

Bundesgesetzblatt¹²⁴⁵

Teil II

G 1998

2010 **Ausgegeben zu Bonn am 17. November 2010** **Nr. 32**

Tag	Inhalt	Seite
4.11.2010	Erste Verordnung zur Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999	1246
11.11.2010	Achtzehnte Verordnung über Änderungen Internationaler Vorschriften über den Umweltschutz im Seeverkehr (Achtzehnte Verordnung Umweltschutz-See)	1252
11.11.2010	Sechzehnte Verordnung zur Änderung der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) (16. RID-Änderungsverordnung)	1273
1. 9.2010	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See	1274
27. 9.2010	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Unidroit-Übereinkommens über das internationale Factoring	1275
8.11.2010	Berichtigung der Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Protokolls Nr. 14 vom 13. Mai 2004 zur Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten über die Änderung des Kontrollsystems der Konvention	1276

Die Anlage zur 16. RID-Änderungsverordnung vom 11. November 2010 wird als Anlageband zu dieser Ausgabe des Bundesgesetzblatts ausgegeben. Innerhalb des Abonnements werden Anlagebände auf Anforderung gemäß den Bezugsbedingungen des Verlags übersandt. Außerhalb des Abonnements erfolgt die Lieferung gegen Kostenerstattung.

**Erste Verordnung
zur Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980
über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)
in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999**

Vom 4. November 2010

Auf Grund des Artikels 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 24. August 2002 zu dem Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) (BGBl. 2002 II S. 2140) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Artikel 1

Die in Bern am 23. Juni 2009 auf der 24. Tagung des Revisionsausschusses beschlossenen Änderungen

- der Artikel 9 und 27 des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) (BGBl. 1985 II S. 130, 132) in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999) (BGBl. 2002 II S. 2140, 2142, 2149),
- der Artikel 3 und 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM – Anhang B zum Übereinkommen) (BGBl. 2002 II S. 2140, 2149, 2221),
- der Artikel 3, 5, 6 und 7 sowie der Einfügung des Artikels 5^{bis} der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI – Anhang E zum Übereinkommen) (BGBl. 2002 II S. 2140, 2149, 2264)

werden hiermit in Kraft gesetzt. Die Änderungen werden nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Diese Verordnung tritt am 1. Dezember 2010 in Kraft.

(2) Der Tag, an dem die Änderungen der Artikel 9 und 27 des Übereinkommens, die Änderungen der Artikel 3 und 6 des Anhangs B zum Übereinkommen und die Änderungen der Artikel 3, 5, 6 und 7 sowie die Einfügung des Artikels 5^{bis} des Anhangs E zum Übereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Berlin, den 4. November 2010

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Peter Ramsauer

24. Tagung des Revisionsausschusses
Änderungen der Artikel 9 und 27 des Übereinkommens

Revision Committee 24th Session
Amendments to Articles 9 and 27 of the Convention

24^{ème} session de la Commission de révision
Amendements aux articles 9 et 27 de la Convention

Titel II
 Gemeinsame Bestimmungen

Artikel 9
Rechnungseinheit

1. § 4 ist zu streichen.
2. §§ 5 und 6 werden zu §§ 4 und 5.
3. § 4 (ehemaliger § 5) lautet wie folgt:

„§ 4

Immer dann, wenn in ihrer Berechnungsmethode oder im Wert ihrer Landeswährung im Verhältnis zur Rechnungseinheit eine Veränderung eintritt, teilen die Mitgliedstaaten ihre Berechnungsmethode gemäß § 3 dem Generalsekretär mit. Er bringt den übrigen Mitgliedstaaten diese Mitteilungen zur Kenntnis.“

Title II
 Common Provisions

Article 9
Unit of account

1. § 4 shall be deleted.
2. §§ 5 and 6 shall become §§ 4 and 5.
3. § 4 (former § 5) shall read as follows:

“§ 4

Each time that a change occurs in their method of calculation or in the value of their national currency in relation to the unit of account, States shall notify the Secretary General of their method of calculation in accordance with § 3. The latter shall inform the Member States of these notifications.”

Titre II
 Dispositions communes

Article 9
Unité de compte

1. Le § 4 sera supprimé.
2. Les §§ 5 et 6 deviendront §§ 4 et 5.
3. Le § 4 (anciennement § 5) sera lu comme suit:

«§ 4

Chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, les Etats communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au § 3. Ce dernier notifie ces informations aux Etats membres.»

Titel IV
 Finanzen

Artikel 27
Rechnungsprüfung

1. §§ 3, 5, 6, 8 und 10 werden gestrichen.
2. § 4 wird zu § 3.
3. § 7 wird zu § 4.
4. § 9 wird zu § 5.

Title IV
 Finances

Article 27
Auditing of accounts

1. §§ 3, 5, 6, 8 and 10 shall be deleted.
2. § 4 shall become § 3.
3. § 7 shall become § 4.
4. § 9 shall become § 5.

Titre IV
 Finances

Article 27
Vérification des comptes

1. Les §§ 3, 5, 6, 8 et 10 seront supprimés.
2. Le § 4 deviendra § 3.
3. Le § 7 deviendra § 4.
4. Le § 9 deviendra § 5.

24. Tagung des Revisionsausschusses
**Redaktionelle Anpassung
des englischen Textes des Anhangs B (CIM) zum Übereinkommen**

Revision Committee 24th Session
**Editorial adaptation
of the English text of Appendix B (CIM) of the Convention**

24^{ème} session de la Commission de révision
**Adaptation rédactionnelle
du texte anglais de l'Appendice B (CIM) à la Convention**

Redaktionelle Anpassung des englischen Textes:

Editorial adaptation of the English text:

Adaptation rédactionnelle du texte anglais:

Article 3

Definitions

- a) "carrier" means the contractual carrier with whom the consignor has concluded the contract of carriage pursuant to these Uniform Rules, or a successive carrier who is liable on the basis of this contract;

Article 6

Contract of carriage

§ 7

In the case of carriage which takes place on the customs territory of the European Community or the territory on which the common transit procedure is applied, each consignment must be accompanied by a consignment note satisfying the requirements of Article 7.

24. Tagung des Revisionsausschusses
Teilrevision des Anhangs E (CUI) zum Übereinkommen

Revision Committee 24th Session
Partial revision of Appendix E (CUI) of the Convention

24^{ème} session de la Commission de révision
Révision partielle de l'Appendice E (CUI) à la Convention

Titel I Allgemeines	Title I General Provisions	Titre I Généralités
Artikel 3 Begriffsbestimmungen	Article 3 Definitions	Article 3 Définitions
Buchstaben b), c), f) und g) wie folgt ändern:	Amend b), c), f) and g) to read:	Modifier les lettres b), c), f) et g) comme suit:
b) „Betreiber“ denjenigen, der eine Eisenbahninfrastruktur bereitstellt und der Verpflichtungen nach den Gesetzen und Vorschriften hat, die in dem Staat gelten, in dem die Infrastruktur liegt;	b) „manager“ means the person who makes railway infrastructure available and who has responsibilities in accordance with the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located;	b) «gestionnaire» désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire et qui a des responsabilités conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure;
c) „Beförderer“ denjenigen, der Personen oder Güter im internationalen Verkehr nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM auf der Schiene befördert und der nach den Gesetzen und Vorschriften betreffend die Erteilung und Anerkennung von Betriebsgenehmigungen, die in dem Staat gelten, in dem die Person diese Tätigkeit ausübt, eine Betriebsgenehmigung erhalten hat;	c) „carrier“ means the person who carries persons or goods by rail in international traffic under the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules and who is licensed in accordance with the laws and prescriptions relating to licensing and recognition of licenses in force in the State in which the person undertakes this activity;	c) «transporteur» désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l'octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l'Etat dans lequel la personne exerce cette activité;
f) „Betriebsgenehmigung“ die Berechtigung, die einem Eisenbahnunternehmen durch einen Staat nach den Gesetzen und Vorschriften, die in diesem Staat gelten, erteilt wird, wodurch seine Fähigkeit als Beförderer anerkannt ist;	f) „licence“ means the authorisation issued by a State to a railway undertaking, in accordance with the laws and prescriptions in force in that State, by which its capacity as a carrier is recognized;	f) «licence» désigne l'autorisation délivrée par un Etat à une entreprise ferroviaire, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans cet Etat, par laquelle sa capacité de transporteur est reconnue;
g) „Sicherheitszertifikat“ das Dokument, das nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Infrastruktur liegt, bestätigt, dass auf der Seite des Beförderers – die interne Organisation des Unternehmens sowie – das Personal und die Fahrzeuge, die auf der Infrastruktur eingesetzt werden sollen, den Sicherheitsanforderungen entsprechen, um auf dieser Infrastruktur gefahrlos Verkehrsleistungen zu erbringen.	g) „safety certificate“ means the document attesting, in accordance with the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located, that so far as concerns the carrier, – the internal organisation of the undertaking as well as – the personnel to be employed and the vehicles to be used on the infrastructure, meet the requirements imposed in respect of safety in order to ensure a service without danger on that infrastructure.	g) «certificat de sécurité» désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure, qu'en ce qui concerne le transporteur, – l'organisation interne de l'entreprise ainsi que – le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure, répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure.

Titel II
Nutzungsvertrag

Artikel 5
Inhalt und Form

§§ 1 und 2 wie folgt ändern:

„§ 1

Die Beziehungen zwischen dem Betreiber und dem Beförderer oder jeder anderen Person, die nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Infrastruktur liegt, berechtigt ist, einen solchen Vertrag zu schließen, werden in einem Nutzungsvertrag geregelt.

§ 2

Der Vertrag regelt die zur Festlegung der administrativen, technischen und finanziellen Bedingungen der Nutzung notwendigen Einzelheiten.“

Nach Artikel 5 einen neuen Artikel 5^{bis} einfügen, der wie folgt lautet:

„Artikel 5^{bis}
Unberührtes Recht

§ 1

Die Bestimmungen des Artikels 5 sowie der Artikel 6, 7 und 22 berühren nicht die von den Parteien des Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur zu erfüllenden Verpflichtungen nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Infrastruktur liegt, einschließlich zutreffendenfalls des Rechtes der Europäischen Gemeinschaft.

§ 2

Die Bestimmungen der Artikel 8 und 9 berühren nicht die von den Parteien des Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur in einem EG-Mitgliedstaat oder in einem Staat, in dem Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler, mit der Europäischen Gemeinschaft abgeschlossener Verträge gilt, zu erfüllenden Verpflichtungen.

