki-Kommission vom 20. und 21. März 2000 von den Vertragsparteien des Übereinkommens vom 9. April 1992 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets (Helsinki-Übereinkommen von 1992 – BGBl. 1994 II S. 1355, 1397) angenommenen Änderungen der Anlage III,
2. die auf der Sitzung der Helsinki-Kommission vom 20. und 21. März 2000 angenommenen Änderungen der Anlage IV nach Maßgabe des Artikels 9 Abs. 2 sowie die am 10. September 2001 angenommenen Änderungen der Anlage IV.

Die Änderungen werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

Einleiten von Abwasser

Im Ostseegebiet darf Abwasser aus

1. Seeschiffen, die berechtigt sind, die Bundesflagge zu führen,
2. Binnenschiffen, die in einem Schiffsregister der Bundesrepublik Deutschland eingetragen sind, wenn sie Gebiete seewärts der Grenzen der Zone 2 nach Anlage 1 der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung vom 17. März 1988 (BGBl. I S. 238), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28. Februar 2001 (BGBl. I S. 335), befahren,
3. Seeschiffen unter fremder Flagge sowie Binnenschiffen, die nicht in einem Schiffsregister der Bundesrepublik Deutschland eingetragen sind, wenn sie das Küstenmeer oder die inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland befahren,

4. Unterwassergeräten, schwimmenden Geräten und schwimmenden Plattformen, die im Bereich des Küstenmeeres oder der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland betrieben werden,

nur nach Maßgabe der Anlage IV Regel 5 Abschnitt B und C des Helsinki-Übereinkommens eingeleitet werden.

Abwasser aus allen in Anlage IV Regel 5 Abschnitt B des Helsinki-Übereinkommens nicht genannten Schiffen einschließlich Sportbooten, die über eine Toilette verfügen und eine der in Satz 1 Nr. 1 bis 4 genannten Voraussetzungen erfüllen, darf nur nach Maßgabe der Anlage IV Regel 5 Abschnitt C des Helsinki-Übereinkommens eingeleitet werden.

Artikel 3

Verbrennung von Schiffsabfällen

Das Verbrennen der auf Schiffen erzeugten Abfälle an Bord von Schiffen, die das Küstenmeer der Bundesrepublik Deutschland in der Ostsee befahren, ist verboten.

Artikel 4

Besichtigungen, Zeugnisse

(1) Seeschiffe, die berechtigt sind, die Bundesflagge zu führen, unterliegen den Besichtigungen nach Anlage IV Regel 5 Abschnitt F des Helsinki-Übereinkommens. Auf solchen Schiffen müssen Zeugnisse nach Maßgabe der Anlage IV Regel 5 Abschnitt G des Helsinki-Übereinkommens mitgeführt werden.

(2) Zulassungen nach Anlage IV Regel 5 Abschnitt C Abs. 1 des Helsinki-Übereinkommens sowie Besichtigungen und Zeugniserteilung obliegen nach § 6 Abs. 1 Satz 1 des Seeaufgabengesetzes der See-Berufsgenossenschaft, die sich bei Angelegenheiten der Schiffstechnik sowie bei Überwachungsmaßnahmen im Ausland der Hilfe des Germanischen Lloyds bedient.

(3) Die Absätze 1 und 2 finden keine Anwendung auf Schiffe der Bundeswehr sowie Sportfahrzeuge.

Artikel 5

Abwasserrückhalteanlagen

(1) Die Eigentümer aller in Anlage IV Regel 5 Abschnitt B des Helsinki-Übereinkommens nicht genannten Schiffe einschließlich Sportbooten, die über eine Toilette verfügen und eine der in Artikel 2 Satz 1 Nr. 1 und 2 genannten Voraussetzungen erfüllen oder unter der Flagge Dänemarks, Estlands, Finnlands, Lettlands, Litauens, Polens, der Russischen Föderation oder Schwedens eine der in Artikel 2 Satz 1 Nr. 3 und 4 genannten Voraussetzungen erfüllen, haben sicherzustellen, dass diese Schiffe mit Abwasserrückhalteanlagen für Toiletten gemäß Absatz 2 Satz 1 ausgerüstet sind. Auf die bezeichneten Schiffe findet auch Anlage IV Regel 5 Abschnitt E Abs. 1 Anwendung.

(2) Die Eigentümer der Schiffe stellen sicher, dass die Anschlüsse an den Abwasserrückhalteanlagen auf den bezeichneten Schiffen dem Stand der Technik entsprechen. Die für den Betrieb der Hafenauffanganlagen Verantwortlichen stellen sicher, dass die Anschlüsse an den Hafenauffanganlagen dem Stand der Technik entsprechen. Abweichungen sind in Einzelfällen möglich.

Artikel 6

Entsorgung von Schiffsabfällen

Alle Schiffe sind verpflichtet, vor dem Verlassen eines Hafens alle Schiffsabfälle, die im Ostseegebiet nicht ins Meer beseitigt werden dürfen, in Übereinstimmung mit dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (MARPOL 73/78) nach der amtlichen deutschen Übersetzung vom 12. März 1996 (BGBl. 1996 II S. 399), zuletzt geändert durch die Sechste Inkraftsetzungsverordnung Umweltschutz-See vom 19. Dezember 2002 (BGBl. 2002 II S. 2942) und dem Übereinkommen von 1992 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets (BGBl. 1994 II S. 1355, 1397) in eine Hafenauffanganlage zu ent-

sorgen. Dies gilt entsprechend für alle Ladungsrückstände. Die Länder können Ausnahmen im Rahmen ihrer Kompetenzen bestimmen.

Artikel 7

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 15 Abs. 1 Nr. 2 des Seeaufgabengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Schiffsführer oder sonst für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher

1. entgegen Artikel 2 Abwasser einleitet,
2. entgegen Artikel 3 Schiffsabfälle verbrennt oder
3. entgegen Artikel 5 Abs. 1 Satz 1 nicht sicherstellt, dass ein Schiff mit einer Abwasserrückhalteanlage für Toiletten ausgerüstet ist.

(2) Die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 wird auf das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie übertragen.

Artikel 8

Änderung der 8. Ostsee-Umweltschutz-Änderungsverordnung und der Inkraftsetzungsverordnung Umweltschutz-See

Die §§ 2, 3 und 4 der 8. Ostsee-Umweltschutz-Änderungsverordnung vom 25. Oktober 1990 (BGBl. 1990 II S. 1378) und Artikel 2 Abs. 2, 3 und 4 der Inkraftsetzungsverordnung Umweltschutz-See vom 19. Juni 1996 (BGBl. 1996 II S. 977) werden aufgehoben.

Artikel 9

Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am Tag nach der Verkündung in Kraft. Die in Artikel 1 bezeichneten Änderungen sind für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft getreten und werden innerstaatlich nach Maßgabe dieser Verordnung angewendet.

(2) Artikel 2 Satz 2 und Artikel 5 Abs. 1 und 2 Satz 1 treten

1. für Schiffe, die vor dem 1. Januar 2003 gebaut sind, am 1. Januar 2005,
2. für Schiffe, die vom 1. Januar 2003 an gebaut werden, am 1. Januar 2003 in Kraft.

