

Gesetzentwurf **der Bundesregierung**

Entwurf eines Gesetzes **zu den Änderungen vom 21. Oktober 1969 und vom 12. Oktober 1971** **des Internationalen Übereinkommens** **zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954**

A. Zielsetzung

Der Entwurf eines Vertragsgesetzes zu den Änderungen vom 21. Oktober 1969 und vom 12. Oktober 1971 des Übereinkommens verfolgt den Zweck, die Vorschriften über das Ablassen von Öl und ölhaltigem Gemisch international einheitlich zu verschärfen, die Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften zu verbessern und hierdurch einen Beitrag zur Verringerung der mit dem Transport von Rohöl über See verbundenen Gefahren für die Meeresumwelt zu leisten.

B. Lösung

Da sich die Änderungen des Übereinkommens auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung beziehen, bedarf ihre Annahme der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften in Form eines Bundesgesetzes. Der Entwurf schlägt vor, den Änderungen zuzustimmen. Die Änderungen sind unter Mitwirkung der Bundesregierung zustande gekommen und enthalten eine ihrer Auffassung nach angemessene und für die Schifffahrt tragbare Regelung des Ablassens von Öl und ölhaltigem Gemisch in die See.

Der Entwurf schlägt außerdem vor, die Sanktionsvorschriften des Gesetzes vom 21. März 1956 über das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954, zu ändern, da sich die Änderungen des Übereinkommens auch auf den gesetzlichen Tatbestand dieser Vorschriften auswirken. Der wichtigste Änderungsvorschlag besteht darin,

mit Rücksicht auf die Verschärfung der Bestimmungen des Übereinkommens über das Ablassen von Öl und ölhaltigem Gemisch geringfügigere Verstöße gegen diese Bestimmungen in Ordnungswidrigkeiten umzuwandeln.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes voraussichtlich nicht mit Mehrkosten belastet. Nicht auszuschließen ist ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand durch die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten. Soweit hierdurch zusätzliche Kosten entstehen, werden sie aber voraussichtlich durch Einnahmen aus verhängten Geldbußen ausgeglichen.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (33) — 235 31 — Üb 17/78

Bonn, den 24. April 1978

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu den Änderungen vom 21. Oktober 1969 und vom 12. Oktober 1971 des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954, mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Der Wortlaut der Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1954 zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl und seiner Anlagen sowie die Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1954 zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl (in seiner 1969 geänderten Fassung) in englischer, französischer und deutscher Sprache und die Denkschrift zu den Änderungen des Übereinkommens sind gleichfalls beigelegt.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 457. Sitzung am 21. April 1978 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzesentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Schmidt

Entwurf eines Gesetzes**zu den Änderungen vom 21. Oktober 1969 und vom 12. Oktober 1971
des Internationalen Übereinkommens
zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Den in London am 21. Oktober 1969 und am 12. Oktober 1971 von der Versammlung der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation (IMCO) angenommenen Änderungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954 (BGBl. 1956 II S. 379; Änderungen vom 11. April 1962, BGBl. 1964 II S. 749), wird zugestimmt. Die Änderungen werden nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Das Gesetz vom 21. März 1956 über das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954 (BGBl. 1956 II S. 379), zuletzt geändert durch Artikel 279 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch vom 2. März 1974 (BGBl. I S. 469), wird wie folgt geändert:

1. Artikel 3 Nr. 1 und 6 wird aufgehoben.
2. Die Artikel 6 und 6 a erhalten folgende Fassung:

„Artikel 6

(1) Mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer einer Vorschrift des Artikels III des Übereinkommens über das Ablassen von Öl oder ölhaltigem Gemisch zuwiderhandelt und dadurch die See verunreinigt oder sonst deren Eigenschaften nachteilig verändert.

(2) Handelt der Täter gegen Entgelt oder in der Absicht, sich oder einen anderen zu bereichern oder einen anderen zu schädigen, so ist die Strafe Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe.

(3) Der Versuch ist in den Fällen des Absatzes 2 strafbar.

(4) Handelt der Täter in den Fällen des Absatzes 1 fahrlässig, so ist die Strafe Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe.

Artikel 6 a

(1) Mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer durch eine in Artikel 6 Abs. 1 bezeichnete Handlung das Leben oder die Gesundheit eines anderen oder eine fremde Sache von bedeutendem Wert gefährdet.

(2) Der Versuch ist strafbar.

(3) Wer in den Fällen des Absatzes 1

1. die Gefahr fahrlässig verursacht oder
2. fahrlässig handelt und die Gefahr fahrlässig verursacht,

wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.“

3. Nach Artikel 6 a wird folgender Artikel 6 b eingefügt:

„Artikel 6 b

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. einer Vorschrift des Artikels III des Übereinkommens über das Ablassen von Öl oder ölhaltigem Gemisch,
2. der Vorschrift des Artikels VII Abs. 1 des Übereinkommens über die Ausrüstung des Schiffes,
3. einer Vorschrift des Artikels IX des Übereinkommens über die Führung eines Öltagebuches oder
4. einer Rechtsverordnung nach Artikel 3 Nr. 2 oder 4 dieses Gesetzes, soweit sie für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,

zuwiderhandelt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 1, 2 und 4, soweit diese Artikel 3 Nr. 2 betrifft, kann mit einer Geldbuße bis zu hunderttausend Deutsche Mark, die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 3 und 4, soweit diese Artikel 3 Nr. 4 betrifft, mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden.

(3) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, die Zuständigkeit für die Verfolgung

und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 Nr. 1, soweit sie außerhalb der Küstengewässer im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes begangen werden, und nach Absatz 1 Nr. 2 bis 4 durch Rechtsverordnung auf eine nachgeordnete Behörde zu übertragen.“

Artikel 3

Artikel 3 des Gesetzes vom 26. Juni 1964 zu den Änderungen vom 11. April 1962 des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954 und zur Änderung des Gesetzes vom 21. März 1956 (BGBl. 1964 II S. 749) wird aufgehoben.

Artikel 4

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt.

Artikel 5

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, den Wortlaut des Gesetzes über das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954, in der sich auf Grund dieses Gesetzes ergebenden Fassung bekanntzugeben und hierbei Unstimmigkeiten im Wortlaut zu beseitigen.

Artikel 6

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Die Tage, an denen die Änderungen vom 21. Oktober 1969 und vom 12. Oktober 1971 des Übereinkommens nach seinem Artikel XVI Abs. 4 in der Fassung der Änderungen vom 11. April 1962 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten, sind im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf die Änderungen des Übereinkommens findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da sie sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung beziehen.

Zu Artikel 2

Die Nummer 1 hebt die Rechtsverordnungsermächtigungen des Artikels 3 Nr. 1 und 6 des Gesetzes vom 21. März 1956 auf. Artikel 3 Nr. 1 ist durch Änderung des Artikels I des Übereinkommens gegenstandslos geworden, da nach Artikel I in der Fassung der Änderungen vom 21. Oktober 1969 Artikel III für ein Gemisch mit einem beliebigen Ölgehalt gilt. Artikel 3 Nr. 6 ist durch Änderung des Artikels III gegenstandslos geworden, da hierdurch die Verbotszonen beseitigt worden sind.

Die Nummern 2 und 3 sehen Änderungen der Sanktionsvorschriften des Gesetzes vor. Diese Änderungen sind notwendig geworden, weil die von den Änderungen des Übereinkommens erfaßten Artikel III und VII Abs. 1 durch Artikel 6 und 6 a der geltenden Fassung des Gesetzes mit Strafe bzw. Geldbuße bewehrt sind und sich daher die Änderungen des Übereinkommens auf den gesetzlichen Tatbestand dieser Vorschriften auswirken. Mit Rücksicht auf die Verschärfung der Bestimmungen des Übereinkommens über das Ablassen von Öl und ölhaltigem Gemisch werden dabei in Angleichung an die allgemeine Entwicklung des Nebenstrafrechts und an einschlägige Gesetze geringfügigere Verstöße gegen diese Bestimmungen in Ordnungswidrigkeiten umgewandelt.