§ 3

Die Bestimmungen der §§ 1 und 2 betreffen insbesondere:

- die zwischen den Eisenbahnunternehmen oder den befugten Antragstellern und den Infrastrukturbetreibern zu schließenden Vereinbarungen,
- die Erteilung von Betriebsgenehmigungen,
- die Sicherheitsbescheinigung,
- die Versicherung,
- die Erhebung von leistungsabhängigen Entgelten, um Verspätungen und Betriebsstörungen zu minimieren und um die Leistung des Eisenbahnnetzes zu verbessern,

Title II
Contract of Use

Article 5
Contents and form

Amend §§ 1 and 2 to read:

“§ 1

Relations between the manager and the carrier or any other person entitled to enter into such a contract under the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located shall be regulated in a contract of use.

§ 2

The contract shall regulate the necessary details for the determination of the administrative, technical and financial conditions of use.”

Insert, after Article 5, a new Article 5^{bis} as follows:

“Article 5^{bis}
Law remaining unaffected

§ 1

The provisions of Article 5 as well as those of Articles 6, 7 and 22 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use of infrastructure have to meet under the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located including, where appropriate, the law of the European Community.

§ 2

The provisions of Articles 8 and 9 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use of infrastructure have to meet in an EC Member State or in a State where Community legislation applies as a result of international agreements with the European Community.

§ 3

The provisions of §§ 1 and 2 concern in particular:

- agreements to be concluded between railway undertakings or authorised applicants and infrastructure managers,
- licensing,
- safety certification,
- insurance,
- charging involving performance schemes to minimise delays and disruptions and improve the performance of the railway network,

Titre II
Contrat d'utilisation

Article 5
Contenu et forme

Modifier les §§ 1 et 2 comme suit:

«§ 1

Les relations entre le gestionnaire et le transporteur ou toute autre personne autorisée à conclure un contrat de cette nature conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure sont réglées par un contrat d'utilisation.

§ 2

Le contrat règle les détails nécessaires pour déterminer les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation.»

Insérer, après l'article 5, un nouvel article 5^{bis} ainsi libellé:

«Article 5^{bis}
Droit non affecté

§ 1

Les dispositions de l'article 5 tout comme celles des articles 6, 7 et 22 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure, y compris, le cas échéant, le droit communautaire.

§ 2

Les dispositions des articles 8 et 9 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure sont tenues de remplir dans un Etat membre de la CE ou dans un Etat où la législation communautaire s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

§ 3

Les dispositions des §§ 1 et 2 concernent en particulier:

- les accords à conclure entre les entreprises ferroviaires ou les candidats autorisés et les gestionnaires d'infrastructure,
- l'octroi des licences,
- la certification en matière de sécurité,
- l'assurance,
- la tarification, y compris les systèmes d'amélioration des performances afin de réduire au minimum les retards et perturbations d'exploitation et d'améliorer les performances du réseau ferroviaire,

- | | | |
|--|--|--|
| – Entschädigungsmaßnahmen zugunsten von Kunden und | – compensation arrangements in favour of customers and | – les mesures d'indemnisation en faveur des clients et |
| – die Beilegung von Streitigkeiten.“ | – dispute resolution.” | – le règlement des litiges.» |

Artikel 6**Besondere Pflichten
des Beförderers und des Betreibers****§ 1**

Redaktionelle Änderung betrifft nur den englischen Text.

Article 6**Special obligations
of the carrier and the manager**

Amend § 1 to read:

“§ 1

The carrier must be authorised to undertake the activity of a carrier by rail. The personnel to be employed and the vehicles to be used must satisfy the safety requirements. The manager may require the carrier to prove, by the presentation of a valid licence and safety certificate or certified copies, or in any other manner, that these conditions are fulfilled.”

Article 6**Obligations particulières
du transporteur et du gestionnaire****§ 1**

Modification rédactionnelle ne concernant que le texte anglais.

Artikel 7**Dauer des Vertrages**

§ 1 streichen, §§ 2 bis 6 entsprechend umnummerieren und die Überschrift wie folgt ändern:

„Beendigung des Vertrages“.

Article 7**Duration of the contract**

Delete § 1, renumber §§ 2 to 6 accordingly and modify the heading to read:

“Termination of the contract”.

Article 7**Durée du contrat**

Supprimer le § 1, renuméroter les §§ 2 à 6 en conséquence et modifier le titre comme suit:

«Fin du contrat»

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

Vom 11. November 2010

Auf Grund des

- § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 und 6, jeweils in Verbindung mit Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und § 9c des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876), von denen § 9 Absatz 1 Satz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa und § 9c durch Artikel 1 Nummer 9 des Gesetzes vom 8. April 2008 (BGBl. I S. 706) geändert worden ist,
- Artikels 2 Absatz 1 des MARPOL-Gesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. September 1998 (BGBl. 1998 II S. 2546), der zuletzt durch Artikel 5 Nummer 1 des Gesetzes vom 2. Juni 2008 (BGBl. 2008 II S. 520) geändert worden ist,

verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Artikel 1

Die vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation in London am 17. Juli 2009 mit den Entschliefungen MEPC.186(59) und MEPC.187(59) angenommenen Änderungen der Anlage I des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (BGBl. 1982 II S. 2, 4, 24; 1996 II S. 399), zuletzt geändert durch Entschliebung MEPC.176(58) vom 10. Oktober 2008 (BGBl. 2010 II S. 556, 558), werden hiermit in Kraft gesetzt. Die Entschliefungen werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

Diese Verordnung und die in Artikel 1 genannten Entschliefungen treten am 1. Januar 2011 in Kraft.

Berlin, den 11. November 2010

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Peter Ramsauer

*) Die Verpflichtungen aus der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37), die zuletzt durch die Richtlinie 2006/96/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 81) geändert worden ist, sind beachtet worden.

Entschließung MEPC.186(59)

angenommen am 17. Juli 2009

**Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978
zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973
zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe**(Hinzufügung eines neuen Kapitels 8 zur Anlage I von MARPOL
und Folgeänderungen des Nachtrags zum IOPP-Zeugnis, Formblatt B)**Resolution MEPC.186(59)**

Adopted on 17 July 2009

**Amendments to the Annex of the Protocol of 1978
relating to the International Convention
for the Prevention of Pollution from Ships, 1973**(Addition of a new chapter 8 to MARPOL Annex I
and consequential amendments to the Supplement to the IOPP Certificate, Form B)**Résolution MEPC.186(59)**

adoptée le 17 juillet 2009

**Amendements à l'Annexe au Protocole de 1978
relatif à la Convention internationale de 1973
pour la prévention de la pollution par les navires**(Ajout d'un nouveau chapitre 8 à l'Annexe I de MARPOL
et amendements à apporter en conséquence au modèle B du 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),

having considered proposed amendments to Annex I of MARPOL 73/78,

Le Comité de la protection du milieu marin,

rappelant l'article 38 a) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions 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),

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

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt –

gestützt auf Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben, die dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (Ausschuss) durch internationale Übereinkünfte zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung übertragen werden;

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

nach Prüfung der vorgeschlagenen Änderungen der Anlage I von MARPOL 73/78 –

1. adopts, in accordance with Article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex I of MARPOL 73/78 concerning the addition of a new chapter 8 and consequential amendments to the Supplement to the IOPP Certificate, Form B, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
 2. determines, in accordance with Article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2010 unless, prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
 3. invites the Parties to note that, in accordance with Article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2011 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.
1. adopte, conformément à l'article 16 2) d) de la Convention de 1973, les amendements à l'Annexe I de MARPOL 73/78 concernant l'ajout d'un nouveau chapitre 8 et les amendements à apporter en conséquence au modèle B du 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} juillet 2010 à moins que, avant cette date, un tiers au moins des Parties ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce n'aient notifié à l'Organisation qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;
 3. invite les Parties à noter que, conformément à l'article 16 2) g) ii) de la Convention de 1973, lesdits amendements entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2011, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
 4. prie le Secrétaire général, en application de l'article 16 2) e) de la Convention de 1973, de transmettre à toutes les Parties à MARPOL 73/78 des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui figure en annexe; et
 5. prie également le Secrétaire général de transmettre des exemplaires de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à MARPOL 73/78.
1. beschließt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe d des Übereinkommens von 1973 die Änderungen der Anlage I von MARPOL 73/78 betreffend die Hinzufügung eines neuen Kapitels 8 und Folgeänderungen des Nachtrags zum IOPP-Zeugnis, Formblatt B, deren Wortlaut in der Anlage dieser Entschließung wiedergegeben ist;
 2. bestimmt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iii des Übereinkommens von 1973, dass die Änderungen als am 1. Juli 2010 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoraumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, der Organisation ihren Einspruch gegen die Änderungen übermittelt haben;
 3. fordert die Vertragsparteien auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass die Änderungen nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii des Übereinkommens von 1973 nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser Entschließung am 1. Januar 2011 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 Entschließung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zuzuleiten;
 5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien von MARPOL 73/78 sind, Abschriften dieser Entschließung und ihrer Anlage zuzuleiten.

Anlage

(Hinzufügung eines neuen Kapitels 8 zur Anlage I von MARPOL
und Folgeänderungen des Nachtrags zum IOPP-Zeugnis, Formblatt B)

Annex

(Addition of a new chapter 8 to MARPOL
and Annex I and consequential amendments to the Supplement to the IOPP Certificate, Form B)

Annexe

(Ajout d'un nouveau chapitre 8 à l'Annexe I de MARPOL
et amendements à apporter en conséquence au modèle B du Supplément au Certificat IOPP)

(Übersetzung)

1 A new chapter 8 is added:

"Chapter 8

Prevention
of pollutionduring transfer of oil cargo
between oil tankers at sea

Regulation 40

Scope of application

1 The regulations contained in this chapter apply to oil tankers of 150 gross tonnage and above engaged in the transfer of oil cargo between oil tankers at sea (STS operations) and their STS operations conducted on or after 1 April 2012. However, STS operations conducted before that date but after the approval of the Administration of STS operations Plan required under regulation 41.1 shall be in accordance with the STS operations Plan as far as possible.

2 The regulations contained in this chapter shall not apply to oil transfer operations associated with fixed or floating platforms including drilling rigs; floating production, storage and offloading facilities (FPSOs) used for the offshore production and storage of oil; and floating storage units (FSUs) used for the offshore storage of produced oil.