(3) Die Artikel 6 und 7 Abs. 1 Nr. 3 treten am 1. Januar 2003 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 19. Dezember 2002

Der Bundesminister
für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Jürgen Trittin

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Manfred Stolpe

HELCOM Recommendation 21/1

HELCOM-Empfehlung 21/1

(Übersetzung)

Attachment

After the general title of Annex III the words

“Part I; Prevention of Pollution from Industry and Municipalities”

are inserted.

After Part I new regulations are inserted as follows:

Part II**Prevention of Pollution
from Agriculture****Regulation 1; General provisions**

In accordance with the relevant parts of this Convention the Contracting Parties shall apply the measures described below and take into account Best Environment Practice (BEP) and Best Available Technology (BAT) to reduce the pollution from agricultural activities. The Contracting Parties shall elaborate Guidelines containing elements specified below and report to the Commission.

Regulation 2; Plant nutrients

The Contracting Parties shall integrate the following basic principles into national legislation or guidelines and adapt to the prevailing conditions within the country to reduce the adverse environmental effects of agriculture. Specified requirements levels shall be considered to be a minimum base for national legislation.

1. Animal density

To ensure that manure is not produced in excess in comparison to the amount of arable land, there must be a balance between the amount of animals on the farm and the amount of land available for spreading manure, expressed as animal density. The maximum amount of animals should be precised with consideration taken to the amount of phosphorus and nitrogen in manure and the crops requirements of plant nutrients.

2. Manure storage

Manure storage must be of such a quality that prevents losses. The storage capacity shall be sufficiently large, to ensure that manure only will be spread when the plants can utilize nutrients. The minimum level to be required should be 6 months storage capacity. Urine and slurry stores should be covered or handled by a method that efficiently reduces ammonia emissions.

3. Agricultural waste water and silage effluents

Waste water from animal housings should either be stored in urine or slurry stores or else be treated in some suitable manner to prevent pollution. Effluents from the preparation and storage of silage should be collected and directed to storages for urine or liquid manure.

Anhang

Im Anschluss an die allgemeine Überschrift der Anlage III werden die Worte

„Teil I: Verhütung der Verschmutzung durch die Industrie und die Kommunen“

eingefügt.

Im Anschluss an Teil I werden neue Regeln wie folgt eingefügt:

Teil II**Verhütung der Verschmutzung
durch die Landwirtschaft****Regel 1: Allgemeine Bestimmungen**

Im Einklang mit den maßgeblichen Teilen dieses Übereinkommens führen die Vertragsparteien die nachstehend beschriebenen Maßnahmen durch und berücksichtigen die beste Umweltpaxis (BEP) und die beste verfügbare Technologie (BAT), um die Verschmutzung durch landwirtschaftliche Tätigkeiten zu verringern. Die Vertragsparteien arbeiten Richtlinien aus, welche die nachstehend aufgeführten Bestandteile enthalten, und erstatten der Kommission darüber Bericht.¹⁾

Regel 2: Pflanzennährstoffe

Zur Verringerung der nachteiligen Auswirkungen der Landwirtschaft auf die Umwelt nehmen die Vertragsparteien die folgenden Grundprinzipien in die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften oder Richtlinien auf und passen sie an die Gegebenheiten des Landes an. Ein genau festgelegtes Anforderungsniveau ist als Mindestgrundlage für die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften zu betrachten.

1. Viehdichte

Um sicherzustellen, dass im Verhältnis zur landwirtschaftlichen Nutzfläche nicht zuviel tierischer Dünger produziert wird, muss zwischen der Anzahl der Tiere pro landwirtschaftlicher Betrieb und der verfügbaren Nutzfläche zur Ausbringung des tierischen Düngers ein Gleichgewicht, ausgedrückt durch die Viehdichte, bestehen. Die Höchstzahl der Tiere soll unter Berücksichtigung des Phosphor- und Stickstoffgehalts im tierischen Dünger und des Nährstoffbedarfs der Pflanzen bestimmt werden.

2. Lagerung von tierischem Dünger

Tierischer Dünger muss so gelagert werden, dass Verluste vermieden werden. Die Lagerkapazität muss groß genug sein, dass sichergestellt ist, dass der Dünger nur dann ausgebracht wird, wenn die Pflanzen die Nährstoffe verwerten können. Als Mindestanforderung soll eine für einen Zeitraum von sechs Monaten ausreichende Lagerkapazität vorgeschrieben werden. Jauche- und Güllebehälter sollen abgedeckt oder so behandelt werden, dass die Ammoniakemissionen wirksam reduziert werden.

3. Landwirtschaftliche Abwasser und Silageabwasser

Abwasser aus Tierhaltungssystemen sollen entweder in Jauche- oder Güllebehältern gelagert oder zur Verhinderung einer Verschmutzung in geeigneter Weise behandelt werden. Die bei der Aufbereitung und Lagerung von Silage entstehenden Abwasser sollen gesammelt und in Jauche- oder Güllelager geleitet werden.

¹⁾ Hierbei handelt es sich um Vorschriften mit empfehlendem Charakter, die nicht im Widerspruch zum nationalen Fachrecht stehen. Das nationale Fachrecht geht der Empfehlung in den Regeln 2 bis 6 vor. Zur Umsetzung der Empfehlungen können die Länder auch durch die EU kofinanzierte Agrar-Umweltprogramme einsetzen.

4. Application of organic manures

Organic manures (slurry, solid manure, urine, sewage sludge, composts etc) shall be spread in a way that minimizes the risk for loss of plant nutrients and should not be spread on soils that are frozen¹⁾, water saturated or are covered with snow. Organic manures should be incorporated as soon as possible after application on bare soils. Periods shall be defined when no application is accepted.

5. Application rates for nutrients

Application rates for nutrients should not exceed the crops nutrient requirements. National guidelines should be developed with fertilizing recommendations and they should take reference to

- a) soil conditions, soil nutrient content, soil type and slope;
- b) climatic conditions and irrigation;
- c) land use and agricultural practices, including crop rotation systems;
- d) all external potential nutrient sources.

6. Winter crop cover

In relevant regions the cultivated area should be sufficiently covered by crops in winter and autumn to effectively reduce the loss of plant nutrients.

7. Water protection measures and nutrient reduction areas

a) Surface water

Buffer zones, riparian zones or sedimentation ponds should be established, if necessary.

b) Ground water

Ground water protection zones should be established if necessary. Appropriate measures such as reduced fertilization rates, zones where manure spreading is prohibited and permanent grass land areas should be established.

c) Nutrient reduction areas

Wetland areas should be retained and where possible restored, to be able to reduce plant nutrient losses and to retain biological diversity.

Regulation 3; Plant protection products

Plant protection products shall only be handled and used according to a national risk reduction strategy which shall be based on Best Environmental Practice (BEP). The strategy should be based on an inventory of the existing problems and define suitable goals. It shall include measures such as:

1. Registration and approval

Plant protection products shall not be sold, imported or applied until registration and approval for such purposes has been granted by the national authorities.