Die Nummer 2 sieht vor, daß als Straftaten nur noch die schwerer wiegenden Verstöße gegen eine Vorschrift des Artikels III des Übereinkommens geahndet werden. Artikel 6 lehnt sich an § 38 des Wasserhaushaltsgesetzes und Artikel 8 des Gesetzes vom 11. Februar 1977 zu den Übereinkommen vom 15. Februar 1972 und 29. Dezember 1972 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen durch Schiffe und Luftfahrzeuge (BGBl. 1977 II S. 165) an, Artikel 6 a an § 39 des Wasserhaushaltsgesetzes und Artikel 9 des Gesetzes vom 11. Februar 1977. Der Ausdruck „See“ in Artikel 6 Abs. 1 bezeichnet den gesamten räumlichen Geltungsbereich des Übereinkommens.

Die Nummer 3 sieht vor, daß der Artikel 6 a der geltenden Fassung als Artikel 6 b in das Gesetz eingefügt wird und einfache Verstöße gegen eine Vorschrift des Artikels III des Übereinkommens als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden (Artikel 6 b Abs. 1 Nr. 1). Hierbei wird in Angleichung an § 41 des Wasserhaushaltsgesetzes und Artikel 10 des Gesetzes vom 11. Februar 1977 die Geldbuße für Zuwiderhandlungen gegen eine Vorschrift des Artikels III des Übereinkommens, die Vorschrift des Artikels VII Abs. 1 und gegen eine Rechtsverordnung nach Artikel 3 Nr. 2 des Gesetzes auf bis zu einhundert-

tausend Deutsche Mark festgesetzt. In Angleichung an § 15 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juni 1977 (BGBl. I S. 1314) wird die Geldbuße für Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften über die Führung des Öltagebuches auf bis zu zehntausend Deutsche Mark festgesetzt.

Für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Artikel 6 b Abs. 1 Nr. 1, soweit sie innerhalb der Küstengewässer im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes begangen werden, sind Landesbehörden zuständig. Durch die Rechtsverordnungsermächtigung des Artikels 6 b Abs. 3 wird klargestellt, daß im übrigen Bundesbehörden zuständig sind. Die Vorschrift entspricht inhaltlich dem § 36 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten.

Zu Artikel 3

Die Strafvorschrift des Artikels 3 des Gesetzes vom 26. Juni 1964 zu den Änderungen vom 11. April 1962 des Übereinkommens und zur Änderung des Gesetzes vom 21. März 1956 wird als gegenstandslos aufgehoben.

Zu Artikel 4

Das Übereinkommen soll auch auf das Land Berlin Anwendung finden; das Gesetz enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 5

Die Vorschrift enthält die übliche Ermächtigung zur Neubekanntmachung. Sie ist erforderlich, da das Gesetz vom 21. März 1956 mehrfach geändert worden ist.

Zu Artikel 6

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 sind die Zeitpunkte, an denen die Änderungen des Übereinkommens nach seinem Artikel XVI Abs. 4 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes voraussichtlich nicht mit Mehrkosten belastet. Nicht auszuschließen ist ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand durch die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Artikel 6 b Abs. 1 Nr. 1. Soweit hierdurch zusätzliche Kosten entstehen, werden sie aber voraussichtlich durch Einnahmen aus verhängten Geldbußen ausgeglichen.

**Änderungen
des Internationalen Übereinkommens von 1954
zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl und seiner Anlagen**

**Amendments
to the International Convention for the Prevention of Pollution
of the Sea by Oil, 1954 and its Annexes**

**Amendements
à la Convention internationale de 1954
pour la prévention de la pollution des eaux de la mer
par les hydrocarbures et à ses Annexes**

Änderungen vom 21. Oktober 1969

(Übersetzung)

Article I

The existing text of paragraph (1) is replaced by the following:

(1) For the purposes of the present Convention, the following expressions shall (unless the context otherwise requires) have the meanings hereby respectively assigned to them that is to say:

'The Bureau' has the meaning assigned to it by Article XXI;

'Discharge' in relation to oil or to oily mixture means any discharge or escape howsoever caused;

'Heavy diesel oil' means diesel oil, other than those distillates of which more than 50 per cent by volume distils at a temperature not exceeding 340°C. when tested by A.S.T.M. Standard Method D.86/59;

'Instantaneous rate of discharge of oil content' means the rate of discharge of oil in litres per hour at any instant divided by the speed of the ship in knots at the same instant;

'Mile' means a nautical mile of 6,080 feet or 1,852 metres;

'Nearest land'. The term 'from the nearest land' means 'from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with the Geneva Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 1958';

Article I

Le paragraphe 1) actuel est remplacé par le texte suivant:

1) Aux fins de la présente Convention, les expressions suivantes, sous réserve de tout autre sens commandé par le contexte, ont les significations ci-après:

«Le bureau» est pris au sens qui lui est attribué par l'article XXI.

Il faut entendre par:

«rejet»: lorsqu'il s'agit d'hydrocarbures ou d'un mélange d'hydrocarbures, tout déversement ou fuite, quelle qu'en soit la cause;

«huile diesel lourde»: l'huile diesel dont la distillation à une température n'excédant pas 340°C, lorsque soumise à l'épreuve de la méthode standard A.S.T.M., D.86/59, réduit le volume de 50 pour cent au plus;

«taux instantané de rejet des hydrocarbures»: le taux de rejet des hydrocarbures en litres par heure à tout instant divisé par la vitesse du navire en nœuds au même instant;

«mille»: le mille marin de 1 852 mètres, soit 6 080 pieds;

«terres les plus proches»: «de la ligne de base depuis laquelle est établie la zone des eaux territoriales du pays considéré, conformément à la Convention de Genève de 1958 sur les eaux territoriales et la zone contiguë»;

Artikel I

Der bisherige Wortlaut des Absatzes 1 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

(1) Im Sinne dieses Übereinkommens haben die nachstehenden Ausdrücke (soweit der Zusammenhang nichts anderes erfordert) folgende Bedeutung:

„Das Büro“ hat die in Artikel XXI festgelegte Bedeutung;

„Ablassen“ in bezug auf Öl oder ölhaltiges Gemisch bedeutet jedes Ablassen oder Ausfließen ohne Rücksicht auf seine Ursache;

„schweres Dieselöl“ bedeutet Dieselöl mit Ausnahme solcher Destillate, bei denen bei der Untersuchung nach der A.S.T.M.-Standard-Methode D.86/59 mehr als 50 Volumen-% unterhalb 340 °C destillieren;

„jeweilige Öl-Ablaßrate“ bedeutet die abgelassene Ölmenge je Weinheit, errechnet aus dem augenblicklichen Volumenstrom in Liter je Stunde geteilt durch die augenblickliche Schiffsgeschwindigkeit in Knoten;

„Meile“ bedeutet eine Seemeile von 1 852 Meter oder 6 080 Fuß;

„nächstgelegenes Land“. Der Ausdruck „vom nächstgelegenen Land aus“ bedeutet „von der Basislinie aus, von der aus das Küstenmeer des betreffenden Hoheitsgebiets nach Maßgabe des Genfer Übereinkommens von 1958 über das Küstenmeer und die Anschlußzone bestimmt wird“;

'Oil' means crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, and 'oily' shall be construed accordingly;

'Oily mixture' means a mixture with any oil content;

'Organization' means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization;

'Ship' means any sea-going vessel of any type whatsoever, including floating craft, whether self-propelled or towed by another vessel, making a sea voyage; and 'tanker' means a ship in which the greater part of the cargo space is constructed or adapted for the carriage of liquid cargoes in bulk and which is not, for the time being, carrying a cargo other than oil in that part of its cargo space.