1 Ajouter un nouveau chapitre 8 libellé comme suit:

«Chapitre 8

Prévention
de la pollution
au cours des opérations
de transfert de cargaison
d'hydrocarbures entre
pétroliers en mer

Règle 40

Champ d'application

1 Les règles figurant dans le présent chapitre s'appliquent aux pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 qui effectuent un transfert de cargaison d'hydrocarbures avec un autre pétrolier en mer (opérations de transfert de navire à navire (STS)), et à leurs opérations STS effectuées le 1^{er} avril 2012, ou après cette date. Toutefois, les opérations STS effectuées avant cette date mais après l'approbation par l'Administration du plan d'opérations STS requis en vertu de la règle 41.1 doivent être, autant que faire se peut, conformes au plan d'opérations STS.

2 Les règles figurant dans le présent chapitre ne s'appliquent pas aux opérations de transfert d'hydrocarbures concernant des plates-formes fixes ou flottantes, y compris les plates-formes de forage, les installations flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) servant à la production, et au stockage d'hydrocarbures au large et les unités flottantes de stockage (FSU) servant au stockage au large d'hydrocarbures de production.

1 Ein neues Kapitel 8 wird angefügt:

„Kapitel 8

Verhütung
der Verschmutzung
während des Umpumpens von
Ölladung zwischen Öltankschiffen
auf See

Regel 40

Anwendungsbereich

1 Die Regeln dieses Kapitels gelten für Öltankschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 150 Tonnen oder mehr, die Ölladung zwischen Öltankschiffen auf See umpumpen (Umpumpvorgänge von Schiff zu Schiff – Umpumpvorgänge), und für die von ihnen am oder nach dem 1. April 2012 durchgeführten Umpumpvorgänge. Umpumpvorgänge, die vor diesem Datum, aber nach der Genehmigung durch die Verwaltung des gemäß Regel 41 Absatz 1 vorgeschriebenen Plans für Umpumpvorgänge durchgeführt werden, haben jedoch so weit wie möglich den Bestimmungen des Plans für Umpumpvorgänge zu entsprechen.

2 Die Regeln in diesem Kapitel gelten nicht für das Umpumpen von Öl bei feststehenden oder beweglichen Plattformen einschließlich Offshore-Bohrplattformen und schwimmende Produktions-, Lager- und Verladeeinrichtungen (FPSOs), die für die Offshore-Verarbeitung und -Lagerung von Öl verwendet werden, sowie schwimmende Lager-einheiten (FSUs), die für die Offshore-Lagerung des verarbeiteten Öls verwendet werden.

- | | | |
|---|--|--|
| <p>3 The regulations contained in this chapter shall not apply to bunkering operations.</p> <p>4 The regulations contained in this chapter shall not apply to STS operations necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea, or for combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution.</p> <p>5 The regulations contained in this chapter shall not apply to STS operations where either of the ships involved is a warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each State shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing operations or operational capabilities of such ships that the STS operations are conducted in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with this chapter.</p> | <p>3 Les règles figurant dans le présent chapitre ne s'appliquent pas aux opérations de soutage.</p> <p>4 Les règles figurant dans le présent chapitre ne s'appliquent pas aux opérations STS nécessaires pour assurer la sécurité d'un navire ou sauvegarder des vies humaines en mer ou pour lutter contre des événements de pollution particuliers en vue de réduire au minimum les dommages de pollution.</p> <p>5 Les règles figurant dans le présent chapitre ne s'appliquent pas aux opérations STS lorsque l'un quelconque des navires intervenant est un navire de guerre, un navire de guerre auxiliaire ou autre navire appartenant à un État ou exploité par lui et utilisé exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial. Cependant, chaque État doit s'assurer, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type, que les opérations STS sont effectuées d'une manière compatible avec le présent chapitre, pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique.</p> | <p>3 Die Regeln dieses Kapitels gelten nicht für Bunkervorgänge.</p> <p>4 Die Regeln dieses Kapitels gelten nicht für Umpumpvorgänge, die aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich sind oder zur Bekämpfung bestimmter Verschmutzungsereignisse, um den Verschmutzungsschaden auf ein Mindestmaß zu beschränken.</p> <p>5 Die Regeln dieses Kapitels gelten nicht für Umpumpvorgänge, bei denen eines der beteiligten Schiffe ein Kriegsschiff, Flottenhilfsschiff oder ein sonstiges einem Staat gehörendes oder von ihm eingesetztes Schiff ist, das zum gegebenen Zeitpunkt im Staatsdienst ausschließlich für andere als Handelszwecke genutzt wird. Jedoch stellt jeder Staat durch geeignete, den Einsatz oder die Einsatzfähigkeit solcher Schiffe nicht beeinträchtigende Maßnahmen sicher, dass Umpumpvorgänge, soweit dies zumutbar und durchführbar ist, in einer Weise durchgeführt werden, die mit diesem Kapitel vereinbar ist.</p> |
|---|--|--|

Regulation 41**General Rules on safety and environmental protection**

- 1 Any oil tanker involved in STS operations shall carry on board a Plan prescribing how to conduct STS operations (STS operations Plan) not later than the date of the first annual, intermediate or renewal survey of the ship to be carried out on or after 1 January 2011. Each oil tanker's STS operations Plan shall be approved by the Administration. The STS operations Plan shall be written in the working language of the ship.
- 2 The STS operations Plan shall be developed taking into account the information contained in the best practice guidelines for STS operations identified by the Organization. The STS operations Plan may be incorporated into an existing Safety Management System required by chapter IX of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, if that requirement is applicable to the oil tanker in question.
- 3 Any oil tanker subject to this chapter and engaged in STS operations shall comply with its STS operations Plan.
- 4 The person in overall advisory control of STS operations shall be qualified to perform all relevant duties, taking into account the qualifications contained in the

Règle 41**Règles générales relatives à la sécurité et à la protection du milieu marin**

- 1 Tout pétrolier qui participe à des opérations STS doit avoir à bord un plan décrivant comment procéder à des opérations de transfert de navire à navire (plan d'opérations STS) au plus tard à la date de la première visite annuelle, intermédiaire ou de renouvellement du navire devant être effectuée le 1^{er} janvier 2011 ou après cette date. L'Administration doit approuver le plan d'opérations STS de chaque pétrolier. Le plan d'opérations STS doit être rédigé dans la langue de travail du navire.
- 2 Le plan d'opérations STS doit être établi compte tenu des renseignements figurant dans les directives sur les meilleures pratiques en matière d'opérations STS retenues par l'Organisation. Le plan d'opérations STS peut être incorporé dans un système de gestion de sécurité existant, tel que prescrit aux termes du chapitre IX de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, si cette prescription est applicable au pétrolier en question.
- 3 Tout pétrolier soumis aux dispositions du présent chapitre et se livrant à des opérations STS doit se conformer à son plan d'opérations STS.
- 4 La personne qui assure la supervision générale des opérations STS doit avoir les qualifications requises pour s'acquitter de toutes les tâches pertinentes,

Regel 41**Allgemeine Sicherheits- und Umweltschutzbestimmungen**

- 1 Jedes Öltankschiff, das an Umpumpvorgängen beteiligt ist, muss ab dem Datum der ersten an oder nach dem 1. Januar 2011 durchzuführenden jährlichen, Zwischen- oder Erneuerungsbesichtigung an Bord einen Plan mitführen, in dem festgelegt ist, wie Umpumpvorgänge von Schiff zu Schiff durchzuführen sind (Plan für Umpumpvorgänge). Jeder Plan für Umpumpvorgänge eines Öltankschiffes muss von der Verwaltung genehmigt werden. Der Plan für Umpumpvorgänge ist in der Arbeitssprache des Schiffes zu verfassen.
- 2 Der Plan für Umpumpvorgänge ist unter Berücksichtigung der Informationen in dem von der Organisation erstellten Leitfaden für Umpumpvorgänge zu entwickeln. Der Plan für Umpumpvorgänge kann in ein bestehendes System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen nach Kapitel IX des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der jeweils geltenden Fassung eingebunden werden, sofern diese Vorschrift für das betreffende Öltankschiff gilt.
- 3 Jedes Öltankschiff, das diesem Kapitel unterliegt und an Umpumpvorgängen beteiligt ist, hat seinen Plan für Umpumpvorgänge einzuhalten.
- 4 Die Person, die die beratende Gesamtleitung für Umpumpvorgänge innehat, muss befähigt sein, alle erforderlichen Aufgaben auszuführen, wobei die Be-

best practice guidelines for STS operations identified by the Organization.

compte tenu des qualifications spécifiées dans les directives sur les meilleures pratiques en matière d'opérations STS retenues par l'Organisation.

fähigkeiten zu berücksichtigen sind, die in dem von der Organisation erstellten Leitfaden für Umpumpvorgänge enthalten sind.

- 5 Records of STS operations shall be retained on board for three years and be readily available for inspection by a Party to the present Convention.

- 5 Les registres des opérations STS doivent être conservés à bord pendant une période de trois ans et doivent pouvoir être aisément accessibles aux fins d'inspection par une Partie à la présente Convention.

- 5 Aufzeichnungen über Umpumpvorgänge sind für drei Jahre an Bord aufzubewahren und müssen jederzeit für eine Überprüfung durch eine Vertragspartei dieses Übereinkommens verfügbar sein.

Regulation 42

Notification

- 1 Each oil tanker subject to this chapter that plans STS operations within the territorial sea, or the exclusive economic zone of a Party to the present Convention shall notify that Party not less than 48 hours in advance of the scheduled STS operations. Where, in an exceptional case, all of the information specified in paragraph 2 is not available not less than 48 hours in advance, the oil tanker discharging the oil cargo shall notify the Party to the present Convention, not less than 48 hours in advance that an STS operation will occur and the information specified in paragraph 2 shall be provided to the Party at the earliest opportunity.
- 2 The notification specified in paragraph 1 of this regulation shall include at least the following:
 - .1 name, flag, call sign, IMO Number and estimated time of arrival of the oil tankers involved in the STS operations;
 - .2 date, time and geographical location at the commencement of the planned STS operations;
 - .3 whether STS operations are to be conducted at anchor or underway;
 - .4 oil type and quantity;
 - .5 planned duration of the STS operations;
 - .6 identification of STS operations service provider or person in overall advisory control and contact information; and
 - .7 confirmation that the oil tanker has on board an STS operations Plan meeting the requirements of regulation 41.
- 3 If the estimated time of arrival of an oil tanker at the location or area for the STS operations changes by more than six hours, the master, owner or agent of that oil tanker shall provide a revised estimated time of arrival to the Party to the present Convention specified in paragraph 1 of this regulation."