2. Storage and handling

Storage and handling of plant protection products shall be carried out so that the risks of spillage or leakage are prevented. Some crucial areas are transportation and filling and cleaning of equipment. Other dispersal of plant protection products outside

¹⁾ To be defined by national legislation depending on the regional climate and weather conditions.

4. Ausbringung von organischem Dünger

Organischer Dünger (Gülle, Festmist, Jauche, Klärschlamm, Kompost usw.) ist so auszubringen, dass die Gefahr eines Verlusts von Pflanzennährstoffen so gering wie möglich gehalten wird; außerdem soll er nicht auf Böden ausgebracht werden, die gefroren²⁾, vernässt oder mit Schnee bedeckt sind. Auf unbestellten Flächen soll organischer Dünger möglichst bald nach der Ausbringung in den Boden eingearbeitet werden. Es werden bestimmte Zeiträume festgelegt, in denen die Ausbringung untersagt ist.

5. Ausgebrachte Nährstoffmengen

Die ausgebrachten Nährstoffmengen sollen nicht größer sein als der Nährstoffbedarf der Pflanzen. Es sollen einzelstaatliche Richtlinien einschließlich Düngeempfehlungen erarbeitet werden, die Folgendes berücksichtigen:

- a) Die Bodenverhältnisse, den Nährstoffgehalt des Bodens, den Bodentyp und das Gefälle;
- b) die Klimaverhältnisse und die Bewässerung;
- c) die Bodennutzung und die landwirtschaftlichen Verfahren, einschließlich Fruchtfolgesystemen;
- d) alle potentiellen externen Nährstoffquellen.

6. Winterdeckfrucht

Zur wirksamen Reduzierung der Nährstoffverluste sollen in betroffenen Regionen die Ackerflächen im Herbst und im Winter ausreichend mit einer Deckfrucht bepflanzt werden.

7. Gewässerschutzmaßnahmen und Nährstoffreduzierungsgebiete

a) Oberflächengewässer

Bei Bedarf sollen Pufferzonen, Uferstrandstreifen oder Sedimentationsbecken geschaffen werden.

b) Grundwasser

Bei Bedarf sollen Grundwasserschutzzonen geschaffen werden. Es sollen geeignete Schritte unternommen werden, wie etwa eine Senkung der Düngehäufigkeit, die Einrichtung von Zonen, in denen die Ausbringung von tierischem Dünger verboten ist, und die Schaffung von Dauergrünlandbereichen.

c) Nährstoffreduzierungsgebiete

Zur Verringerung des Verlusts von Pflanzennährstoffen und zur Bewahrung der biologischen Vielfalt sollen Feuchtgebiete erhalten und, soweit möglich, wiederhergestellt werden.

Regel 3: Pflanzenschutzmittel

Die Handhabung und Verwendung von Pflanzenschutzmitteln darf nur nach Maßgabe einer einzelstaatlichen Risikominierungsstrategie erfolgen, die auf der besten Umweltpaxis (BEP) basiert. Die Strategie soll sich auf eine Bestandsaufnahme der bestehenden Probleme stützen und geeignete Ziele festlegen. Sie umfasst folgende Maßnahmen:

1. Registrierung und Genehmigung

Pflanzenschutzmittel dürfen nicht eher vertrieben, eingeführt oder verwendet werden, bis sie registriert worden sind und die entsprechende behördliche Genehmigung erteilt worden ist.

2. Lagerung und Behandlung

Die Handhabung und Lagerung von Pflanzenschutzmitteln hat so zu erfolgen, dass keine Gefahr eines Auslaufens oder Verschützens besteht. Zu den besonders kritischen Bereichen gehören der Transport und das Befüllen sowie das Reinigen der Geräte.

²⁾ Definition erfolgt über nationale Gesetzgebung unter Berücksichtigung der regionalen Klima- und Wetterbedingungen.

the treated agricultural land area shall be prevented. Waste of plant protection products shall be disposed of according to national legislation.

3. Licence

A licence shall be required for commercial use of plant protection products. To obtain a licence suitable education and training on how to handle plant protection products with a minimum of impact on health and the environment shall be required. The users' knowledge regarding the handling and usage of plant protection products shall be updated regularly.

4. Application technology

Application technology and practice should be designed to prevent unintentional drift or run-off of plant protection products. Establishment of protection zones along surface waters should be encouraged. Application by aircraft shall be forbidden; exceptional cases require authorization.

5. Testing of spraying equipment

Testing of spraying equipment at regular intervals shall be promoted to ensure a reliable result when spraying with plant protection products.

6. Alternative methods of control

Development of alternative methods for plant protection control should be encouraged.

Regulation 4; Environmental permits

Farms with livestock production above certain size should require approval with regard to environmental aspects and impacts of the farms.

Regulation 5; Environmental monitoring

The Contracting Parties shall develop projects to assess the effects of measures and the impacts of the agricultural sector on the environment.

Regulation 6; Education, information and extension service

The Contracting Parties shall promote systems for education, information and extension (advisory service) on environmental issues in the agricultural sector.

Eine anderweitige Ausbringung von Pflanzenschutzmitteln außerhalb der behandelten landwirtschaftlichen Nutzflächen ist zu verhindern. Abfälle von Pflanzenschutzmitteln sind in Übereinstimmung mit den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften zu entsorgen.

3. Genehmigung

Für die gewerbliche Verwendung von Pflanzenschutzmitteln ist eine Genehmigung erforderlich. Die Erteilung einer solchen Genehmigung setzt eine entsprechende Ausbildung im Umgang mit Pflanzenschutzmitteln mit einem Minimum an Auswirkungen auf die Gesundheit und die Umwelt voraus. Die Kenntnisse der Anwender über Handhabung und Verwendung von Pflanzenschutzmitteln sind regelmäßig auf den neuesten Stand zu bringen.

4. Ausbringungstechnik

Ausbringungstechnik und -praxis sollen darauf ausgerichtet sein, ein unabsichtliches Verwehen oder Abfließen von Pflanzenschutzmitteln zu verhindern. Die Schaffung von Schutzstreifen an Gewässerrändern soll gefördert werden. Die Ausbringung durch Flugzeuge ist zu verbieten; Ausnahmen müssen genehmigt werden.

5. Prüfung der Sprühgeräte

Um zuverlässige Ergebnisse beim Versprühen von Pflanzenschutzmitteln zu erhalten, muss auf eine regelmäßige Prüfung der Sprühgeräte hingewirkt werden.

6. Alternative Kontrollmethoden

Die Entwicklung alternativer Methoden der Pflanzenschutzkontrolle soll unterstützt werden.

Regel 4: Umweltgenehmigungen

Landwirtschaftliche Betriebe, deren Viehproduktion eine gewisse Größe überschreitet, sollen unter Berücksichtigung von Umweltaspekten und der Umweltauswirkungen dieser Betriebe genehmigungspflichtig sein.

Regel 5: Umweltüberwachung

Die Vertragsparteien arbeiten Projekte zur Abschätzung der Auswirkungen von Maßnahmen und der Auswirkungen des Agrarsektors auf die Umwelt aus.