«hydrocarbure»: le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage; en anglais, l'adjectif «oily» sera interprété en conséquence;

«mélange d'hydrocarbures»: tout mélange contenant des hydrocarbures;

«Organisation»: l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime;

«navires»: tous bâtiments de mer, quels qu'ils soient, y compris les engins flottants effectuant une navigation maritime soit par leurs propres moyens, soit à la remorque d'un autre navire; et «navires-citernes»: tous navires dans lesquels la plus grande partie de l'espace réservé à la cargaison est construite ou adaptée en vue du transport de liquides en vrac, et qui au moment considéré ne transportent pas d'autre cargaison que les hydrocarbures dans cette partie de l'espace réservé à la cargaison.

„Öl“ bedeutet Rohöl, Heizöl, schweres Dieselöl und Schmieröl; der Begriff „ölhaltig“ ist entsprechend auszulegen;

„ölhaltiges Gemisch“ bedeutet ein Gemisch mit einem beliebigen Ölgehalt;

„Organisation“ bedeutet die Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrts-Organisation;

„Schiff“ bedeutet ein auf einer Seereise befindliches Seeschiff jeder Art einschließlich jedes Fahrzeugs, das Eigenantrieb hat oder von einem anderen Schiff geschleppt wird, und „Tankschiff“ bedeutet ein Schiff, in dem der größere Teil des Laderaums für die Beförderung flüssiger Bulkladungen gebaut oder hergerichtet ist, wenn es keine andere Ladung als Öl in diesem Teil seines Laderaums befördert.

Article III

The existing text of Article III is replaced by the following:

Subject to the provisions of Articles IV and V:

(a) the discharge from a ship to which the present Convention applies, other than a tanker, of oil or oily mixture shall be prohibited except when the following conditions are all satisfied:

- (i) the ship is proceeding en route;
- (ii) the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 60 litres per mile;
- (iii) the oil content of the discharge is less than 100 parts per 1,000,000 parts of the mixture;
- (iv) the discharge is made as far as practicable from land;

(b) the discharge from a tanker to which the present Convention applies of oil or oily mixture shall be prohibited except when the following conditions are all satisfied:

- (i) the tanker is proceeding en route;
- (ii) the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 60 litres per mile;
- (iii) the total quantity of oil discharged on a ballast voyage does not exceed 1/15,000 of the total cargo-carrying capacity;

Article III

Le texte actuel de l'article III est remplacé par le libellé suivant:

Sous réserve des dispositions des articles IV et V ci-après:

a) il est interdit à tout navire auquel la présente Convention s'applique et autre qu'un navire-citerne de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, sauf s'il est satisfait à toutes les conditions suivantes:

- i) le navire fait route;
- ii) la vitesse de rejet des hydrocarbures ne dépasse à aucun moment 60 litres par mille;
- iii) la teneur des rejets en hydrocarbures est inférieure à 100 parties pour 1 000 000 de parties du mélange;
- iv) le rejet s'effectue le plus loin possible des terres;

b) il est interdit à tout navire-citerne auquel la présente Convention s'applique de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures sauf s'il est satisfait à toutes les conditions suivantes:

- i) le navire-citerne fait route;
- ii) la vitesse de rejet des hydrocarbures ne dépasse à aucun moment 60 litres par mille;
- iii) la quantité totale d'hydrocarbures rejetée au cours d'un voyage sur lest ne dépasse pas 1/15 000 de la capacité totale des espaces à cargaison;

Artikel III

Der bisherige Wortlaut des Artikels III wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

Vorbehaltlich der Artikel IV und V

a) ist es anderen Schiffen als Tankschiffen, auf welche dieses Übereinkommen Anwendung findet, verboten, Öl oder ölhaltige Gemische abzulassen, sofern nicht alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:

- i) das Schiff fährt auf seinem Kurs;
- ii) die jeweilige Öl-Ablaßrate ist nicht größer als 60 Liter je Meile;
- iii) der Ölgehalt der abgelassenen Flüssigkeit ist geringer als 100 Teile auf 1 000 000 Teile Gemisch;
- iv) das Ablassen erfolgt in möglichst weiter Entfernung von der Küste;

b) ist es Tankschiffen, auf welche dieses Übereinkommen Anwendung findet, verboten, Öl oder ölhaltige Gemische abzulassen, sofern nicht alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:

- i) das Tankschiff fährt auf seinem Kurs;
- ii) die jeweilige Öl-Ablaßrate ist nicht größer als 60 Liter je Meile;
- iii) die Gesamtmenge des auf einer Ballastreife abgelassenen Öls ist nicht größer als 1/15 000 der gesamten Ladefähigkeit;

- (iv) the tanker is more than 50 miles from the nearest land;
- (c) the provisions of sub-paragraph (b) of this Article shall not apply to:
- (i) the discharge of ballast from a cargo tank which, since the cargo was last carried therein, has been so cleaned that any effluent therefrom, if it were discharged from a stationary tanker into clean calm water on a clear day, would produce no visible traces of oil on the surface of the water; or
- (ii) the discharge of oil or oily mixture from machinery space bilges, which shall be governed by the provisions of subparagraph (a) of this Article.

Article IV

Paragraph (c) is deleted.

Article V

The existing text of Article V is replaced by the following:

Article III shall not apply to the discharge of oily mixture from the bilges of a ship during the period of twelve months following the date on which the present Convention comes into force for the relevant territory in accordance with paragraph (1) of Article II.

Article VII

The existing text of Article VII is replaced by the following:

(1) As from a date twelve months after the present Convention comes into force for the relevant territory in respect of a ship in accordance with paragraph (1) of Article II, such a ship shall be required to be so fitted as to prevent, as far as reasonable and practicable, the escape of oil into bilges, unless effective means are provided to ensure that the oil in the bilges is not discharged in contravention of this Convention.

(2) Carrying water ballast in oil fuel tanks shall be avoided if possible.

Article IX

The existing texts of paragraphs (1) and (2) are replaced by the following:

(1) Of the ships to which the present Convention applies, every

- iv) le navire-citerne se trouve à plus de 50 milles des terres les plus proches;
- c) les dispositions du paragraphe b) du présent article ne s'appliquent pas:
- i) au rejet du lest d'une citerne à cargaison qui a été nettoyée depuis le transport de sa dernière cargaison, de manière que les effluents qui en sortent, s'ils sont rejetés par un navire-citerne stationnaire dans des eaux calmes et par temps clair, ne laissent aucune trace apparente d'hydrocarbures à la surface de ces eaux;
- ii) au rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant des bouchains des espaces affectés aux machines, qui est régi par les dispositions de l'alinéa a) du présent article.

Article IV

Le paragraphe c) est supprimé.

Article V

Le texte actuel de l'article V est remplacé par le libellé suivant:

L'article III ne s'applique pas aux rejets des mélanges d'hydrocarbures provenant des fonds de cale d'un navire pendant la période d'un an suivant la date à laquelle la Convention entre en vigueur pour le territoire considéré, conformément à l'article II, paragraphe 1) ci-dessus.

Article VII

Le texte actuel de l'article VII est remplacé par le libellé suivant:

1) À l'expiration d'un délai d'un an après la date d'entrée en vigueur de la Convention pour le territoire dont relève le navire, conformément à l'article II, paragraphe 1) ci-dessus, tout navire auquel la Convention s'applique doit être muni de dispositifs permettant d'éviter, autant qu'il est raisonnable et possible de le faire, que les fuites d'hydrocarbures ne parviennent dans les fonds de cale, à moins que des moyens efficaces ne soient prévus pour éviter que les hydrocarbures de ces fonds de cale ne soient déchargés à la mer en infraction à la Convention.

2) Le transport de l'eau de lest dans les soutes à combustible doit être, si possible, évité.

Article IX

Le texte actuel des paragraphes 1) et 2) est remplacé par les libellés suivants:

1) En ce qui concerne les navires auxquels la Convention s'applique, il

- iv) das Tankschiff ist mehr als 50 Meilen vom nächstgelegenen Land entfernt;
- c) findet Buchstabe b keine Anwendung auf
- i) das Ablassen von Ballast aus einem Ladetank, der seit der letzten Beförderung von Ladung so gereinigt worden ist, daß Ausflüsse daraus, wenn sie aus einem stillliegenden Tankschiff bei klarem Wetter in sauberes ruhiges Wasser abgelassen würden, keine sichtbaren Ölsuren auf der Wasseroberfläche hinterlassen würden;
- ii) das Ablassen von Öl oder ölhaltigen Gemischen aus Maschinenraumbilgen, für die Buchstabe a gilt.