Règle 42

Notification

- 1 Chaque pétrolier soumis aux dispositions du présent chapitre qui envisage de se livrer à une opération STS dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive d'une Partie à la présente Convention doit en informer cette Partie au moins 48 heures avant l'heure à laquelle l'opération STS est prévue. Lorsque, dans un cas exceptionnel, tous les renseignements spécifiés au paragraphe 2 ne sont pas disponibles au moins 48 heures à l'avance, le pétrolier qui décharge la cargaison d'hydrocarbures doit signaler à la Partie à la présente Convention au moins 48 heures à l'avance qu'une opération STS aura lieu et les renseignements spécifiés au paragraphe 2 doivent être communiqués à la Partie dans les meilleurs délais.
- 2 La notification visée au paragraphe 1 de la présente règle doit comprendre au moins les renseignements suivants:
 - .1 nom, pavillon, indicatif d'appel, numéro OMI et heure prévue d'arrivée des pétroliers intervenant dans les opérations STS;
 - .2 date, heure et lieu géographique auxquels les opérations STS doivent commencer;
 - .3 si les opérations STS doivent être effectuées au mouillage ou en route;
 - .4 type d'hydrocarbures et quantité;
 - .5 durée prévue des opérations STS;
 - .6 identification et coordonnées du prestataire de services ou de la personne assurant la supervision générale des opérations STS; et
 - .7 confirmation que le pétrolier a à bord un plan d'opérations STS conforme aux prescriptions de la règle 41.
- 3 S'il y a un changement de plus de six heures de la date prévue d'arrivée d'un pétrolier sur les lieux ou dans la zone des opérations STS, le capitaine, le propriétaire ou l'agent de ce pétrolier doit informer la Partie à la présente Convention visée au paragraphe 1 de la présente règle de la nouvelle heure prévue d'arrivée."

Regel 42

Mitteilung

- 1 Jedes Öltankerschiff, das diesem Kapitel unterliegt und im Küstenmeer oder in der ausschließlichen Wirtschaftszone einer Vertragspartei dieses Übereinkommens einen Umpumpvorgang plant, teilt dieser Vertragspartei den geplanten Umpumpvorgang mindestens 48 Stunden im Voraus mit. Sind in einem Ausnahmefall nicht alle der in Absatz 2 aufgeführten Angaben 48 Stunden im Voraus verfügbar, so teilt das Öltankerschiff, das die Ölladung abgibt, der Vertragspartei dieses Übereinkommens mindestens 48 Stunden im Voraus mit, dass ein Umpumpvorgang stattfinden wird und die in Absatz 2 aufgeführten Angaben der Vertragspartei zum frühestmöglichen Zeitpunkt mitgeteilt werden.
- 2 Die Mitteilung nach Absatz 1 muss mindestens Folgendes umfassen:
 - .1 Name, Flagge, Rufzeichen, IMO-Nummer und voraussichtliche Ankunftszeit der Öltankschiffe, die an dem Umpumpvorgang beteiligt sind;
 - .2 Datum, Zeitpunkt und geographische Position bei Beginn des geplanten Umpumpvorgangs;
 - .3 Angabe, ob der Umpumpvorgang vor Anker oder während der Fahrt durchgeführt werden soll;
 - .4 Sorte und Menge des Öls;
 - .5 geplante Dauer des Umpumpvorgangs;
 - .6 Bezeichnung des Dienstleisters, der den Umpumpvorgang durchführt, oder der Person, die die beratende Gesamtaufsicht innehat, sowie Kontaktdaten; und
 - .7 Bestätigung, dass an Bord des Öltankerschiffes ein Plan für Umpumpvorgänge nach Regel 41 mitgeführt wird.
- 3 Ändert sich die voraussichtliche Ankunftszeit eines Öltankerschiffes an der Position oder in dem Gebiet, in dem der Umpumpvorgang durchgeführt werden soll, um mehr als sechs Stunden, so teilt der Kapitän, Eigentümer oder Agent dieses Öltankerschiffes der in Absatz 1 bezeichneten Vertragspartei dieses Übereinkommens eine korrigierte voraussichtliche Ankunftszeit mit."

- | | | |
|--|--|--|
| 2 In the Record of Construction and Equipment for Oil Tankers, Form B, new section 8A is added as follows: | 2 Dans le modèle B de la Fiche de construction et d'équipement pour pétroliers, ajouter une nouvelle section 8A libellée comme suit: | 2 In dem Bericht über Bau und Ausrüstung von Öltankschiffen, Formblatt B, wird ein neuer Abschnitt 8A mit folgendem Wortlaut angefügt: |
| "8A. Ship-to-ship oil transfer operations at sea (regulation 41) | «8A. Opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire en mer (règle 41) | „8A. Öl-Umpumpvorgänge von Schiff zu Schiff auf See (Regel 41) |
| 8A.1 The oil tanker is provided with an STS operations Plan in compliance with regulation 41." | 8A.1 Le pétrolier est pourvu d'un plan d'opérations STS conformément à la règle 41.» | 8A.1 Das Öltankschiff führt einen Plan für Umpumpvorgänge nach Regel 41 mit.“ |

Entschließung MEPC.187(59)

angenommen am 17. Juli 2009

**Änderungen
der Anlage des Protokolls von 1978
zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973
zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe**(Änderungen der Regeln 1, 12, 13, 17 und 38 der Anlage I
von MARPOL, Nachtrag zum IOPP-Zeugnis und Öltagebuch Teile I und II)**Resolution MEPC.187(59)**

Adopted on 17 July 2009

**Amendments to the Annex of the Protocol of 1978
relating to the International Convention
for the Prevention of Pollution from Ships, 1973**(Amendments to regulations 1, 12, 13, 17 and 38 of MARPOL Annex I,
Supplement to the IOPP Certificate and Oil Record Book Parts I and II)**Résolution MEPC.187(59)**

adoptée le 17 juillet 2009

**Amendements
à l'Annexe au Protocole de 1978
relatif à la Convention internationale de 1973
pour la prévention de la pollution par les navires**(Amendements aux règles 1, 12, 13, 17 et 38 de l'Annexe I
de MARPOL, au Supplément au Certificat IOPP et aux parties I et II du registre des hydrocarbures)

(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 Seeschifffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben, die dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (Ausschuss) durch internationale Übereinkünfte zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung übertragen werden;

im Hinblick auf Artikel 16 des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden als „Übereinkommen von 1973“ bezeichnet) 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 proposed amendments to Annex I of MARPOL 73/78,

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

nach Prüfung der vorgeschlagenen Änderungen der Anlage I von MARPOL 73/78 –

1. adopts, in accordance with Article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex I of MARPOL 73/78 concerning regulations 1, 12, 13, 17 and 38 and the Supplement to the IOPP Certificate and Oil Record Book Parts I and II, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
 2. determines, in accordance with Article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2010 unless prior, to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
 3. invites the Parties to note that, in accordance with Article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2011 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.
1. adopte, conformément à l'article 16 2) d) de la Convention de 1973, les amendements à l'Annexe I de MARPOL 73/78 concernant les règles 1, 12, 13, 17 et 38, le Supplément au Certificat IOPP et les parties I et II du registre des hydrocarbures, dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
 2. décide, conformément à l'article 16 2) f) iii) de la Convention de 1973, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1^{er} juillet 2010 à moins que, avant cette date, un tiers au moins des Parties ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce n'aient notifié à l'Organisation qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;
 3. invite les Parties à noter que, conformément à l'article 16 2) g) ii) de la Convention de 1973, lesdits amendements entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2011, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
 4. prie le Secrétaire général, en application de l'article 16 2) e) de la Convention de 1973, de transmettre à toutes les Parties à MARPOL 73/78 des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui figure en annexe; et
 5. prie également le Secrétaire général de transmettre des exemplaires de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à MARPOL 73/78.
1. beschließt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe d des Übereinkommens von 1973 die Änderungen der Anlage I von MARPOL 73/78 bezüglich der Regeln 1, 12, 13, 17 und 38 und des Nachtrags zum IOPP-Zeugnis und des Öltagebuchs Teile I und II, deren Wortlaut in der Anlage dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;
 2. bestimmt nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iii des Übereinkommens von 1973, dass die Änderungen als am 1. Juli 2010 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreaumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, der Organisation ihren Einspruch gegen die Änderungen übermittelt haben;
 3. fordert die Vertragsparteien auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass die Änderungen nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii des Übereinkommens von 1973 nach ihrer Annahme gemäß Absatz 2 dieser EntschlieÙung am 1. Januar 2011 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 den Anlagen enthaltenen Änderungen zuzuleiten;
 5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien von MARPOL 73/78 sind, Abschriften dieser EntschlieÙung und ihrer Anlagen zuzuleiten.

Annex
Amendments
to MARPOL Annex I
**(Amendments to regulations 1, 12, 13, 17 and 38 of MARPOL Annex I,
Supplement to the IOPP Certificate and Oil Record Book Parts I and II)**

Annex 1
Amendments to regulations 1, 12, 13, 17 and 38
of MARPOL Annex I

Regulation 1
Definitions

1 The following new subparagraphs 31, 32, 33 and 34 are added after existing subparagraph 30:

- “31 “Oil residue (sludge)” means the residual waste oil products generated during the normal operation of a ship such as those resulting from the purification of fuel or lubricating oil for main or auxiliary machinery, separated waste oil from oil filtering equipment, waste oil collected in drip trays, and waste hydraulic and lubricating oils.
- 32 “Oil residue (sludge) tank” means a tank which holds oil residue (sludge) from which sludge may be disposed directly through the standard discharge connection or any other approved means of disposal.
- 33 “Oily bilge water” means water which may be contaminated by oil resulting from things such as leakage or maintenance work in machinery spaces. Any liquid entering the bilge system including bilge wells, bilge piping, tank top or bilge holding tanks is considered oily bilge water.
- 34 “Oily bilge water holding tank” means a tank collecting oily bilge water prior to its discharge, transfer or disposal.”

Regulation 12
Tanks for oil residues (sludge)

2 Paragraph 1 is amended to read as follows:

- “1 Every ship of 400 gross tonnage and above shall be provided with a tank or tanks of adequate capacity, having regard to the type of machinery and length of voyage, to receive the oil residues (sludge) which cannot be dealt with otherwise in accordance with the requirements of this Annex.”

3 The following new paragraph 2 is inserted, after the existing paragraph 1:

- “2 Oil residue (sludge) may be disposed of directly from the oil residue (sludge) tank(s) through the standard discharge connection referred to in regulation 13, or any other approved means of disposal. The oil residue (sludge) tank(s):
- .1 shall be provided with a designated pump for disposal that is capable of taking suction from the oil residue (sludge) tank(s); and
 - .2 shall have no discharge connections to the bilge system, oily bilge water holding tank(s), tank top or oily water separators except that the tank(s) may be fitted with drains, with manually operated self-closing valves and arrangements for subsequent visual monitoring of the settled water, that lead to an oily bilge water holding tank or bilge well, or an alternative arrangement, provided such arrangement does not connect directly to the bilge piping system.”