Regel 6: Ausbildungs-, Informations- und Beratungsdienst

Die Vertragsparteien fördern auf die Umweltproblematik ausgerichtete Ausbildungs-, Informations- und Beratungssysteme im Agrarbereich.

HELCOM Recommendation 21/2

HELCOM-Empfehlung 21/2

(Übersetzung)

Attachment 1**Anhang 1**

The following text is added to Annex IV of the Helsinki Convention:

In Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens wird die neue Regel 6 eingefügt:

A new Regulation 6 in Annex IV of the Helsinki Convention is inserted:

Regulation 6; Discharge of sewage by other ships**Regel 6: Einleiten von Abwasser durch andere Schiffe****A. Compliance****A. Einhaltung der Bestimmungen**

All other ships including pleasure craft not referred to in paragraph B of Regulation 5 fitted with toilets shall comply with the provisions of paragraphs A, C and D of Regulation 5 as follows:

Alle anderen Schiffe, einschließlich Sportboote, die in der Regel 5 Abschnitt B nicht genannt sind und die über Toiletten verfügen, müssen Regel 5 Abschnitte A, C und D wie folgt einhalten:

- a) on 1 January 2005 for ships built before 1 January 2000, and
- b) upon the entry into force of this Regulation for ships built on or after 1 January 2000.

- a) Schiffe, die vor dem 1. Januar 2000 gebaut sind, am 1. Januar 2005 und
- b) Schiffe, die am oder nach dem 1. Januar 2000 gebaut sind, mit Inkrafttreten dieser Regel.

B. Toilet retention systems**B. Abwasser-Rückhalteinrichtungen für Toiletten**

Ships referred to in paragraph A shall be fitted with toilet retention systems for sewage in accordance with guidelines approved by the Helsinki Commission.

Die in Abschnitt A genannten Schiffe müssen mit Abwasser-Rückhalteinrichtungen für Toiletten nach den von der Helsinki-Kommission angenommenen Richtlinien ausgerüstet sein.

C. Reception facilities**C. Auffanganlagen**

(1) Paragraph E 1 of Regulation 5 shall apply, as appropriate, to ships referred to in Paragraph A.

(1) Regel 5 Abschnitt E Absatz 1 gilt gegebenenfalls auch für die in Abschnitt A genannten Schiffe.

(2) To enable pipes of reception facilities to be connected with the discharge pipeline of ships referred to in Paragraph A, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with guidelines approved by the Helsinki Commission.

(2) Damit die Rohrleitungen der Auffanganlagen mit der Abflussleitung der in Abschnitt A genannten Schiffe verbunden werden können, sind beide Leitungen mit einem genormten Abflussanschluss nach den von der Helsinki-Kommission angenommenen Richtlinien auszustatten.

A new Regulation 7 in Annex IV of the Helsinki Convention is inserted:

In Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens wird die neue Regel 7 eingefügt.

Regulation 7; Mandatory discharge of all wastes to a port reception facility**Regel 7: Pflicht zum Einleiten aller Abfälle in eine Hafenauffanganlage****A. Definitions****A. Begriffsbestimmungen**

For the purpose of this Regulation:

Im Sinne dieser Regel haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1. "Ship-generated wastes" means all residues generated during the service of the ship, including oily residues from engine room spaces, sewage, and garbage as defined in Annex V of MARPOL 73/78, cargo associated waste including but not limited to loading/unloading excess and spillage, dunnage, shoring, pallets, lining and packing materials, plywood, paper, cardboard, wire and steel strapping;
2. "Cargo residues" means the remnants of any cargo material on board in cargo holds which remain for disposal after unloading procedures are completed.

1. Der Ausdruck „Schiffsabfälle“ bezeichnet alle Rückstände, die während des Schiffsbetriebs erzeugt werden, einschließlich ölhaltiger Rückstände aus den Maschinenräumen, Abwasser und Müll im Sinne der Anlage V von MARPOL 73/78, ladungsbezogene Abfälle einschließlich, jedoch nicht begrenzt auf überschüssige und verschüttete Stoffe beim Laden/Entladen, Stauholz, Stützbalken, Paletten, Schalungs- und Verpackungsmaterial, Sperrholz, Papier, Karton, Draht- und Stahlbänder;
2. der Ausdruck „Ladungsrückstände“ bezeichnet die Überreste von Ladungsmaterial an Bord in den Laderäumen, die nach Abschluss der Entladevorgänge beseitigt werden müssen.

B. Discharge of wastes to a port reception facility**B. Einleiten von Abfällen in eine Hafenauffanganlage**

Before leaving port ships shall discharge all ship-generated wastes, which are not allowed to be discharged into the sea in the Baltic Sea Area in accordance with MARPOL 73/78 and this

Vor dem Auslaufen müssen die Schiffe alle Schiffsabfälle, die in Übereinstimmung mit MARPOL 73/78 und diesem Übereinkommen im Ostseegebiet nicht ins Meer beseitigt werden dürfen, in

Convention, to a port reception facility. Before leaving port all cargo residues shall be discharged to a port reception facility in accordance with the requirements of MARPOL 73/78.

C. Exemptions

1. Exemptions may be granted by the Administration from mandatory discharge of all wastes to a port reception facility taking into account the need for special arrangements for, e.g., passenger ferries engaged in short voyages. The Administration shall inform the Helsinki Commission on the issued exemptions.

2. In case of inadequate reception facilities ships shall have the right to properly stow and keep wastes on board for delivery to next adequate port reception facility. The Port Authority or the Operator shall provide a ship with a document informing on inadequacy of reception facilities.

3. A ship should be allowed to keep on board minor amounts of wastes which are unreasonable to discharge to port reception facilities.

A new Regulation 8 in Annex IV of the Helsinki Convention is inserted:

Regulation 8: Incineration of ship-generated wastes on board ships

A. Definition

For the purpose of this Regulation "incineration of ship-generated wastes on board ships" means the deliberate combustion of ship-generated wastes, incidental to the normal operation of ships, for the purpose of thermal destruction of such wastes.

B. Prohibition

The Contracting Parties shall prohibit any incineration of ship-generated wastes on board ships, irrespective of their nationality, operating in their territorial seas.

eine Hafenauffanganlage einleiten. Vor dem Auslaufen müssen alle Ladungsrückstände in Übereinstimmung mit den Anforderungen von MARPOL 73/78 in eine Hafenauffanganlage eingeleitet werden.

C. Ausnahmen

(1) Die Verwaltung kann Ausnahmen vom obligatorischen Einleiten aller Abfälle in eine Hafenauffanganlage unter Berücksichtigung der Notwendigkeit besonderer Vorkehrungen gestatten, z. B. für Fahrgastfährschiffe im Kurzstreckenverkehr. Die Verwaltung unterrichtet die Helsinki-Kommission über die gewährten Ausnahmen.

(2) Im Fall unzulänglicher Auffanganlagen haben die Schiffe das Recht, Abfälle ordnungsgemäß an Bord zu stauen, um sie dann in die nächstgelegene geeignete Hafenauffanganlage einzubringen. Die Hafenbehörde oder der Betreiber der Hafenauffanganlage stellt den Schiffen eine Bescheinigung aus, die über die unzureichende Auffanganlage informiert.