Artikel IV

Buchstabe c wird gestrichen.

Artikel V

Der bisherige Wortlaut des Artikels V wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

Artikel III findet keine Anwendung auf das Ablassen von ölhaltigen Gemischen aus den Bilgen eines Schiffes während eines Zeitabschnitts von zwölf Monaten nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens für das zuständige Hoheitsgebiet nach Artikel II Absatz 1.

Artikel VII

Der bisherige Wortlaut des Artikels VII wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

(1) Zwölf Monate, nachdem dieses Übereinkommen in bezug auf das für ein Schiff gemäß Artikel II Absatz 1 zuständige Hoheitsgebiet in Kraft getreten ist, muß dieses Schiff so ausgerüstet sein, daß, soweit zweckmäßig und durchführbar, das Eindringen von Öl in die Bilgen verhindert wird, sofern nicht durch wirksame Vorkehrungen sichergestellt ist, daß das in den Bilgen befindliche Öl nicht entgegen diesem Übereinkommen abgelassen wird.

(2) Es ist nach Möglichkeit zu vermeiden, daß Wasserballast in Heizöltanks mitgeführt wird.

Artikel IX

Der bisherige Wortlaut der Absätze 1 und 2 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

(1) Von den Schiffen, auf welche dieses Übereinkommen Anwendung

ship which uses oil fuel and every tanker shall be provided with an oil record book, whether as part of the ship's official log book or otherwise, in the form specified in the Annex to this Convention.

(2) The oil record book shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis, whenever any of the following operations take place in the ship:

(a) for tankers:

- (i) loading of oil cargo;
- (ii) transfer of oil cargo during voyage;
- (iii) discharge of oil cargo;
- (iv) ballasting of cargo tanks;
- (v) cleaning of cargo tanks;
- (vi) discharge of dirty ballast;
- (vii) discharge of water from slop-tanks;
- (viii) disposal of residues;
- (ix) discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port, and the routine discharge at sea of bilge water containing oil unless the latter has been entered in the appropriate log book;

(b) for ships other than tankers:

- (i) ballasting or cleaning of bunker fuel tanks;
- (ii) discharge of dirty ballast or cleaning water from tanks referred to under (i) of this sub-paragraph;
- (iii) disposal of residues;
- (iv) discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port, and the routine discharge at sea of bilge water containing oil unless the latter has been entered in the appropriate log book.

In the event of such discharge or escape of oil or oily mixture as is referred to in Article IV, a statement shall be made in the oil record book of the circumstances of, and the reason for, the discharge or escape.

sera tenu pour tous les navires-citernes ainsi que pour tous autres navires utilisant des hydrocarbures comme combustible, dans la forme définie à l'Annexe à la présente Convention, un registre des hydrocarbures qui pourra ou non être intégré dans le livre de bord réglementaire.

2) Les mentions devront être portées sur le registre des hydrocarbures, pour chacune des citernes du navire, chaque fois qu'il sera procédé à l'une quelconque des opérations suivantes à bord du navire:

a) Navires-citernes

- i) chargement d'une cargaison d'hydrocarbures;
- ii) transfert d'une cargaison d'hydrocarbures;
- iii) déchargement d'une cargaison d'hydrocarbures;
- iv) lestage des citernes de cargaison;
- v) nettoyage des citernes de cargaison;
- vi) rejet des eaux de lest polluées;
- vii) rejet des eaux des citernes de décantation;
- viii) élimination des résidus d'hydrocarbures;
- ix) rejet des eaux des cales machines (y compris les salles des pompes), contenant des hydrocarbures, qui se sont accumulées au port, et les rejets de routine à la mer des eaux contenant des hydrocarbures, provenant des cales, sauf s'il en est fait mention au journal de bord approprié;

b) Autres navires

- i) ballastage ou nettoyage des citernes à combustible;
- ii) rejet des eaux de lest polluées ou des eaux de nettoyage des citernes mentionnées sous i) dans le présent alinéa;
- iii) élimination des résidus d'hydrocarbures;
- iv) rejet des eaux des cales machines, contenant des hydrocarbures, qui se sont accumulées au port, et les rejets de routine à la mer des eaux contenant des hydrocarbures, provenant des cales, sauf s'il en est fait mention au journal de bord approprié.

En cas de rejet ou de fuite d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures aux termes de l'article IV, les circonstances et les motifs du rejet ou de la fuite seront consignés dans le registre des hydrocarbures.

findet, haben alle Schiffe, die Öl zum Antrieb verwenden, und alle Tanker ein Öltagebuch nach dem Muster des Anhangs zu führen; es wird entweder als Teil des amtlich vorgeschriebenen Schiffstagebuchs oder gesondert geführt.

(2) Eintragungen im Öltagebuch sind immer dann für jeden einzelnen Tank vorzunehmen, wenn eine der nachstehenden Maßnahmen an Bord des Schiffes durchgeführt wird:

a) bei Tankschiffen:

- i) Verladung von Öl;
- ii) Umladung von Öl während der Reise;
- iii) Ablassen der Olladung;
- iv) Füllen der Ladetanks mit Ballastwasser;
- v) Reinigung der Ladetanks;
- vi) Lenzen schmutzigen Ballastwassers;
- vii) Lenzen von Wasser aus Setztanks;
- viii) Abgabe von Rückständen;
- ix) Lenzen von ölhaltigem Bilgenwasser, das sich während des Aufenthalts im Hafen in den Maschinenräumen angesammelt hat, und routinemäßiges Lenzen von ölhaltigem Bilgenwasser auf See, sofern keine Eintragung in dem entsprechenden Tagebuch gemacht worden ist;

b) bei anderen Schiffen als Tankschiffen

- i) Füllen der Bunkeröltanks mit Ballastwasser oder deren Reinigung;
- ii) Lenzen schmutzigen Ballast- oder Reinigungswassers aus den unter Ziffer i bezeichneten Tanks;
- iii) Abgabe von Rückständen;
- iv) Lenzen von ölhaltigem Bilgenwasser, das sich während des Aufenthalts im Hafen in den Maschinenräumen angesammelt hat, und routinemäßiges Lenzen von ölhaltigem Bilgenwasser auf See, sofern keine Eintragung in dem entsprechenden Tagebuch gemacht worden ist.

Im Falle eines solchen Ablassens oder Auslaufens von Öl oder ölhaltigen Gemischen nach Artikel IV hat eine entsprechende Eintragung mit Angabe der Gründe und Umstände des Ablassens oder Auslaufens im Öltagebuch zu erfolgen.

Article X

The existing text of paragraph (2) is replaced by the following:

(2) Upon receiving such particulars, the Government so informed shall investigate the matter, and may request the other Government to furnish further or better particulars of the alleged contravention. If the Government so informed is satisfied that sufficient evidence is available in the form required by its law to enable proceedings against the owner or master of the ship to be taken in respect of the alleged contravention, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible. That Government shall promptly inform the Government whose official has reported the alleged contravention, as well as the Organization, of the action taken as a consequence of the information communicated.

Article X

Le paragraphe 2) actuel est remplacé par le libellé suivant:

2) Dès réception de l'exposé des faits, le second gouvernement examinera l'affaire et pourra demander au premier de lui fournir sur la contravention alléguée des éléments de fait plus complets ou plus valables. Si le gouvernement du territoire dont relève le navire estime que la preuve est suffisante pour permettre, conformément à sa législation, des poursuites du chef de la contravention alléguée contre l'armateur ou le capitaine du navire, il fera engager celles-ci aussitôt que possible. Ce gouvernement informera dans les meilleurs délais le gouvernement du fonctionnaire qui a constaté la contravention, ainsi que l'Organisation, de la suite donnée au rapport communiqué.