4 Existing paragraphs 2 and 3 are renumbered 3 and 4, respectively.

Regulations 12, 13, 17 and 38

- 5 The word “sludge” in regulations 12.2, 13, 17.2.3, 38.2 and 38.7 is replaced by the words “oil residue (sludge)”.
- 6 The words “and other oil residues” in regulation 17.2.3 are deleted.

Annex 2

Amendments to the Supplement to the IOPP Certificate Form A
(ships other than oil tankers) and Form B (oil tankers)

1 The existing Section 3 of the Supplement to the IOPP Certificate, Form A and Form B, is replaced by the following:

“3. Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 12) and oily bilge water holding tank(s)

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks for retention of oil residues (sludge) on board as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from)–(to)	Lateral position	
Total volume:			m ³

3.2 Means for the disposal of oil residues (sludge) retained in oil residue (sludge) tanks:

3.2.1 Incinerator for oil residues (sludge), maximum capacity kW or kcal/h (delete as appropriate) ☐

3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues (sludge) ☐

3.2.3 Other acceptable means, state which ☐

3.3 The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from)–(to)	Lateral position	
Total volume:			m ³ „

2 The term “(double bottom requirements)” at the end of paragraph 5.8.2 of Form B is deleted.

3 Paragraphs 5.8.5 and 5.8.7 are replaced by the following:

“5.8.5 The ship is not subject to regulation 20 (check which box(es) apply):

.1 The ship is less than 5,000 tonnes deadweight ☐

.2 The ship complies with regulation 20.1.2 ☐

.3 The ship complies with regulation 20.1.3 ☐

“5.8.7 The ship is not subject to regulation 21 (check which box(es) apply):

.1 The ship is less than 600 tonnes deadweight ☐

.2 The ship complies with regulation 19
(Deadweight tonnes $\geq$ 5,000) ☐

.3 The ship complies with regulation 21.1.2 ☐

.4 The ship complies with regulation 21.4.2
(600 $\leq$ Deadweight tonnes < 5,000) ☐

.5 The ship does not carry “heavy grade oil” as defined
in regulation 21.2 of MARPOL Annex I ☐

4 Delete paragraph 6.1.5.4 from the Supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate, Form B.

Annex 3

Amendments to the Oil Record Books Parts I and II

1 Sections (A) to (H) of the Oil Record Book Part I are replaced by the following:

“(A) Ballasting or cleaning of oil fuel tanks

1. Identity of tank(s) ballasted.
2. Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried.
3. Cleaning process:
 - .1 position of ship and time at the start and completion of cleaning;
 - .2 identify tank(s) in which one or another method has been employed (rinsing through, steaming, cleaning with chemicals; type and quantity of chemicals used, in m³);
 - .3 identity of tank(s) into which cleaning water was transferred and the quantity in m³.
4. Ballasting:
 - .1 position of ship and time at start and end of ballasting;
 - .2 quantity of ballast if tanks are not cleaned, in m³.

(B) Discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks referred to under Section (A)

5. Identity of tank(s).
6. Position of ship at start of discharge.
7. Position of ship on completion of discharge.
8. Ship's speed(s) during discharge.
9. Method of discharge:
 - .1 through 15 ppm equipment;
 - .2 to reception facilities.
10. Quantity discharged, in m³.

(C) Collection, transfer and disposal of oil residues (sludge)

11. Collection of oil residues (sludge).

Quantities of oil residues (sludge) retained on board. The quantity should be recorded weekly (this means that the quantity must be recorded once a week even if the voyage lasts more than one week):

- .1 identity of tank(s)
- .2 capacity of tank(s) m³
- .3 total quantity of retention m³
- .4 quantity of residue collected by manual operation m³
(Operator initiated manual collections where oil residue (sludge) is transferred into the oil residue (sludge) holding tank(s).)

12. Methods of transfer or disposal of oil residues (sludge).

State quantity of oil residues transferred or disposed of, the tank(s) emptied and the quantity of contents retained in m³:

- .1 to reception facilities (identify port);
- .2 to another (other) tank(s) (indicate tank(s) and the total content of tank(s));
- .3 incinerated (indicate total time of operation);
- .4 other method (state which).

(D) Non-automatic starting of discharge overboard, transfer or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces

13. Quantity discharged, transferred or disposed of, in m³.
14. Time of discharge, transfer or disposal (start and stop).
15. Method of discharge, transfer, or disposal:
 - .1 through 15 ppm equipment (state position at start and end);
 - .2 to reception facilities (identify port);
 - .3 to slop tank or holding tank or other tank(s) (indicate tank(s); state quantity retained in tank(s), in m³).

(E) Automatic starting of discharge overboard, transfer or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces

16. Time and position of ship at which the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard, through 15 ppm equipment.
17. Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilge water to holding tank (identify tank).
18. Time when the system has been put into manual operation.

(F) Condition of the oil filtering equipment

19. Time of system failure.
20. Time when system has been made operational.
21. Reasons for failure.

(G) Accidental or other exceptional discharges of oil

22. Time of occurrence.
23. Place or position of ship at time of occurrence.
24. Approximate quantity and type of oil.
25. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefore and general remarks.

(H) Bunkering of fuel or bulk lubricating oil

26. Bunkering:

- .1 Place of bunkering.
- .2 Time of bunkering.
- .3 Type and quantity of fuel oil and identity of tank(s) (state quantity added, in tonnes and total content of tank(s)).
- .4 Type and quantity of lubricating oil and identity of tank(s) (state quantity added, in tonnes and total content of tank(s))."

2 Section (J) of the Oil Record Book Part II is replaced by the following:

“(J) Collection, transfer and disposal of residues and oily mixtures not otherwise dealt with

55. Identity of tanks.

56. Quantity transferred or disposed of from each tank. (State the quantity retained, in m³.)

57. Method of transfer or disposal:

- .1 disposal to reception facilities (identify port and quantity involved);
- .2 mixed with cargo (state quantity);
- .3 transferred to or from (an)other tank(s) including transfer from machinery space oil residue (sludge) and oily bilge water tanks (identify tank(s); state quantity transferred and total quantity in tank(s), in m³); and
- .4 other method (state which); state quantity disposed of in m³.”

Annexe
Amendements
à l'Annexe I de MARPOL
**(Amendements aux règles 1, 12, 13, 17 et 38 de l'Annexe I de MARPOL,
au Supplément au Certificat IOPP et aux parties I et II du registre des hydrocarbures)**

Annexe 1
Amendements aux règles 1, 12, 13, 17 et 38
de l'Annexe I de MARPOL

Règle 1

Définitions

1 Après l'actuel alinéa 30, ajouter les nouveaux alinéas 31, 32, 33 et 34 suivants:

- «31 «Résidus d'hydrocarbures (boues)» désigne les déchets résiduels d'hydrocarbures produits pendant l'exploitation normale du navire tels que ceux qui proviennent de la purification du combustible ou de l'huile de graissage utilisés pour les machines principales ou auxiliaires, de l'huile usée obtenue par séparation qui provient du matériel de filtrage des hydrocarbures, de l'huile usée recueillie dans des gattes et des huiles hydrauliques et lubrifiantes usées.
- 32 «Citerne à résidus d'hydrocarbures (boues)» désigne une citerne qui sert à stocker les résidus d'hydrocarbures (boues) à partir de laquelle les résidus d'hydrocarbures (boues) peuvent être évacués directement au moyen du raccord normalisé de jonction des tuyautages d'évacuation ou par tout autre moyen d'évacuation approuvé.
- 33 «Eaux de cale polluées par les hydrocarbures» désigne les eaux qui peuvent être contaminées par des hydrocarbures provenant, par exemple, de fuites ou de travaux d'entretien dans la tranche des machines. Tous les liquides pénétrant dans le système d'assèchement des cales, y compris les puisards, les tuyautages d'assèchement des cales, le plafond de ballast ou les citernes de stockage des eaux de cale, sont considérés comme des eaux de cale polluées par les hydrocarbures.
- 34 «Citerne de stockage des eaux de cale polluées» désigne une citerne qui sert à recueillir les eaux de cale polluées avant leur rejet, leur transfert ou leur évacuation.»

Règle 12

Citernes à résidus d'hydrocarbures (boues)

2 Modifier le paragraphe 1 comme suit:

- «1 Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 doit être équipé d'une ou plusieurs citernes de capacité suffisante, compte tenu du type de machines et de la durée du voyage, pour recevoir les résidus d'hydrocarbures (boues) qu'il n'est pas possible d'éliminer autrement en se conformant aux prescriptions de la présente Annexe.»

3 Après l'actuel paragraphe 1, insérer un nouveau paragraphe 2, libellé comme suit:

- «2 Les résidus d'hydrocarbures (boues) peuvent être évacués directement de la ou des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) au moyen du raccord normalisé de jonction des tuyautages d'évacuation visé à la règle 13 ou par tout autre moyen d'évacuation approuvé. La ou les citernes à résidus d'hydrocarbures (boues):
 - .1 doivent être munies d'une pompe réservée à l'évacuation qui soit capable d'aspirer le contenu de la ou des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues); et
 - .2 ne doivent être munies d'aucun raccordement d'évacuation avec le circuit d'assèchement des cales, la ou les citernes de stockage des eaux de cale polluées, le plafond de ballast ou les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures, mais peuvent toutefois être équipées de dispositifs de vidange pourvus de soupapes à fermeture automatique à commande manuelle et de dispositifs permettant une surveillance visuelle ultérieure de l'eau déposée, qui sont raccordés à une citerne de stockage des eaux de cale polluées ou à un puisard, ou être équipées d'un autre dispositif, à condition que ce dernier ne soit pas raccordé directement au circuit d'assèchement des cales.»

4 Renuméroter les paragraphes 2 et 3 actuels, qui deviennent, respectivement, les paragraphes 3 et 4.

Règles 12, 13, 17 et 38

5 Dans les règles 12.2, 13, 17.2.3, 38.2 et 38.7, remplacer le mot «boues» par les mots «résidus d'hydrocarbures (boues)».