(3) Es soll Schiffen gestattet sein, geringe Abfallmengen an Bord mit sich zu führen, für die der Aufwand eines Einleitens in die Hafenauffanganlagen zu groß wäre.

In Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens wird die neue Regel 8 eingefügt.

Regel 8: Verbrennung von Schiffsabfällen an Bord von Schiffen

A. Definition:

Im Sinne dieser Regel bedeutet „Verbrennung von Schiffsabfällen an Bord von Schiffen“ eine vorsätzliche Verbrennung von Schiffsabfällen, welche gelegentlich beim normalen Schiffsbetrieb anfallen zum Zwecke der thermischen Vernichtung solcher Abfälle.

B. Verbot:

Die Vertragsparteien verbieten jegliche Verbrennung von Schiffsabfällen an Bord von Schiffen, ungeachtet ihrer Nationalität, die ihre Territorialgewässer befahren.

HELCOM Recommendation 22 E/5

HELCOM-Empfehlung 22 E/5

(Übersetzung)

Attachment**Anhang**

The following text replaces the current text of Regulation 4 of the Helsinki Convention:

Der nachstehende Wortlaut ersetzt den bisherigen Wortlaut von Regel 4 der Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens:

Regulation 4: Application of the Annexes of MARPOL 73/78**Regel 4: Anwendung der Anlagen zu MARPOL 73/78**

1. Subject to Regulation 5 the Contracting Parties shall apply the provisions of Annexes I-V of MARPOL 73/78.
2. At the entry into force of the revised Regulation 13G of Annex I to MARPOL 73/78 the Contracting Parties:
 - a) shall amend the conditions under which ships are permitted to fly their flags so as not to allow the operation of ships which may not comply with the requirements of Regulation 13F in accordance with Regulation 13G(4);
 - b) shall refrain from making use of the provisions of either paragraph (5)(a) or paragraph (5)(b) of Regulation 13G and thus will not allow ships entitled to fly their flag to which paragraph (5)(a) and (5)(b) may be applied to continue operating beyond the date specified in Regulation 13G(4); and
 - c) shall make use, as from 1 January 2015, of the provisions of paragraph 8(b) of Regulation 13G for the purpose of denying entry into their ports or offshore terminals of ships which have been permitted, on the basis of the provisions of paragraph (5)(a) or (5)(b) of Regulation 13G, to continue operating beyond the anniversary of the date of their delivery in 2015;
 - d) may under exceptional circumstances allow an individual ship not complying with Regulation 13F in accordance with Regulation 13G(4), to enter their ports or off-shore terminals, when:
 - an oil tanker is in difficulty and in search of a safe haven or of a place of refuge,
 - an unloaded oil tanker is proceeding to a port of repair.

1. Vorbehaltlich der Regel 5 wenden die Vertragsparteien die Bestimmungen der Anlagen I bis V zu MARPOL 73/78 an.
2. Mit dem Inkrafttreten der Neufassung von Regel 13G von Anlage I zu MARPOL 73/78 werden die Vertragsparteien wie folgt verfahren:
 - a) Sie ändern die Bedingungen, unter denen Schiffen gestattet ist, ihre jeweilige Flagge zu führen, dahingehend, dass der Betrieb von Schiffen untersagt ist, die möglicherweise nicht die Vorschriften von Regel 13F in Verbindung mit Regel 13G Absatz 4 erfüllen;
 - b) sie nehmen davon Abstand, die Bestimmungen von Absatz 5 Buchstabe a beziehungsweise Absatz 5 Buchstabe b der Neufassung von Regel 13G von Anlage I von MARPOL 73/78 anzuwenden, und werden demzufolge den Weiterbetrieb von Schiffen, die berechtigt sind, ihre jeweilige Flagge zu führen und auf die Absatz 5 Buchstabe a beziehungsweise Absatz 5 Buchstabe b angewandt werden dürfen, nach dem in Regel 13G Absatz 4 genannten Datum nicht gestatten;
 - c) sie werden ab dem 1. Januar 2015 von Regel 13G Absatz 8 Buchstabe b zu dem Zweck Gebrauch machen, Schiffen, deren Weiterbetrieb nach dem Jahrestag ihrer Ablieferung im Jahr 2015 auf der Grundlage von Absatz 5 Buchstabe a beziehungsweise Absatz 5 Buchstabe b von Regel 13G gestattet worden war, die Zufahrt zu ihren Häfen oder vor ihrer Küste gelegenen Umschlagplätzen zu verweigern;
 - d) sie dürfen in Ausnahmefällen einem einzelnen Schiff, das nicht die Vorschriften von Regel 13F in Verbindung mit Regel 13G Absatz 4 erfüllt, die Zufahrt zu ihren Häfen oder vor ihrer Küste gelegenen Umschlagplätzen gestatten, wenn
 - ein Öltanker in Schwierigkeiten ist und auf der Suche nach Landschutz oder nach einem Schutzhafen/geschützten Liegeplatz ist,
 - ein unbeladener Öltanker sich auf dem Weg zu einem Reparatrhafen befindet.

The following new Regulations 9–13 in Annex IV "Prevention of Pollution from Ships" of the Helsinki Convention are inserted:

Es werden die nachstehenden neuen Regeln 9 bis 13 in Anlage IV – „Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe“ – eingefügt:

Regulation 9: Improved hydrographic services and promotion of the use of Electronic Navigational Charts (ENC)**Regel 9: Verbesserte hydrographische Dienste und Förderung der Verwendung von Datensätzen für elektronische Seekarten (ENC)**

1. The Contracting Parties:
 - a) shall develop a scheme for systematic re-surveying of major shipping routes and ports in order to ensure that safety of navigation is not endangered by inadequate source information. The survey shall be carried out to a standard not inferior to the latest edition of IHO S-44. The scheme shall be elaborated jointly by the hydrographic services responsible for the areas in question not later

1. Die Vertragsparteien
 - a) arbeiten einen Mechanismus für die systematische Neuvermessung von wichtigen Schifffahrtswegen und Häfen aus, um sicherzustellen, dass die Sicherheit der Seefahrt nicht durch unzureichende Informationsquellen gefährdet wird. Die Vermessung ist nach einer Norm durchzuführen, deren Anforderungen nicht unter denen der neuesten Ausgabe der IHO-Norm S-44 liegen. Das Arbeitspro-

than by the end of 2002 with the aim to begin implementation by 2003.

- b) shall develop Electronic Navigational Charts (ENC):
- i) for major shipping routes and ports by the end of 2002. Major shipping routes and ports shall be selected on the basis of volumes of dangerous goods and number of passengers; and
 - ii) for secondary shipping routes and ports by the end of 2004.

2. The Contracting Parties:

- a) shall accept Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) as equivalent to paper charts in accordance with Chapter V of SOLAS;
- b) undertake to enter into negotiations with shippers and recipients in their States, who are involved in transport of goods to and from ports in the Baltic Sea Area, with the aim that the commercial parties (e.g. national shippers and receivers) make arrangements to the effect that:
 - ships with a draft of 11 metres or more, oil tankers with a draft of 7 metres or more, chemical tankers and gas carriers irrespective of size and ships carrying a shipment of INF cargo carry ECDIS;
- c) shall by the end of the year 2002 as a matter of particular interest ensure that port State control of paper charts is intensified on board ships with a draught of 11 metres or more, oil tankers with a draft of 7 metres or more, chemical tankers and gas carriers irrespective of size and ships carrying a shipment of INF cargo.