Artikel X

Der bisherige Wortlaut des Absatzes 2 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

(2) Die Regierung, der diese Tatsachen mitgeteilt worden sind, hat den Sachverhalt alsbald zu prüfen und kann die mitteilende Regierung um weitere und genauere Einzelheiten über die angebliche Zuwiderhandlung ersuchen. Gelangt die derart unterrichtete Regierung zu der Auffassung, daß genügend Beweise vorliegen, um auf Grund ihrer Rechtsvorschriften eine Strafverfolgung des verantwortlichen Reeders oder Kapitäns einzuleiten, so hat sie dafür zu sorgen, daß die Verfolgung baldmöglichst stattfindet. Die betreffende Regierung unterrichtet die Regierung, deren Bediensteter die angebliche Zuwiderhandlung gemeldet hat, sowie die Organisation umgehend über die infolge der Mitteilung getroffenen Maßnahmen.

Annex A

Annex A is deleted.

Annex B

Annex B is deleted and replaced by the following:

Annex
Form of Oil Record Book

I — For Tankers

Name of ship

Total cargo carrying capacity of ship in cubic metres

(a) Loading of oil cargo

1. Date and place of loading			
2. Types of oil loaded			
3. Identity of tank(s) loaded			

(b) Transfer of oil cargo during voyage

4. Date of transfer			
5. Identity of tank(s)	(i) From		
	(ii) To		
6. Was(were) tank(s) in 5(i) emptied? ..			

(c) Discharge of oil cargo

7. Date and place of discharge			
8. Identity of tank(s) discharged			
9. Was(were) tank(s) emptied?			

(d) Ballasting of cargo tanks

10. Identity of tank(s) ballasted			
11. Date and position of ship at start of ballasting			

(e) Cleaning of cargo tanks

12. Identity of tank(s) cleaned			
13. Date and duration of cleaning			
14. Methods of cleaning *)			

*) Hand hosing, machine washing or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and the amount used should be stated.

(f) Discharge of dirty ballast

15. Identity of tank(s) .....	.....	.....	.....
16. Date and position of ship at start of discharge to sea .....	.....	.....	.....
17. Date and position of ship at finish of discharge to sea .....	.....	.....	.....
18. Ship's speed(s) during discharge ....	.....	.....	.....
19. Quantity discharged to sea .....	.....	.....	.....
20. Quantity of polluted water transferred to slop tank(s) [identify slop tank(s)] .....	.....	.....	.....
21. Date and port of discharge into shore reception facilities (if applicable) ...	.....	.....	.....

(g) Discharge of water from slop tanks

22. Identity of slop tank(s) .....	.....
23. Time of settling from last entry of residues, or .....	.....
24. Time of settling from last discharge .	.....
25. Date, time and position of ship at start of discharge .....	.....
26. Sounding of total contents at start of discharge .....	.....
27. Sounding of interface at start of discharge .....	.....
28. Bulk quantity discharged and rate of discharge .....	.....
29. Final quantity discharged and rate of discharge .....	.....
30. Date, time and position of ship at end of discharge .....	.....
31. Ship's speed(s) during discharge ....	.....
32. Sounding of interface at end of discharge .....	.....

(h) Disposal of residues

33. Identity of tank(s) .....	.....
34. Quantity disposed from each tank ..	.....
35. Method of disposal of residue:	
(a) Reception facilities .....	.....
(b) Mixed with cargo .....	.....
(c) Transferred to another (other) tank(s) [identify tank(s)] .....	.....
(d) Other method .....	.....
36. Date and port of disposal of residue .	.....

- (i) Discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces (including pump rooms) whilst in port*)

37. Port			
38. Duration of stay			
39. Quantity disposed			
40. Date and place of disposal			
41. Method of disposal (state whether a separator was used)			

- (j) Accidental or other exceptional discharges of oil

42. Date and time of occurrence			
43. Place or position of ship at time of occurrence			
44. Approximate quantity and type of oil			
45. Circumstances of discharge or escape and general remarks			

.....
Signature of Officer or Officers in charge of operation concerned

.....
Signature of Master

*) The routine discharge at sea of bilge water containing any oil from machinery spaces including pump room bilges need not be entered in the oil record book but, if not, it must be entered in the appropriate log book, stating whether or not the discharge was made through a separator. Where the pump starts automatically and discharges through a separator at all times it will be sufficient to enter each day 'Automatic discharge from bilges through separator'.

II — For Ships Other Than Tankers

Name of ship

(a) Ballasting or cleaning of bunker 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. Date and position of ship at start of cleaning			
4. Date and position of ship at start of ballasting			

(b) Discharge of dirty ballast or cleaning water from tanks referred to under (a)

5. Identity of tank(s)			
6. Date and position of ship at start of discharge			
7. Date and position of ship at finish of discharge			
8. Ship's speed(s) during discharge			
9. Method of discharge (state whether separator used)			
10. Quantity discharged			

(c) Disposal of residues

11. Quantity of residue retained on board			
12. Methods of disposal of residue: (a) reception facilities			
(b) mixed with next bunkering			
(c) transferred to another (other) tank(s)			
13. Date and port of disposal of residue .			

(d) Discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port*)

14. Port			
15. Duration of stay			
16. Quantity disposed			
17. Date and place of disposal			
18. Method of disposal (state whether separator was used)			

*) The routine discharge at sea of bilge water containing any oil from machinery spaces need not be entered in the oil record book but if not, it must be entered in the appropriate log book, stating whether or not the discharge was made through a separator. Where the pump starts automatically and discharges through a separator at all times it will be sufficient to enter each day 'Automatic discharge from bilges through a separator'.

(e) Accidental or other exceptional discharges of oil

19. Date and time of occurrence			
20. Place or position of ship at time of occurrence			
21. Approximate quantity and type of oil			
22. Circumstances of discharge or escape and general remarks			

.....
Signature of Officer or Officers in charge of operations concerned

.....
Signature of Master

Annexe A

L'Annexe A est supprimée.

Annexe B

L'Annexe B est supprimée et remplacée par le libellé suivant:

Annexe

Modèle de registre des hydrocarbures

I — Navires-citernes

Nom du navire

Capacité totale de chargement du navire en mètres cubes

a) Chargement de la cargaison d'hydrocarbures

1. Date et lieu du chargement			
2. Nature des hydrocarbures embarqués			
3. Identification de la (des) citerne(s) remplie(s)			

b) Transfert de la cargaison d'hydrocarbures au cours du voyage

4. Date du transfert			
5. Identification de la (des) citerne(s)	i) de		
	ii) à		
6. A-t-on vidé la (les) citerne(s) mentionnée(s) à 5 i)?			

c) Déchargement de la cargaison d'hydrocarbures

7. Date et lieu du déchargement			
8. Identification de la (des) citerne(s) ..			
9. A-t-on vidé la (les) citerne(s)			

d) Lestage des citernes de cargaison

10. Identification de la (des) citerne(s) lestée(s)			
11. Date et position du navire au moment du lestage			

e) Nettoyage des citernes de cargaison

12. Identification de la (des) citerne(s) nettoyée(s)			
13. Date et durée du nettoyage			
14. Méthodes de nettoyage *)			

*) Préciser s'il s'agit de nettoyage au jet, de nettoyage mécanique ou de nettoyage chimique. En cas de nettoyage chimique, indiquer le produit chimique utilisé et la quantité.