6 Dans la règle 17.2.3, supprimer les mots «et autres résidus d'hydrocarbures».

Annexe 2

Amendements au Modèle A (navires autres que les pétroliers)
et au Modèle B (pétroliers) du Supplément au Certificat IOPP

1 Remplacer l'actuelle section 3 du Supplément au Certificat IOPP (modèles A et B) par ce qui suit:

«3 Moyens prévus pour la conservation et l'élimination des résidus d'hydrocarbures (boues) (règle 12) et citerne(s) de stockage des eaux de cale polluées

3.1 Le navire est pourvu de citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) pour la conservation des résidus d'hydrocarbures (boues) à bord comme suit:

Identification de la citerne	Emplacement de la citerne		Volume (m ³)
	Couples (de) - (à)	Position latérale	
Volume total:			m ³

3.2 Moyens prévus pour l'élimination des résidus d'hydrocarbures (boues) conservés dans les citernes à résidus d'hydrocarbures (boues):

3.2.1 Incinérateur pour résidus d'hydrocarbures (boues); capacité maximale kW ou kcal/h
(rayer la mention inutile) ☐

3.2.2 Chaudière auxiliaire pouvant brûler les résidus d'hydrocarbures (boues) ☐

3.2.3 Autres moyens acceptables (préciser lesquels) ☐

3.3 Le navire est pourvu d'une ou de plusieurs citernes de stockage pour la conservation à bord des eaux de cale polluées par les hydrocarbures comme suit:

Identification de la citerne	Emplacement de la citerne		Volume (m ³)
	Couples (de) - (à)	Position latérale	
Volume total:			m ³ »

2 Supprimer l'expression «(construction à double fond)» figurant à la fin du paragraphe 5.8.2 du modèle B.

3 Remplacer les paragraphes 5.8.5 et 5.8.7 par ce qui suit:

«5.8.5 Le navire n'est pas soumis aux prescriptions de la règle 20 (cocher une ou plusieurs cases, selon qu'il convient):

.1 Le port en lourd du navire est inférieur à 5 000 tonnes ☐

.2 Le navire satisfait à la règle 20.1.2 ☐

.3 Le navire satisfait à la règle 20.1.3 ☐ »

«5.8.7 Le navire n'est pas soumis aux prescriptions de la règle 21 (cocher une ou plusieurs cases, selon qu'il convient):

.1 Le port en lourd du navire est inférieur à 600 tonnes ☐

.2 Le navire satisfait à la règle 19 (port en lourd ≥ 5 000 tonnes) ☐

.3 Le navire satisfait à la règle 21.1.2 ☐

.4 Le navire satisfait à la règle 21.4.2
(port en lourd ≥ 600 tonnes mais < 5 000 tonnes) ☐

.5 Le navire ne transporte pas d'hydrocarbures lourds tels que définis
à la règle 21.2 de l'Annexe I de MARPOL ☐ »

4 Supprimer le paragraphe 6.1.5.4 du modèle B du Supplément au Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

Annexe 3

Amendements aux Parties I et II du Registre des hydrocarbures

1 Remplacer les sections A) à H) de la partie I du registre des hydrocarbures par ce qui suit:

«A) Ballastage ou nettoyage des soutes à combustible liquide

1. Identification de la ou des soutes ballastées.
2. Indiquer si les soutes ont été nettoyées depuis la dernière fois qu'elles ont contenu des hydrocarbures. Dans la négative, indiquer la nature des hydrocarbures précédemment transportés.
3. Processus de nettoyage:
 - .1 position du navire et heure à laquelle le nettoyage a commencé et a été terminé;
 - .2 identification de la ou des soutes qui ont été nettoyées par l'une ou l'autre des méthodes suivantes: rinçage complet, nettoyage à la vapeur, nettoyage au moyen de produits chimiques, type et quantité de produits chimiques utilisés, en m³;
 - .3 identification de la ou des soutes dans lesquelles les eaux de nettoyage ont été transférées et quantité en m³.
4. Ballastage:
 - .1 position du navire et heure à laquelle le ballastage a commencé et a été terminé;
 - .2 quantité de ballast si les soutes ne sont pas nettoyées, en m³.

B) Rejet des eaux de ballast polluées ou des eaux de nettoyage des soutes à combustible liquide mentionnées à la section A)

5. Identification de la ou des soutes.
6. Position du navire au début du rejet.
7. Position du navire à la fin du rejet.
8. Vitesse du navire pendant le rejet.
9. Méthode de rejet:
 - .1 au moyen du matériel à 15 ppm;
 - .2 dans une installation de réception.

10. Quantité rejetée, en m³.

C) Collecte, transfert et élimination des résidus d'hydrocarbures (boues)

11. Collecte des résidus d'hydrocarbures (boues).

Indiquer la quantité de résidus d'hydrocarbures (boues) conservés à bord. Consigner les quantités une fois par semaine: (cela signifie que la quantité doit être consignée une fois par semaine, même si le voyage dure plus d'une semaine):

- .1 identification de la ou des citernes
- .2 capacité de la ou des citernes m³
- .3 quantité totale conservée m³
- .4 quantité de résidus recueillie manuellement m³
(À l'initiative de l'exploitant, collecte manuelle consistant à transférer les résidus d'hydrocarbures (boues) dans la ou les citernes à résidus d'hydrocarbures (boues).)

12. Méthodes de transfert ou d'élimination des résidus d'hydrocarbures (boues).

Préciser la quantité de résidus d'hydrocarbures transférés ou éliminés et indiquer la ou les citernes vidées et la quantité conservée, en m³:

- .1 évacuation dans une installation de réception (identifier le port);
- .2 transport dans une ou plusieurs autres citernes (indiquer la ou les citernes et leur contenu total);
- .3 incinération (indiquer la durée totale de l'opération);
- .4 autre méthode (préciser).

D) Déclenchement non automatique du rejet à la mer, du transfert ou de l'évacuation par d'autres moyens des eaux de cale qui se sont accumulées dans la tranche des machines

13. Quantité rejetée, transférée ou évacuée, en m³.
14. Heure du rejet, du transfert ou de l'évacuation (début et fin de l'opération).
15. Méthode de rejet, de transfert ou d'évacuation:

- .1 au moyen du matériel à 15 ppm (indiquer la position au début et à la fin de l'opération);
- .2 dans une installation de réception (identifier le port);
- .3 dans une citerne de décantation, une citerne de stockage ou autre(s) citerne(s)
(indiquer la ou les citernes et la quantité totale conservée dans la ou les citernes, en m³).

E) Déclenchement automatique du rejet à la mer, du transfert ou de l'évacuation par d'autres moyens des eaux de cale qui se sont accumulées dans la tranche des machines

16. Heure et position du navire au moment de la mise en marche automatique du dispositif pour le rejet à la mer, au moyen du matériel à 15 ppm.
 17. Heure de la mise en marche automatique du dispositif pour le transfert des eaux de cale dans la citerne de stockage (identifier la citerne).
 18. Heure de la mise en marche manuelle du système.
 - F) État du matériel de filtrage des hydrocarbures
 19. Heure de la défaillance du dispositif.
 20. Heure à laquelle le dispositif a été remis en service.
 21. Cause de la défaillance.
 - G) Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures
 22. Heure à laquelle le rejet s'est produit.
 23. Lieu où se trouvait le navire ou position du navire lorsque le rejet s'est produit.
 24. Quantité approximative et type d'hydrocarbures.
 25. Circonstances et motifs du rejet ou de la fuite et remarques générales.
 - H) Soutage du combustible liquide ou de l'huile de graissage
 26. Soutage:
 - .1 Lieu du soutage;
 - .2 Heure du soutage;
 - .3 Type et quantité de combustible liquide et identification de la ou des soutes (indiquer la quantité ajoutée, en tonnes, et la quantité totale contenue dans la ou les soutes);
 - .4 Type et quantité d'huile de graissage et identification de la ou des caisses (indiquer la quantité ajoutée, en tonnes, et le contenu total de la ou des caisses).»
- 2 Remplacer la section J) de la partie II du registre des hydrocarbures par ce qui suit:
- «J) Collecte, transfert et élimination des résidus et des mélanges d'hydrocarbures qui n'ont pas été traités par d'autres moyens
55. Identification des citernes.
 56. Quantité transférée ou évacuée de chaque citerne (préciser la quantité conservée, en m³).
 57. Méthode de transfert ou d'évacuation:
 - .1 évacuation dans des installations de réception (identifier le port et indiquer la quantité rejetée);
 - .2 mélange avec la cargaison (indiquer la quantité);
 - .3 transfert depuis ou vers une ou plusieurs autres citernes, y compris transfert depuis des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) et eaux de cale polluées provenant de la tranche des machines (identifier la ou les citernes; indiquer la quantité transférée et la quantité totale se trouvant dans la ou les citernes, en m³); et
 - .4 autre méthode (préciser); indiquer la quantité éliminée en m³.»

Anlage
Änderungen
der Anlage I von MARPOL
**(Änderungen der Regeln 1, 12, 13, 17 und 38 der Anlage I von MARPOL,
Nachtrag zum IOPP-Zeugnis und Öltagebuch Teile I und II)**

Anlage 1
Änderungen der Regeln 1, 12, 13, 17 und 38
der Anlage I von MARPOL

Regel 1
Begriffsbestimmungen

1 Die folgenden neuen Absätze 31, 32, 33 und 34 werden nach dem bestehenden Absatz 30 angefügt:

- „31 Der Ausdruck „Ölrückstände (Ölschlamm)“ bezeichnet die Restölprodukte, die während des normalen Schiffsbetriebs anfallen, z. B. die Rückstände bei der Aufbereitung von Brennstoff und Schmierölen für die Haupt- oder Hilfsantriebsanlage, getrennte Ölrückstände aus den Ölfilteranlagen, in Auffangwannen aufgefangene Ölrückstände und Hydraulik- und Schmier-ölrückstände.
- 32 Der Ausdruck „Tank für Ölrückstände (Ölschlamm)“ bezeichnet einen Tank, der ölhaltige Rückstände (Ölschlamm) aufnimmt und aus dem Ölschlamm direkt über den genormten Abflussanschluss oder eine andere zugelassene Beseitigungsvorrichtung beseitigt werden kann.
- 33 Der Ausdruck „öhlaltiges Bilgenwasser“ bezeichnet Wasser, das durch Öl verunreinigt sein kann, beispielsweise infolge von Leckagen oder Wartungsarbeiten in Maschinenräumen. Jede Flüssigkeit, die in das Bilgensystem einschließlich Lenzbrunnen, Lenzpumpen, Tankdecken oder Bilgenwasser-Sammeltanks hineingelangt, gilt als öhlaltiges Bilgenwasser.
- 34 Der Ausdruck „Sammeltank für öhlaltiges Bilgenwasser“ bezeichnet einen Tank, in dem öhlaltiges Bilgenwasser vor der Einleitung, dem Umpumpen oder der Beseitigung gesammelt wird.“