Regulation 10: Use of Automatic Identification Systems (AIS)

The Contracting Parties:

- a) shall establish national, land-based monitoring systems for ships, based on AIS signals. A full monitoring of the Baltic Sea Area within A1 sea area shall take place not later than 1 July 2005;
- b) shall establish a common Baltic Sea monitoring system based on – and with access to
 - all national Baltic AIS monitoring systems; and
- c) shall elaborate reliable statistics on ships' traffic in the Baltic Sea Area to assess the need for further additional measures to improve the safety of navigation and the emergency capacity. These statistics shall be elaborated on the basis of specified and conformed national AIS data.

Regulation 11: Port State control

The Contracting Parties shall carry out port State control on the basis of either the 1982 Paris Memorandum of Understanding on Port State Control or the Council Directive 95/21/EC of 19 June 1995, as amended, concerning the enforcement, in respect of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions (port State control).

gramm ist gemeinsam von den für die Vermessung der in Betracht kommenden Seegebiete zuständigen hydrographischen Diensten bis Ende 2002 durchzuführen; die Zielsetzung besteht darin, mit der praktischen Umsetzung im Laufe des Jahres 2003 zu beginnen.

- b) erstellen Datensätze für elektronische Seekarten (ENC)
- i) für wichtige Schifffahrtswege und Häfen bis Ende 2002. Die Auswahl der wichtigen Schifffahrtswege und Häfen erfolgt auf der Grundlage der beförderten Mengen an gefährlichen Gütern und der Anzahl an Fahrgästen;
 - ii) für weniger wichtige Schifffahrtswege und Häfen bis Ende 2004.

2. Die Vertragsparteien

- a) anerkennen elektronische Navigations-Informationssysteme (ECDIS) im Sinne von SOLAS-Kapitel V als gleichwertigen Ersatz zu Papier-Seekarten;
- b) verpflichten sich, mit den Versendern und Empfängern von Seefracht in ihren jeweiligen Staaten, die an der Beförderung von Fracht zu und von Häfen im Ostseegebiet beteiligt sind, in Verhandlungen mit dem Ziel einzutreten, sicherzustellen, dass die wirtschaftlich handelnden Beteiligten (zum Beispiel Versender und Empfänger von Seefracht in ihren jeweiligen Ländern) Absprachen mit nachstehendem Ziel treffen:
 - Schiffen mit einem Tiefgang von 11 Metern oder mehr, Öltankschiffen mit einem Tiefgang von 7 Metern oder mehr, Chemikalien- und Gastankschiffen unabhängig von ihrer Größe sowie Schiffen, die INF-Ladegut befördern, wird vorgeschrieben, mit ECDIS ausgerüstet zu sein;
- c) stellen als Angelegenheit von besonderem Interesse bis Ende 2002 sicher, dass die Hafenstaatkontrolle von Papier-Seekarten an Bord von Schiffen mit einem Tiefgang von 11 Metern oder mehr, Öltankschiffen mit einem Tiefgang von 7 Metern oder mehr, Chemikalien- und Gastankschiffen unabhängig von ihrer Größe sowie Schiffen, die INF-Ladegut befördern, intensiviert wird.

Regel 10: Verwendung automatischer Schiffsidentifizierungssysteme (AIS)

Die Vertragsparteien

- a) errichten innerstaatliche landgestützte Überwachungssysteme für Schiffe auf der Grundlage von AIS-Signalen. Die vollständige Überwachung des Ostseegebiets innerhalb des Seegebiets A 1 findet spätestens ab dem 1. Juli 2005 statt;
- b) errichten in der Ostsee ein gemeinsames Überwachungssystem, das auf allen innerstaatlichen AIS-Überwachungssystemen in der Ostsee beruht und Zugriff auf alle diese Systeme gewährt;
- c) erstellen verlässliche Statistiken über den Schiffsverkehr im Ostseegebiet zur Überprüfung der Notwendigkeit weiterer zusätzlicher Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt und der Einsatzmittel für Notfälle. Diese Statistiken werden auf der Grundlage von genau festgelegten und vereinheitlichten AIS-Daten erstellt.

Regel 11: Hafenstaatkontrolle

Die Vertragsparteien führen die Hafenstaatkontrolle entweder auf Grundlage der Pariser Vereinbarung von 1982 über die Hafenstaatkontrolle oder auf Grundlage der Richtlinie Nr. 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) in ihrer jeweils geltenden Fassung durch.

Regulation 12: Promotion of a safety and environmental culture through the establishment of a common procedure for the investigations into marine casualties

The Contracting Parties:

- a) shall identify major non conformities under the ISM Code when investigating any safety or environment related occurrences on board a ship and marine casualties, distribute the findings to the maritime industry via IMO with the aim to improve safety management systems applied and act accordingly with respect to the possible withdrawal of the Document of Compliance or the Safety Management Certificate; and
- b) shall make use of the IMO Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents with a view to co-operating if involved as flag State or other substantially interested State and to exchange, within the legal framework of data protection, the data of the voyage data recorders of involved ships under their flag.

Regulation 13: Places of refuge

The Contracting Parties:

- a) shall, following-up the work of EC and IMO, draw up plans to accommodate, in the waters under their jurisdiction, ships in distress in order to ensure that ships in distress may immediately go to a place of refuge subject to authorisation by the competent authority; and
- b) shall exchange details on plans for accommodating ships in distress.

Regel 12: Förderung eines Sicherheits- und Umweltbewusstseins durch die Schaffung eines gemeinsamen Verfahrens für die Seeunfalluntersuchung

Die Vertragsparteien

- a) stellen bei der Untersuchung von sicherheits- oder umweltschutzrelevanten Vorfällen an Bord und von Seeunfällen wesentliche Abweichungen vom ISM-Code fest, dokumentieren diese und leiten die Ergebnisse auf dem Weg über die IMO an die Schifffahrt mit dem Ziel weiter, angewandte Systeme zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen zu verbessern und im Hinblick auf die mögliche Entziehung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften beziehungsweise des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen entsprechend vorzugehen, und
- b) wenden bei der Zusammenarbeit in Fällen einer Beteiligung an solchen Ereignissen als Flaggenstaat oder sonstiger Staat mit wesentlichen Interessen den IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See an und tauschen im Rechtsrahmen des Datenschutzes die Daten der Schiffsdatenschreiber an solchen Ereignissen beteiligter Schiffe unter ihrer Flagge aus.

Regel 13: Schutzhäfen/geschützte Liegeplätze

Die Vertragsparteien

- a) erstellen Planungen für die Unterbringung von Schiffen in Seenot in den Gewässern in ihrem Hoheitsbereich, damit sichergestellt ist, dass jene Schiffe vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständige Behörde unverzüglich einen Schutzhafen/geschützten Liegeplatz anlaufen können, und
- b) tauschen untereinander Einzelheiten über die Planungen für die Unterbringung von Schiffen in Seenot aus.