f) Rejet des eaux de ballast polluées

15. Identification de la (des) citerne(s) ..			
16. Date et position du navire au début de l'opération de rejet à la mer			
17. Date et position du navire à la fin de l'opération de rejet à la mer			
18. Vitesse(s) du navire pendant le rejet			
19. Quantité rejetée à la mer			
20. Quantité d'eau polluée transférée dans la citerne de décantation [identification de la (des) citerne(s) de décantation]			
21. Date et port du déchargement dans des installations à terre (le cas échéant)			

g) Rejet de l'eau de la citerne de décantation

22. Identification de la (des) citerne(s) de décantation	
23. Durée de la décantation depuis le dernier déversage de résidus, ou	
24. Durée de la décantation depuis la dernière vidange	
25. Date, heure et position du navire au début de l'opération de vidange	
26. Évaluation par sondage du volume total du mélange au début de la vidange	
27. Évaluation par sondage du niveau de la surface de contact au début de la vidange	
28. Volume vidangé et vitesse de rejet ..	
29. Quantité vidangée et vitesse de rejet	
30. Date, heure et position du navire à la fin de l'opération de vidange	
31. Vitesse(s) du navire pendant l'opération	
32. Évaluation par sondage de la surface de contact à la fin de l'opération	

h) Élimination des résidus

33. Identification de la (des) citerne(s) ..	
34. Quantité retirée de chaque citerne ..	
35. Mode d'élimination: a) Installations portuaires	
b) Mélange avec la cargaison	
c) Transfert dans une autre (d'autres) citerne(s) [identification de la (des) citerne(s)]	
d) Autres méthodes	
36. Date et port de déchargement des résidus	

- i) Vidange des eaux des cales machines (y compris les salles des pompes), contenant des hydrocarbures, qui se sont accumulés au port *)

37. Port			
38. Durée du séjour			
39. Quantité déchargée			
40. Date et lieu du déchargement			
41. Mode de déchargement (indiquer si un séparateur a été utilisé)			

- j) Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures

42. Date et heure			
43. Lieu ou position du navire au moment de l'événement			
44. Quantité approximative et type d'hydrocarbures			
45. Circonstances du rejet ou de la fuite et observations générales			

.....
Signature de l'officier (ou des officiers) responsable(s)

.....
Signature du capitaine

*) Il n'est pas nécessaire d'inscrire dans le registre des hydrocarbures les rejets de routine à la mer des eaux, contenant des hydrocarbures, provenant des cales machines et des salles des pompes. Si on ne les y inscrit pas, il faut les inscrire dans le livre de bord, en précisant si le rejet s'est effectué par l'intermédiaire d'un séparateur ou non. Lorsque la pompe démarre automatiquement et refoule en permanence à travers un séparateur, il suffit d'inscrire tous les jours «Rejet automatique des eaux de cale à travers un séparateur».

II — Navires autres que les navires-citernes

Nom du navire

a) Lestage ou nettoyage des citernes à combustible

1. Identification de la (des) citerne(s) lestée(s)			
2. Indiquer si les citernes ont été nettoyées depuis la dernière fois qu'elles ont contenu des hydrocarbures. Dans la négative, indiquer la nature des hydrocarbures précédemment transportés			
3. Date et emplacement du navire au début du nettoyage			
4. Date et emplacement du navire au début du lestage			

b) Rejet des eaux de lest ou de nettoyage des citernes mentionnées à l'alinéa a)

5. Identification de la (des) citerne(s) ..			
6. Date et position du navire au début du rejet			
7. Date et position du navire à la fin du rejet			
8. Vitesse(s) du navire pendant le rejet			
9. Méthode de rejet (préciser si un séparateur a été utilisé)			
10. Quantité rejetée			

c) Rejet des résidus

11. Quantité des résidus conservés à bord			
12. Mode d'élimination des résidus: a) Installations portuaires			
b) Mélange avec le combustible suivant			
c) Transfert dans une autre (d'autres) citerne(s) [identification de la (des) citerne(s)]			
13. Date et port d'élimination des résidus			

d) Rejet des eaux des cales machines contenant des hydrocarbures qui se sont accumulés au port *)

14. Port			
15. Durée du séjour			
16. Quantité rejetée			
17. Date et lieu du rejet			
18. Mode de rejet (indiquer si un séparateur a été utilisé)			

*) Il n'est pas nécessaire d'inscrire dans le registre des hydrocarbures les rejets de routine à la mer des eaux, contenant des hydrocarbures, provenant des cales machines. Si on ne les y inscrit pas, il faut les inscrire dans le livre de bord, en précisant si le rejet s'est effectué par l'intermédiaire d'un séparateur ou non. Lorsque la pompe démarre automatiquement et refoule en permanence à travers un séparateur, il suffit d'inscrire tous les jours «Rejet automatique des eaux de cale à travers un séparateur».

e) Rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures

19. Date et heure			
20. Lieu ou position du navire			
21. Quantité approximative et type d'hydrocarbure			
22. Circonstances du rejet ou de la fuite et observations générales			

.....
Signature de l'officier (ou des officiers) responsable(s)

.....
Signature du capitaine

Anlage A

Anlage A wird gestrichen.

Anlage B

Anlage B wird gestrichen und durch nachstehende Anlage ersetzt:

Anlage
Muster eines Öltagebuchs

I — Für Tankschiffe

Name des Schiffes

Gesamtladefähigkeit des Schiffes in Kubikmeter

a) Verladung von Öl

1. Datum und Ort der Verladung			
2. Verladene Ölsorten			
3. Bezeichnung des (der) gefüllten Tanks			

b) Umladung von Öl während der Reise

4. Datum der Umladung			
5. Bezeichnung des (der) Tanks	i) von		
	ii) nach		
6. Wurde(n) der (die) Tank(s) unter Nummer 5 Ziffer i) geleert?			

c) Ablassen der Ölladung

7. Datum und Ort des Ablassens			
8. Bezeichnung des (der) Tanks			
9. Wurde(n) der (die) Tank(s) geleert? .			

d) Füllen der Ladetanks mit Ballastwasser

10. Bezeichnung des (der) gefüllten Tanks			
11. Datum und Schiffsort bei Beginn des Füllens			

e) Reinigung der Ladetanks

12. Bezeichnung des (der) gereinigten Tanks			
13. Datum und Dauer der Reinigung ...			
14. Reinigungsmethoden *)			

*) Abspritzen von Hand, maschinelles Waschen oder chemische Reinigung. Bei chemischer Reinigung sollen Art und Menge des chemischen Reinigungsmittels angegeben werden.

f) Lenzen schmutzigen Ballastwassers

15. Bezeichnung des (der) Tanks .....	.....	.....	.....
16. Datum und Schiffsort bei Beginn des Lenzens in die See .....	.....	.....	.....
17. Datum und Schiffsort bei Beendigung des Lenzens in die See .....	.....	.....	.....
18. Geschwindigkeit(en) des Schiffes während des Lenzens .....	.....	.....	.....
19. In die See gelenzte Menge .....	.....	.....	.....
20. Menge des in den (die) Setztank(s) gepumpten verschmutzten Wassers [Bezeichnung des (der) Setztanks] ...	.....	.....	.....
21. Datum und Hafen des Lenzens in Auffanganlagen an Land (wenn zutreffend) .....	.....	.....	.....

g) Lenzen von Wasser aus Setztanks

22. Bezeichnung des (der) Setztanks ....	.....
23. Dauer des Absetzens vom letzten Einbringen von Rückständen an gerechnet oder .....	.....
24. Dauer des Absetzens vom letzten Lenzen an gerechnet .....	.....
25. Datum, Zeit und Schiffsort bei Beginn des Lenzens .....	.....
26. Loten des Gesamtinhalts bei Beginn des Lenzens .....	.....
27. Loten der Höhe der Grenzsicht bei Beginn des Lenzens .....	.....
28. Gelenzte Bulkmenge und Lenzgeschwindigkeit .....	.....
29. Gelenzte endgültige Menge und Lenzgeschwindigkeit .....	.....
30. Datum, Zeit und Schiffsort bei Beendigung des Lenzens .....	.....
31. Geschwindigkeit(en) des Schiffes während des Lenzens .....	.....
32. Loten der Höhe der Grenzsicht bei Beendigung des Lenzens .....	.....