Regel 12
Tanks für Ölrückstände (Ölschlamm)

2 Absatz 1 erhält folgenden Wortlaut:

- „1 Auf jedem Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von 400 und mehr müssen ein oder mehrere Tanks von angemessenem Fassungsvermögen entsprechend dem Maschinentyp und der Dauer der Reise eingebaut sein, welche die öhlhaltigen Rückstände (Ölschlamm) aufnehmen, die nach den Vorschriften dieser Anlage nicht auf andere Weise beseitigt werden können.“

3 Der folgende neue Absatz 2 wird nach dem bestehenden Absatz 1 eingefügt:

- „2 Ölrückstände (Ölschlamm) können direkt aus dem (den) Tank(s) für Ölrückstände (Ölschlamm) über den in Regel 13 bezeichneten genormten Abflussanschluss oder eine andere zugelassene Beseitigungsvorrichtung beseitigt werden. Der (die) Tank(s) für Ölrückstände (Ölschlamm)
 - .1 muss (müssen) mit einer für die Beseitigung bestimmten Pumpe ausgestattet sein, die geeignet ist, den (die) Tank(s) für Ölrückstände (Ölschlamm) abzusaugen, und
 - .2 darf (dürfen) keine Abflussanschlüsse zum Bilgensystem, zu (den) Sammel-tank(s) für öhlaltiges Bilgenwasser, Tankdecken oder Separatorenanlagen für Öl-Wasser-Gemische haben, wobei der (die) Tank(s) mit Abflüssen mit manuell zu betätigenden selbstschließenden Verschlüssen und Vorrichtungen für die anschließende visuelle Kontrolle des abgesetzten Wassers ausgestattet sein darf (dürfen), die in einen Sammel-tank für öhlaltiges Bilgenwasser oder Lenzbrunnen oder eine andere Anordnung führen, vorausgesetzt, diese ist nicht direkt mit dem Bilgenleitungssystem verbunden.“

4 Die bestehenden Absätze 2 und 3 werden in Absatz 3 beziehungsweise 4 umnummeriert.

Regeln 12, 13, 17 und 38

5 In den Regeln 12 Absatz 2, 13, 17 Absatz 2.3, 38 Absätze 2 und 7 wird das Wort „Ölschlamm“ durch die Wörter „Ölrückstand (Ölschlamm)“ ersetzt.

6 In Regel 17 Absatz 2.3 werden die Wörter „und sonstige Ölrückstände“ gestrichen.

Anlage 2

Änderungen des Nachtrags zum IOPP-Zeugnis Formblatt A
(andere Schiffe als Öltankschiffe) und Formblatt B (Öltankschiffe)

1 Der bisherige Abschnitt 3 der Formblätter A und B des Nachtrags zum IOPP-Zeugnis wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„3. Einrichtungen für das Zurückbehalten und die Beseitigung von Ölrückständen (Ölschlamm) (Regel 12) sowie Sammel-tank(s) für ölhaltiges Bilgenwasser

3.1 Auf dem Schiff sind folgende Tanks für Ölrückstände (Ölschlamm) für das Zurückbehalten von Ölrückständen (Ölschlamm) an Bord vorgesehen:

Tankbezeichnung	Lage des Tanks		Fassungsvermögen (m ³)
	Spanten von–bis	Lage in der Schiffsquerrichtung	
Gesamtfassungsvermögen:			m ³

3.2 Einrichtungen für die Beseitigung von in Tanks für Ölrückstände (Ölschlamm) zurückbehaltenen Ölrückständen (Ölschlamm):

3.2.1 Verbrennungsanlage für Ölrückstände (Ölschlamm), Höchstdurchsatz kW oder kcal/h (Nichtzutreffendes streichen) ... ☐

3.2.2 für die Verbrennung von Ölrückständen (Ölschlamm) geeigneter Hilfskessel ☐

3.2.3 andere anerkannte Einrichtungen, angeben, welche ☐

3.3 Auf dem Schiff ist folgender Sammel-tank/sind folgende Sammel-tanks für das Zurückbehalten von ölhaltigem Bilgenwasser an Bord vorgesehen:

Tankbezeichnung	Lage des Tanks		Fassungsvermögen (m ³)
	Spanten von–bis	Lage in der Schiffsquerrichtung	
Gesamtfassungsvermögen:			m ³ „

2 Der Ausdruck „(Vorschriften über Doppelboden)“ am Ende des Absatzes 5.8.2 in Formblatt B wird gestrichen.

3 Die Absätze 5.8.5 und 5.8.7 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„5.8.5 Das Schiff unterliegt nicht der Regel 20 (zutreffende(s) Kästchen ankreuzen):

.1 Das Schiff hat eine Tragfähigkeit von weniger als 5000 Tonnen ☐

.2 Das Schiff entspricht der Regel 20 Absatz 1.2 ☐

.3 Das Schiff entspricht der Regel 20 Absatz 1.3 ☐ “

„5.8.7 Das Schiff unterliegt nicht der Regel 21 (zutreffende(s) Kästchen ankreuzen):

.1 Das Schiff hat eine Tragfähigkeit von weniger als 600 Tonnen ☐

.2 Das Schiff entspricht der Regel 19 (Tragfähigkeit in Tonnen ≥ 5000) ☐

.3 Das Schiff entspricht der Regel 21 Absatz 1.2 ☐

.4 Das Schiff entspricht der Regel 21 Absatz 4.2 ($600 \leq$ Tragfähigkeit in Tonnen < 5000) ☐

.5 Das Schiff befördert kein „Schweröl“ im Sinne der Regel 21 Absatz 2 der Anlage I von MARPOL ☐ “

4 Absatz 6.1.5.4 wird aus Formblatt B des Nachtrags zum Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung gestrichen.

Anlage 3
Änderungen des Öltagebuchs Teile I und II

1 Die Buchstaben A bis H des Öltagebuchs Teil I werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„(A) Füllen der Brennstofftanks mit Ballast oder Reinigen der Tanks

1. Bezeichnung des (der) mit Ballast gefüllten Tanks
2. Wurden die Tanks gereinigt, seit sie das letzte Mal Öl enthielten? Wenn nicht, Sorte des vorher beförderten Öls angeben.
3. Reinigungsvorgang:
 - .1 Schiffposition und Uhrzeit bei Beginn und bei Abschluss der Reinigung
 - .2 Tank(s) angeben, bei dem (denen) eine der folgenden Reinigungsmethoden angewandt wurde (Tankwaschen, Ausdampfen, Reinigen mit Chemikalien; Angabe von Art und Menge der verwendeten Chemikalien in m³)
 - .3 Tank(s) angeben, in den (die) das Tankwaschwasser umgepumpt wurde, sowie die Menge in m³
4. Füllen mit Ballast
 - .1 Schiffposition und Uhrzeit bei Beginn und Beendigung des Füllens mit Ballast
 - .2 Ballastmenge bei ungereinigten Tanks in m³

(B) Einleiten von schmutzigem Ballast- oder Waschwasser aus den unter Buchstabe A bezeichneten Brennstofftanks

5. Bezeichnung des (der) Tanks
6. Schiffposition bei Beginn des Einleitens
7. Schiffposition bei Abschluss des Einleitens
8. Geschwindigkeit(en) des Schiffes während des Einleitens
9. Methode des Einleitens:
 - .1 über eine 15 ppm-Anlage
 - .2 Abgabe an Auffanganlagen
10. eingeleitete Menge in m³

(C) Sammlung, Umpumpen und Abgabe bzw. Beseitigung von Ölrückständen (Ölschlamm)

11. Sammlung von Ölrückständen (Ölschlamm)

Menge der an Bord behaltenen Ölrückstände (Ölschlamm). Die Menge ist einmal je Woche einzutragen (das bedeutet, dass die Menge einmal je Woche eingetragen werden muss, auch wenn die Reise mehr als eine Woche dauert):

- .1 Bezeichnung des (der) Tanks
- .2 Fassungsvermögen des (der) Tank(s) m³
- .3 Gesamtmenge der an Bord behaltenen Rückstände m³
- .4 Menge der manuell gesammelten Rückstände m³
(vom Betreiber veranlasste manuelle Sammlung, bei der Ölrückstände (Ölschlamm) in den (die) Sammel-tank(s) für Ölrückstände überführt werden)

12. Methoden des Umpumpens oder der Abgabe bzw. Beseitigung von Ölrückständen (Ölschlamm)

Mengen der umgepumpten oder abgegebenen bzw. beseitigten Ölrückstände, geleerte(n) Tank(s) und an Bord behaltene Menge in m³ angeben:

- .1 Abgabe an Auffanganlagen (Hafen angeben)
- .2 Umpumpen in einen (mehrere) andere(n) Tank(s) (Tanks(s) und Gesamtinhalt des (der) Tanks angeben)
- .3 Verbrennung (Gesamtdauer des Vorgangs angeben)
- .4 sonstige Methode (angeben, welche)

(D) Nichtselbsttätiger Beginn des Einleitens über Bord, Umpumpens oder Abgebens bzw. der sonstigen Beseitigung von Bilgenwasser, das sich in Maschinenräumen angesammelt hat

13. eingeleitete, umgepumpte oder abgegebene bzw. beseitigte Menge in m³
14. Uhrzeit des Einleitens, Umpumpens oder der Abgabe bzw. Beseitigung (Beginn und Beendigung)
15. Methode des Einleitens, Umpumpens oder der Abgabe bzw. Beseitigung:
 - .1 über eine 15 ppm-Anlage (Position bei Beginn und Beendigung angeben)
 - .2 Abgabe an Auffanganlagen (Hafen angeben)
 - .3 Umpumpen in einen Slop-tank oder Sammel-tank oder einen anderen (andere) Tank(s) (Tank(s), die in dem (den) Tank(s) behaltene Menge in m³ angeben)

(E) Selbsttätiger Beginn des Einleitens über Bord, Umpumpens oder Abgebens bzw. der sonstigen Beseitigung von Bilgenwasser, das sich in Maschinenräumen angesammelt hat

16. Uhrzeit und Schiffposition beim Umstellen des Pumpsystems auf selbsttätigen Betrieb zum Einleiten über Bord über eine 15 ppm-Anlage