**Bekanntmachung
des deutsch-estnischen Abkommens
über die Zulassung von Monteuren estnischer Unternehmen
zur Errichtung von Bohlenblockhäusern in der Bundesrepublik Deutschland
und deutscher Unternehmen zu Montagearbeiten in der Republik Estland
(Abkommen Blockbohlenhausmonteure)
und der Durchführungsvereinbarung hierzu**

Vom 8. November 2002

Das in Berlin am 13. September 2002 unterzeichnete Abkommen zwischen dem Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung der Bundesrepublik Deutschland und dem Ministerium für soziale Angelegenheiten der Republik Estland über die Zulassung von Monteuren estnischer Unternehmen zur Errichtung von Bohlenblockhäusern in der Bundesrepublik Deutschland und deutscher Unternehmen zu Montagearbeiten in der Republik Estland (Abkommen Blockbohlenhausmonteure) ist nach seinem Artikel 4 Abs. 1

am 13. September 2002

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Die Durchführung des Abkommens wurde mit Briefwechsel vom 13. September 2002 vereinbart. Er ist gleichzeitig mit dem Abkommen in Kraft getreten. Das deutsche Einleitungsschreiben wird nachstehend veröffentlicht.

Berlin, den 8. November 2002

Bundesministerium
für Wirtschaft und Arbeit
Im Auftrag
Bernd Buchheit

Abkommen
zwischen dem Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung
der Bundesrepublik Deutschland
und dem Ministerium für soziale Angelegenheiten
der Republik Estland
über die Zulassung von Monteuren estnischer Unternehmen
zur Errichtung von Bohlenblockhäusern in der Bundesrepublik Deutschland
und deutscher Unternehmen zu Montagearbeiten in der Republik Estland
(Abkommen Blockbohlenhausmonteure)

Das Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung
der Bundesrepublik Deutschland

und

das Ministerium für soziale Angelegenheiten
der Republik Estland –

mit dem Wunsch, im Sinne der Gemeinsamen Absprache der Vertragspartner über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Arbeits- und Sozialpolitik vom 27. März 2002 und im Sinne der Unterstützung der Vorbereitungen der Republik Estland beim Beitritt zur Europäischen Union insbesondere die Zulassung von estnischen Monteuren zur Errichtung von Bohlenblockhäusern in Deutschland zu ermöglichen –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Das Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung der Bundesrepublik Deutschland und das Ministerium für soziale Angelegenheiten der Republik Estland gestatten im Rahmen dieses Abkommens auf der Basis der Gegenseitigkeit Unternehmen und Staatsangehörigen der Vertragsparteien im jeweiligen anderen Staat Montagearbeiten durchzuführen.

Artikel 2

(1) Dieses Abkommen bildet die Rechtsgrundlage für die Beschäftigung von estnischen Arbeitnehmern, die ein in Estland

ansässiges Unternehmen vorübergehend zur Ausführung von Arbeiten zur Montage von Bohlenblockhäusern nach Deutschland entsendet.

(2) Das zuständige Arbeitsamt kann jährlich bis zu 100 Monteuren estnischer Unternehmen für bis zu 12 Monate zur Beschäftigung eine Arbeitserlaubnis zur Errichtung von Bohlenblockhäusern erteilen.

(3) Die Aufenthaltsgenehmigungen dürfen die Gesamtgültigkeitsdauer von fünf Jahren nicht überschreiten.

Artikel 3

Das Ministerium für soziale Angelegenheiten der Republik Estland gewährt zu Montagearbeiten entsandten Arbeitnehmern deutscher Unternehmen gemäß der Gesetzgebung der Republik Estland im gleichen zeitlichen und zahlenmäßigen Umfang Zugang zum estnischen Arbeitsmarkt.

Artikel 4

(1) Dieses Abkommen tritt mit Unterzeichnung in Kraft.

(2) Das Abkommen gilt für zwei Jahre und verlängert sich automatisch um jeweils zwei Jahre, wenn keine der Vertragsparteien mit einer Frist von sechs Monaten vor Ablauf der jeweils zwei Jahre eine Änderung oder Anpassung des Abkommens wünscht.

(3) Zur Lösung der Probleme bei der Durchführung des Abkommens kann eine gemeinsame Kommission gebildet werden.

Geschehen zu Berlin am 13. September 2002 in zwei Urschriften, jede in deutscher und estnischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für das Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung
der Bundesrepublik Deutschland
Achenbach

Für das Ministerium für soziale Angelegenheiten
der Republik Estland
Siiri Oviir

Der Bundesminister
für Arbeit und Sozialordnung
der Bundesrepublik Deutschland

Berlin, den 13. September 2002

Frau Ministerin,

ich beehre mich, Ihnen im Namen des Bundesministeriums für Arbeit und Sozialordnung der Bundesrepublik Deutschland unter Bezugnahme auf das Abkommen vom heutigen Tage zwischen unseren Ministerien über die Zulassung von Monteuren estnischer Unternehmen zur Errichtung von Blockbohlenhäusern in der Bundesrepublik Deutschland und deutscher Unternehmen zu Montagearbeiten in der Republik Estland folgende Vereinbarung über einzelne rechtliche Voraussetzungen sowie über das zu beachtende Verfahren vorzuschlagen:

1. Die Zulassung von bis zu 100 estnischen Bohlenblockhausmonteuren jährlich wird als Mann/Monate gezählt. Bei der Abrechnung zählen angefangene Monate als ganze Monate.
2. Die Beschäftigung der Arbeitnehmer setzt voraus, dass das estnische Unternehmen für die zu entsendenden Bohlenblockhausmonteure die Zusicherung der Arbeitserlaubnisse beim Landesarbeitsamt Sachsen, Paracelsusstraße 12, D 09114 Chemnitz, Tel.: 0049 (0) 371 9118 (0)-142/143, Fax: 0049 (0) 371 9118-697 schriftlich beantragt. Dabei sind vom Arbeitgeber zur Prüfung der Zulassungsvoraussetzungen Angaben über die Zahl der Mitarbeiter, den Zeitraum des Einsatzes auf der jeweiligen Baustelle, das Arbeitsentgelt, die Arbeitszeiten, die sonstigen Arbeitsbedingungen et cetera zu machen. Das Landesarbeitsamt stellt zu diesem Arbeitserlaubnisverfahren ein Merkblatt (in Deutsch) zur Verfügung.
3. Nach der Einreise und vor der Aufnahme der Beschäftigung erfolgt, wenn auch die aufenthaltsrechtlichen Voraussetzungen gegeben sind, die Erteilung der Arbeitserlaubnis durch das Arbeitsamt Chemnitz, Heinrich-Lorenz-Straße 20, D 09120 Chemnitz, Tel.: 0049 (0) 371 567 (0)-3163/3172, Fax: 0049 (0) 371 567-1103.
4. Die Arbeitgeber haben die Vorschriften über Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz (Arbeitsschutzbestimmungen) und die Regelungen des Gesetzes über zwingende Arbeitsbedingungen bei grenzüberschreitenden Dienstleistungen (Arbeitnehmer-Entsendegesetz – AEntG) vom 26. Februar 1996 in der geltenden Fassung zu beachten. Danach muss das Unternehmen unter anderem zusätzlich die Arbeitsaufnahme bei dem Landesarbeitsamt, in dessen Bezirk die Baustelle liegt, anzeigen.
5. Die Arbeitnehmer der in der Bundesrepublik Deutschland ansässigen Unternehmen, die zur Ausführung von Montagearbeiten nach Estland entsendet werden, haben die Aufenthalts- und Arbeitserlaubnisse gemäß der Rechtsgrundlage der Republik Estland zu beantragen und Arbeits- und Gesundheitsschutzvorschriften der Republik Estland einzuhalten.
6. Mit Außerkrafttreten des eingangs erwähnten Abkommens tritt auch diese Vereinbarung außer Kraft. Sie kann außerdem mit einer Frist von drei Monaten gekündigt werden. Maßgebend für die Berechnung der Kündigungsfrist ist der Tag des Eingangs der Kündigung bei der anderen Vertragspartei.
7. Diese Vereinbarung wird in deutscher und estnischer Sprache geschlossen, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Falls sich das Ministerium für soziale Angelegenheiten der Republik Estland mit den unter den Nummern 1 bis 7 gemachten Vorschlägen einverstanden erklärt, werden dieser Brief und Ihr das Einverständnis Ihres Ministeriums zum Ausdruck bringender Antwortbrief eine Vereinbarung zwischen unseren beiden Ministerien bilden, die mit dem Datum Ihrer Antwort in Kraft tritt.