h) Abgabe von Rückständen

33. Bezeichnung des (der) Tanks .....	.....
34. Aus jedem Tank abgegebene Menge .	.....
35. Verfahren der Abgabe von Rückständen: a) Auffanganlagen .....	.....
b) Mischen mit Ladung .....	.....
c) Umladen in einen anderen Tank (andere Tanks) [Bezeichnung des (der) Tanks] .....	.....
d) sonstige Verfahren .....	.....
36. Datum und Hafen der Abgabe von Rückständen .....	.....

i) **Lenzen von ölhaltigem Bilgenwasser, das sich während des Aufenthalts im Hafen in Maschinenräumen (einschließlich Pumpenräumen) angesammelt hat *)**

37. Hafen			
38. Aufenthaltsdauer			
39. Abgegebene Menge			
40. Datum und Ort der Abgabe			
41. Abgabeverfahren (Angabe, ob ein Separator verwendet wurde)			

j) **Ungewolltes oder durch außergewöhnliche Umstände verursachtes Ablassen von Öl**

42. Datum und Zeit des Vorfalls			
43. Schiffsort zur Zeit des Vorfalls			
44. Ungefähre Menge und Sorte des Öls			
45. Umstände, die zum Ablassen oder Auslaufen führten, und allgemeine Bemerkungen			

.....
Unterschrift des oder der verantwortlichen Offizier(s)(e)

.....
Unterschrift des Kapitäns

*) Das routinemäßige Lenzen von ölhaltigem Bilgenwasser aus Maschinenräumen einschließlich der Pumpenraumbilgen auf See braucht nicht in das Öltagebuch eingetragen zu werden, muß dann jedoch in das entsprechende Tagebuch eingetragen werden, wobei anzugeben ist, ob das Lenzen über einen Separator erfolgte. Bei automatisch anspringenden und ständig Wasser über einen Separator lenzenden Pumpen genügt es, täglich „Automatisches Lenzen aus den Bilgen über Separator“ einzutragen.

II — Für andere Schiffe als Tankschiffe

Name des Schiffes

a) Füllen des Bunkeröltanks mit Ballastwasser oder deren Reinigung

1. Bezeichnung des (der) gefüllten Tanks			
2. Wurden sie seit der letzten Ölbeförderung gereinigt? Wenn nicht, Angabe der vorher beförderten Ölsorte ..			
3. Datum und Schiffsort bei Beginn der Reinigung			
4. Datum und Schiffsort bei Beginn des Füllens mit Ballastwasser			

b) Lenzen des schmutzigen Ballast- oder Reinigungswassers aus den unter Buchstabe a bezeichneten Tanks

5. Bezeichnung des (der) Tanks			
6. Datum und Schiffsort bei Beginn des Lenzens			
7. Datum und Schiffsort bei Beendigung des Lenzens			
8. Geschwindigkeit(en) des Schiffes während des Lenzens			
9. Lenzverfahren (Angabe, ob ein Separator verwendet wurde)			
10. Gelenzte Menge			

c) Abgabe von Rückständen

11. Menge der an Bord verbliebenen Rückstände			
12. Verfahren der Abgabe von Rückständen: a) Auffanganlagen			
b) Mischen mit dem nächsten Treibstoff			
c) Umladen in einen anderen Tank (andere Tanks) [Bezeichnung des (der) Tanks]			
13. Datum und Hafen der Abgabe von Rückständen			

d) Lenzen von ölhaltigem Bilgenwasser, das sich während des Aufenthalts im Hafen in Maschinenräumen angesammelt hat *)

14. Hafen			
15. Aufenthaltsdauer			
16. Abgegebene Menge			
17. Datum und Ort der Abgabe			
18. Abgabeverfahren (Angabe, ob ein Separator verwendet wurde)			

*) Das routinemäßige Lenzen von ölhaltigem Bilgenwasser aus Maschinenräumen auf See braucht nicht in das Öltagebuch eingetragen zu werden, muß dann jedoch in das entsprechende Tagebuch eingetragen werden, wobei anzugeben ist, ob das Lenzen über einen Separator erfolgte. Bei automatisch anspringenden und ständig Wasser über einen Separator lenzenden Pumpen genügt es, täglich „Automatisches Lenzen aus den Bilgen über einen Separator“ einzutragen.

e) Ungewolltes oder durch außergewöhnliche Umstände verursachtes Ablassen von Öl

19. Datum und Zeit des Vorfalls			
20. Schiffsort zur Zeit des Vorfalls			
21. Ungefähre Menge und Sorte des Öls			
22. Umstände, die zum Ablassen oder Auslaufen führten, und allgemeine Bemerkungen			

.....
Unterschrift des oder der verantwortlichen Offizier(s)(e)

.....
Unterschrift des Kapitäns

Änderungen
des Internationalen Übereinkommens von 1954
zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl
(in seiner 1969 geänderten Fassung)

Amendments
to the International Convention for the Prevention of Pollution
of the Sea by Oil, 1954
(as amended in 1969)

Amendements
à la Convention internationale de 1954
pour la prévention de la pollution des eaux de la mer
par les hydrocarbures
(modifiée en 1969)

Änderungen vom 12. Oktober 1971

(Übersetzung)

Article I

The existing text of the definition of "Nearest Land" in Article I is replaced by the following:

"Nearest land". The term "from the nearest land" means from the base-line from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with the Geneva Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 1958, except that, for the purposes of this Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in latitude 11° South longitude 142°08' East to a point in latitude 10°35' South, longitude 141°55' East —

thence to a point latitude 10°00' South, longitude 142°00' East

thence to a point latitude 9°10' South, longitude 143°52' East

thence to a point latitude 9°00' South, longitude 144°30' East

thence to a point latitude 13°00' South, longitude 144°00' East

thence to a point latitude 15°00' South, longitude 146°00' East

thence to a point latitude 18°00' South, longitude 147°00' East

Article premier

À l'article premier, remplacer par ce qui suit la définition actuelle de l'expression: «à partir de la terre la plus proche»:

«à partir de la terre la plus proche»: à partir de la ligne de base qui sert à déterminer la mer territoriale du territoire en question conformément à la Convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë; aux fins, toutefois, de la présente Convention, l'expression «à partir de la terre la plus proche» de la côte nord-est de l'Australie signifie à partir d'une ligne tracée d'un point de latitude 11° S et de longitude 142° 08' E sur la côte d'Australie jusqu'à un point de latitude 10° 35' S et de longitude 141° 55' E, puis entre les points suivants:

latitude 10° 00' S et longitude 142° 00' E

latitude 9° 10' S et longitude 143° 52' E

latitude 9° 00' S et longitude 144° 30' E

latitude 13° 00' S et longitude 144° 00' E

latitude 15° 00' S et longitude 146° 00' E

latitude 18° 00' S et longitude 147° 00' E

Artikel I

Der bisherige Wortlaut der Bestimmung des Begriffs „nächstgelegenes Land" in Artikel I wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„nächstgelegenes Land". Der Ausdruck „vom nächstgelegenen Land aus" bedeutet von der Basislinie aus, von der aus das Küstenmeer des betreffenden Hoheitsgebiets nach Maßgabe des Genfer Übereinkommens von 1958 über das Küstenmeer und die Anschlußzone bestimmt wird, jedoch mit der Maßgabe, daß für die Zwecke dieses Übereinkommens der Ausdruck „vom nächstgelegenen Land aus" vor der Nordostküste Australiens bedeutet: von einer Linie aus, die von einem Punkt an der australischen Küste auf 11° südlicher Breite, 142°08' östlicher Länge bis zu einem Punkt auf 10°35' südlicher Breite, 141°55' östlicher Länge gezogen ist,

von dort aus zu einem Punkt auf 10°00' südlicher Breite, 142°00' östlicher Länge,

von dort aus zu einem Punkt auf 9°10' südlicher Breite, 143°52' östlicher Länge,

von dort aus zu einem Punkt auf 9°00' südlicher Breite, 144°30' östlicher Länge,

von dort aus zu einem Punkt auf 13°00' südlicher Breite, 144°00' östlicher Länge,

von dort aus zu einem Punkt auf 15°00' südlicher Breite, 146°00' östlicher Länge,

von dort aus zu einem Punkt auf 18°00' südlicher Breite, 147°00' östlicher Länge,

thence to a point latitude 21°00' South, longitude 153°00' East

thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.