17. Uhrzeit beim Umstellen des Systems auf selbsttätigen Betrieb zum Umpumpen von Bilgenwasser in einen Sammel-tank (Tank angeben)
 18. Uhrzeit beim Umstellen des Systems auf Handbetrieb
- (F) Zustand der Ölfilteranlage
19. Uhrzeit bei Ausfall des Systems
 20. Uhrzeit bei Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit des Systems
 21. Ursachen des Ausfalls
- (G) Unfallbedingtes oder durch andere außergewöhnliche Umstände verursachtes Einleiten von Öl
22. Uhrzeit des Vorfalls
 23. Ort oder Schiffsposition zur Zeit des Vorfalls
 24. ungefähre Menge und Sorte des Öls
 25. Umstände des Einleitens oder Entweichens, Gründe dafür und allgemeine Bemerkungen
- (H) Bunkern von Brennstoff oder von Schmieröl in loser Form
26. Bunkern
 - .1 Ort des Bunkerns
 - .2 Uhrzeit des Bunkerns
 - .3 Sorte und Menge des Brennstoffs und Bezeichnung des (der) Tanks (hinzugefügte Menge in Tonnen und Gesamtmenge in dem (den) Tank(s) angeben)
 - .4 Sorte und Menge des Schmieröls und Bezeichnung des (der) Tanks (hinzugefügte Menge in Tonnen und Gesamtmenge in dem (den) Tank(s) angeben).“
- 2 Buchstabe J des Öltagebuchs Teil II wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:
- „(J) Sammlung, Umpumpen und Abgabe bzw. Beseitigung von nicht anderweitig erfassten Rückständen und ölhaltigen Gemischen
55. Bezeichnung des (der) Tanks
 56. aus den einzelnen Tanks umgepumpte oder abgegebene bzw. beseitigte Menge (zurückbehaltene Menge in m³ angeben)
 57. Methode des Umpumpens oder der Abgabe bzw. Beseitigung:
 - .1 Abgabe an Auffanganlagen (Hafen und abgegebene Menge angeben)
 - .2 Vermischung mit der Ladung (Menge angeben)
 - .3 Umpumpen in einen (mehrere) oder aus einem (mehreren) andere(n) Tank(s) einschließlich Umpumpen aus den Tanks für Ölrückstände (Ölschlamm) und Tanks für ölhaltiges Bilgenwasser im Maschinenraum (Tank(s), umgepumpte Menge und Gesamtmenge in dem (den) Tank(s) in m³ angeben)
 - .4 sonstige Methode (angeben, welche; abgegebene bzw. beseitigte Menge in m³ angeben).“

**Sechzehnte Verordnung
zur Änderung der Ordnung für die
internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)
(16. RID-Änderungsverordnung)**

Vom 11. November 2010

Auf Grund des Artikels 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 24. August 2002 zu dem Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) (BGBl. 2002 II S. 2140) in Verbindung mit § 1 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 22. November 2005 (BGBl. I S. 3197) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Artikel 1

Die bei der 47. Tagung (Sofia, 16. bis 20. November 2009) und 48. Tagung (Bern, 19. und 20. Mai 2010) des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter beschlossenen Änderungen der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) – Anhang C zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) – in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. Mai 2008 (BGBl. 2008 II S. 475, 899, 1334; 2009 II S. 1188, 1290) – werden hiermit in Kraft gesetzt. Die Änderungen werden als Anlage*) zu dieser Verordnung veröffentlicht.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann den Wortlaut der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) in der vom 1. Januar 2011 an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2011 in Kraft.

Berlin, den 11. November 2010

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Peter Ramsauer

*) Die Anlage wird als Anlageband zu dieser Ausgabe des Bundesgesetzblatts ausgegeben. Innerhalb des Abonnements werden Anlagebände auf Anforderung gemäß den Bezugsbedingungen des Verlags übersandt. Außerhalb des Abonnements erfolgt die Lieferung gegen Kostenerstattung.

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich
des Internationalen Übereinkommens von 1979
über den Such- und Rettungsdienst auf See**

Vom 1. September 2010

I.

Das Internationale Übereinkommen von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See (BGBl. 1982 II S. 485, 486) ist nach seinem Artikel V Absatz 3 für folgende weitere Staaten in Kraft getreten:

Albanien	am	19. Juli 2003
Angola	am	3. November 2001
Cookinseln	am	13. August 2008
Dominica	am	30. September 2001
Estland	am	30. Mai 2001
Indien	am	17. Mai 2001
Jordanien	am	2. Juli 2006
Kap Verde	am	3. August 2003
Katar	am	19. November 2009
Kiribati	am	7. März 2007
Kolumbien	am	9. August 2001
nach Maßgabe der unter II. abgedruckten Erklärung		
Kongo, Republik	am	6. September 2002
Libanon	am	15. Mai 2009
Liberia	am	26. März 2009
Libysch-Arabische Dschamahirija	am	28. Mai 2005
Litauen	am	22. Februar 2001
Malta	am	24. Oktober 2002
Montenegro	am	3. Juni 2006
Namibia	am	11. April 2004
Nigeria	am	23. Juni 2002
Samoa	am	17. Juni 2004
Saudi Arabien	am	6. April 2006
Serbien	am	3. Juni 2006
Slowenien	am	30. Juni 2001
St. Kitts und Nevis	am	6. November 2004
St. Lucia	am	19. Juni 2004
Syrien, Arabische Republik	am	18. Juli 2003
Tansania	am	16. Juni 2006
Tonga	am	18. Oktober 2003
Vietnam	am	15. April 2007.

II.

Kolumbien hat bei Hinterlegung der Beitrittsurkunde am 10. Juli 2001 folgende Erklärung abgegeben:

(Übersetzung)

“For the purposes of the said instrument, the Republic of Colombia will recognize as regions of search and rescue only those which are established in conformity with the standards established in paragraph 2.1.4 of SAR 79, that is by agreement between the interested Parties. Exceptionally, and for humanitarian reasons only, will the Republic of Colombia provisionally accept the application of other equivalent global means of search and rescue services, strictly subject to the standards established in paragraph 2.1.7 of SAR 79”.

„Für die Zwecke der genannten Urkunde wird die Republik Kolumbien nur diejenigen Such- und Rettungsbereiche anerkennen, die im Einklang mit Absatz 2.1.4 der Anlage des SAR 79, mithin durch Vereinbarung zwischen den beteiligten Vertragsparteien, festgelegt wurden. In Ausnahmefällen und nur aus humanitären Gründen wird die Republik Kolumbien den Einsatz anderer, gleichwertiger globaler Such- und Rettungsdienste vorläufig hinnehmen; dabei ist jedoch Absatz 2.1.7 der Anlage des SAR 79 strikt einzuhalten.“

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 7. August 2000 (BGBl. II S. 1155).

Berlin, den 1. September 2010

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Susanne Wasum-Rainer

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Unidroit-Übereinkommens
über das internationale Factoring**

Vom 27. September 2010

Das Unidroit-Übereinkommen vom 28. Mai 1988 über das internationale Factoring (BGBl. 1998 II S. 172, 173) wird nach seinem Artikel 14 Absatz 2 für

Belgien am 1. Oktober 2010
nach Maßgabe der nachfolgenden Erklärung

in Kraft treten:

(Übersetzung)

“With reference to Article 18 of the UNIDROIT Convention on International Factoring, done at Ottawa on May 28, 1988, the Government of Belgium declares, in accordance with paragraph 2 of Article 6, that an assignment under paragraph 1 of Article 6 shall have no effect on a debtor having its place of business in Belgium at the time of the signing of the contract of sale of goods.”

„In Bezug auf Artikel 18 des am 28. Mai 1988 in Ottawa beschlossenen Unidroit-Übereinkommens über das internationale Factoring erklärt die belgische Regierung in Übereinstimmung mit Artikel 6 Absatz 2, dass eine Abtretung nach Artikel 6 Absatz 1 gegenüber dem Schuldner unwirksam sein soll, wenn dieser bei Abschluss des Warenkaufvertrags seine Niederlassung in Belgien hat.“

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 11. Juni 2007 (BGBl. II S. 850).

Berlin, den 27. September 2010

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Susanne Wasum-Rainer

Herausgeber: Bundesministerium der Justiz
Postanschrift: 11015 Berlin
Hausanschrift: Mohrenstraße 37, 10117 Berlin
Telefon: (0 30) 18 580-0

Redaktion: Bundesamt für Justiz
Schriftleitungen des Bundesgesetzblatts Teil I und Teil II
Postanschrift: 53094 Bonn
Hausanschrift: Adenauerallee 99 – 103, 53113 Bonn
Telefon: (02 28) 99 410-40

Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH.
Postanschrift: Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Hausanschrift: Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln
Telefon: (02 21) 9 76 68-0

Satz, Druck und buchbinderische Verarbeitung: M. DuMont Schauberg, Köln
Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze sowie Verordnungen und sonstige
Bekanntmachungen von wesentlicher Bedeutung, soweit sie nicht im Bundes-
gesetzblatt Teil II zu veröffentlichen sind.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

a) völkerrechtliche Übereinkünfte und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durch-
setzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende
Bekanntmachungen,

b) Zolltarifvorschriften.

Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Postanschrift für Abonnements-
bestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben:

Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH., Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Telefon: (02 21) 9 76 68-2 82, Telefax: (02 21) 9 76 68-2 78

E-Mail: bgb1@bundesanzeiger.de

Internet: www.bundesgesetzblatt.de bzw. www.bgb1.de

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich im Abonnement je 45,00 €.

Bezugspreis dieser Ausgabe: 3,70 € (2,80 € zuzüglich 0,90 € Versandkosten).
Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz
beträgt 7 %.

Bezugspreis des Anlagebandes: 21,05 € (19,60 € zuzüglich 1,45 € Versand-
kosten). Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuer-
satz beträgt 7 %.

ISSN 0341-1109

Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH. · Postfach 10 05 34 · 50445 Köln

Postvertriebsstück · Deutsche Post AG · G 1998 · Entgelt bezahlt

**Berichtigung
der Bekanntmachung
über das Inkrafttreten des Protokolls Nr. 14 vom 13. Mai 2004
zur Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten
über die Änderung des Kontrollsystems der Konvention**

Vom 8. November 2010

In der Bekanntmachung vom 1. Oktober 2010 über das Inkrafttreten des
Protokolls Nr. 14 vom 13. Mai 2004 zur Konvention zum Schutz der Menschen-
rechte und Grundfreiheiten über die Änderung des Kontrollsystems der Konven-
tion (BGBl. 2010 II S. 1196) ist das Datum des Inkrafttretens für die weiteren
Staaten „8. Juli 2010“ durch „1. Juni 2010“ zu ersetzen.

Berlin, den 8. November 2010

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Martin Ney