Genehmigen Sie, Frau Ministerin, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

Walter Riester

Frau
Ministerin für soziale Angelegenheiten
der Republik Estland
Siiri Oviir
Tallinn

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich der Berner Übereinkunft
zum Schutz von Werken der Literatur und Kunst**

Vom 2. Dezember 2002

I.

Die Berner Übereinkunft vom 9. September 1886 zum Schutz von Werken der Literatur und Kunst in der in Paris am 24. Juli 1971 beschlossenen Fassung (BGBl. 1973 II S. 1069; 1985 II S. 81) ist nach ihrem Artikel 29 Abs. 2 Buchstabe a für

Dschibuti	am	13. Mai 2002
Sudan	am	28. Dezember 2000
Tonga	am	14. Juni 2001

in Kraft getreten.

II.

Die Bundesrepublik Jugoslawien hat dem Generaldirektor der Weltorganisation für geistiges Eigentum am 14. Juni 2001 notifiziert, dass sie sich als einer der Rechtsnachfolger der ehemaligen Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien mit Wirkung vom 27. April 1992, dem Tag der Gründung der Bundesrepublik Jugoslawien, als durch die Berner Übereinkunft vom 9. September 1886 zum Schutz von Werken der Literatur und Kunst in der in Paris am 24. Juli 1971 beschlossenen Fassung einschließlich aller von der ehemaligen Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien erklärten Vorbehalte und abgegebenen Erklärungen gebunden betrachtet.

III.

Das Vereinigte Königreich hat dem Generaldirektor der Weltorganisation für geistiges Eigentum am 23. Juni 1997 notifiziert, dass die Verantwortlichkeit des Vereinigten Königreichs für die aus der Anwendung der Berner Übereinkunft vom 9. September 1886 zum Schutz von Werken der Literatur und Kunst in der in Paris am 24. Juli 1971 beschlossenen Fassung auf Hongkong resultierenden Rechte und Pflichten mit Ablauf des 30. Juni 1997 endet.

IV.

China hat dem Generaldirektor der Weltorganisation für geistiges Eigentum am 10. Juli 1997 notifiziert, dass die Berner Übereinkunft vom 9. September 1886 zum Schutz von Werken der Literatur und Kunst in der in Paris am 24. Juli 1971 beschlossenen Fassung auf die Sonderverwaltungsregion Hongkong mit Wirkung vom 1. Juli 1997 anzuwenden ist.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachungen vom 10. Juli 1975 (BGBl. II S. 1119), 30. April 1973 (BGBl. II S. 350), 14. Dezember 1989 (BGBl. 1990 II S. 7), 27. Mai 1993 (BGBl. II S. 922) und 25. März 2002 (BGBl. II S. 1040).

Berlin, den 2. Dezember 2002

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Geier

Herausgeber: Bundesministerium der Justiz – Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.mBH. – Druck: DMB Bundesdruckerei GmbH & Co. KG

Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze sowie Verordnungen und sonstige Bekanntmachungen von wesentlicher Bedeutung, soweit sie nicht im Bundesgesetzblatt Teil II zu veröffentlichen sind.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

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

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

Bundesanzeiger Verlagsges.mBH., Postfach 13 20, 53003 Bonn

Telefon: (02 28) 3 82 08-0, Telefax: (02 28) 3 82 08-36

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

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich je 45,00 €. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 1,40 € zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Januar 2002 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Konto der Bundesanzeiger Verlagsges.mBH. (Kto.Nr. 399-509) bei der Postbank Köln (BLZ 370 100 50) oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe ohne Anlageband: 3,70 € (2,80 € zuzüglich 0,90 € Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 4,30 €.

Preis des Anlagebandes: 9,45 € (8,40 € zuzüglich 1,05 € Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 10,05 €.

Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7%.

ISSN 0341-1109

Bundesanzeiger Verlagsges.mBH. · Postfach 13 20 · 53003 Bonn

Postvertriebsstück · Deutsche Post AG · G 1998 · Entgelt bezahlt

Abschlusshinweis

Der **Jahrgang 2002 des Bundesgesetzblatts Teil II** umfasst die Ausgaben Nr. 1 bis Nr. 47 und endet mit der Seite 2968.

Als Anlagebände*) zum Bundesgesetzblatt Teil II wurden ausgegeben:

- zur Ausgabe Nr. 13 vom 10. April 2002
Anlagen 1 und 2 zur 5. ADNR-Änderungsverordnung vom 27. März 2002 (BGBl. 2002 II S. 774),
- zur Ausgabe Nr. 23 vom 25. Juni 2002
Anlage zur 14. SOLAS-Änderungsverordnung vom 18. Juni 2002 (BGBl. 2002 II S. 1523),
- zur Ausgabe Nr. 45 vom 20. Dezember 2002
Anlage zur Bekanntmachung von Fehlerverzeichnissen und Berichtigungen der Anlage zur 15. ADR-Änderungsverordnung vom 13. Dezember 2002 (BGBl. 2002 II S. 2920),
- zur Ausgabe Nr. 46 vom 23. Dezember 2002
Anlage zur 16. ADR-Änderungsverordnung vom 14. Dezember 2002 (BGBl. 2002 II S. 2922),
- zur Ausgabe Nr. 47 vom 27. Dezember 2002
Anlage zur 15. SOLAS-Änderungsverordnung vom 18. Dezember 2002 (BGBl. 2002 II S. 2938).

*) Innerhalb des Abonnements werden die Anlagebände auf Anforderung gemäß den Bezugsbedingungen des Verlags übersandt. Außerhalb des Abonnements erfolgt die Lieferung gegen Kostenerstattung.