Article III

The existing text of sub-paragraph (iv) of paragraph (a) of Article III is replaced by the following:

(iv) the discharge is made as far as practicable from the nearest land.

latitude 21° 00' S et longitude 153° 00' E

et enfin jusqu'à un point de latitude 24° 42' S et de longitude 153° 15' E sur la côte australienne.

Article III

Le libellé actuel de l'alinéa iv) de l'article III, paragraphe a), est remplacé par le suivant:

iv) le rejet s'effectue le plus loin possible de la terre la plus proche.

von dort aus zu einem Punkt auf 21°00' südlicher Breite, 153°00' östlicher Länge,

von dort aus zu einem Punkt an der australischen Küste auf 24°42' südlicher Breite, 153°15' östlicher Länge.

Artikel III

Der bisherige Wortlaut des Artikels III Buchstabe a Ziffer iv wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

iv) das Ablassen erfolgt in möglichst weiter Entfernung vom nächstgelegenen Land aus.

Denkschrift zu den Änderungen des Übereinkommens

I. Allgemeines

Das am 12. Mai 1954 in London geschlossene Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl dient dem Zweck, die Meeresumwelt und die Küsten vor Schäden zu schützen, die entstehen können, wenn Seeschiffe Öl und ölhaltiges Gemisch in die See ablassen. Die Bundesrepublik Deutschland hat dem Übereinkommen mit Gesetz vom 21. März 1956 (BGBl. II S. 379) zugestimmt. Das Übereinkommen ist für die Bundesrepublik Deutschland am 26. Juli 1958 (BGBl. 1957 II S. 1696, 1958 II S. 91) in Kraft getreten.

Änderungen des Übereinkommens sind am 11. April 1962, 21. Oktober 1969, 12. und 15. Oktober 1971 beschlossen worden. Hiervon sind bisher nur die Änderungen von 1962, denen die Bundesrepublik Deutschland mit Gesetz vom 26. Juni 1964 (BGBl. II S. 749) zugestimmt hat, in Kraft getreten, und zwar mit Ausnahme der Änderung zu Artikel XIV am 18. Mai 1967 und die Änderung zu Artikel XIV am 28. Juni 1967 (BGBl. 1967 II S. 2330). Das Übereinkommen mit seinen Änderungen von 1962 ist von 59 Staaten ratifiziert worden.

II. Besonderes

A. Änderungen vom 21. Oktober 1969

Die auf der Internationalen Konferenz über die Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl 1962 in London beschlossenen Änderungen des Übereinkommens waren ein erster Schritt in Richtung auf ein völliges Verbot des Ablassens von Öl in die See. Die Änderungen von 1969 sind Teil einer umfassenden internationalen Bemühung, die mit dem Transport von Rohöl über See verbundenen Gefahren für die Meeresumwelt weitmöglichst zu beseitigen. Ausgelöst durch den Unfall des liberianischen Tankers „Torrey Canyon“ vor der englischen Küste im März 1967, wurden am 29. November 1969 zwei von der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation der Vereinten Nationen (IMCO) vorbereitete Übereinkommen geschlossen: das Internationale Übereinkommen über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungs-Unfällen und das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden. Die Übereinkommen werden ergänzt durch die von der IMCO am 21. Oktober 1969 beschlossenen Änderungen des Übereinkommens zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, die das Ablassen von Öl im Rahmen des normalen Schiffsbetriebes weiter einschränken und die Regelung einem Totalverbot annähern.

Nach der geltenden Fassung des Übereinkommens besteht ein Verbot des Ablassens von Öl oder ölhaltigem Gemisch nur innerhalb bestimmter Verbotszonen für Tankschiffe. Das Verbot gilt grundsätzlich auch für andere Schiffe, ist jedoch durch die Begriffs-

bestimmung des Artikels I für ölhaltiges Gemisch abgeschwächt. Aus dieser ergibt sich, daß ölhaltiges Gemisch mit einem geringeren Ölgehalt als 100 Teilen Öl auf 1 000 000 Teilen Gemisch auch innerhalb der Verbotszonen abgelassen werden darf. Außerhalb der Verbotszonen bestehen Beschränkungen nur für Schiffe von mindestens 20 000 Bruttoregistertonnen. Das für diese Schiffe geltende generelle Verbot des Ablassens von Öl und ölhaltigem Gemisch ist jedoch zusätzlich dadurch abgeschwächt, daß unter bestimmten Umständen außerhalb der Verbotszonen das Ablassen erlaubt ist.

Die nach Artikel XVI Abs. 4 am 20. Januar 1978 in Kraft tretenden Änderungen von 1969 ersetzen das Konzept der für alle Schiffe geltenden Verbotszonen durch eine nach Tankschiffen und anderen Schiffen differenzierende Regelung, die insgesamt das Ablassen von Öl und ölhaltigem Gemisch erheblich einschränkt: Im gesamten Geltungsbereich des Übereinkommens, d. h. auch außerhalb der bisherigen Verbotszonen, ist das Ablassen nur noch unter Bedingungen gestattet, die den zur Zeit innerhalb der Verbotszonen geltenden gleichwertig sind. Der küstennahe Bereich wird besonders geschützt, indem für die bisher als Verbotszone behandelte 50 Seemeilen breite Küstenzone ein totales Verbot des Ablassens von Öl und ölhaltigem Gemisch durch Tankschiffe eingeführt wird.

Die geänderten Bedingungen des Ablassens, soweit dieses in Zukunft noch gestattet ist, schränken nicht nur den Ölgehalt des abgelassenen Gemisches ein, sondern bewirken auch eine bessere Verteilung des Öls über eine möglichst große Meeresfläche. Hierdurch wird dem Umstand Rechnung getragen, daß der Grad einer möglichen Meeresverschmutzung weniger von dem Ölgehalt als von der absoluten Menge des an einer bestimmten Stelle abgelassenen Öls abhängt. Zugleich sollen diese Änderungen einen Anreiz geben, bei der Tankreinigung das sogenannte „Load-on-Top“-Verfahren anzuwenden. Dieses Verfahren hat den bisher größten Beitrag zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl geleistet, da hierdurch die bei der Tankreinigung verbleibenden Ölrückstände nicht mehr außenbords gepumpt, sondern in einem Setztank gesammelt und zusammen mit dem neu geladenen Öl an die Raffinerien abgegeben werden.

1. Übereinkommen

Zu Artikel I

Die Begriffsbestimmungen des Absatzes 1 werden ergänzt durch solche für die „jeweilige Öl-Ablaßrate“ und für „nächstgelegenes Land“. Die „jeweilige Öl-Ablaßrate“ setzt die in einer bestimmten Zeit abgelassene Ölmenge in Beziehung zu der vom Schiff in derselben Zeit zurückgelegten Wegstrecke. Durch die aus der wegfallenden Anlage A übernommene Begriffsbestimmung für „nächstgelegenes Land“ wird das Öl-Ablaßverbot für Tanker in der 50 Seemeilen Küstenzone (Artikel III Buchstabe b)

dahingehend konkretisiert, daß deren äußere Grenze in Anlehnung an das Genfer Übereinkommen vom 29. April 1958 über das Küstenmeer und die Anschlußzone im Regelfall von der Küstenlinie, bei Festlegung gerader Basislinien von diesen aus aus gemessen wird.

Außerdem wird die Begriffsbestimmung für „ölhaltiges Gemisch“ geändert. Dadurch, daß hierunter in Zukunft ein Gemisch mit einem beliebigen Ölgehalt fällt, wird die Möglichkeit beseitigt, ein Öl-Abblatzverbot in der Weise zu befolgen, daß der Ölgehalt des abgelassenen Gemisches auf weniger als 100 Teile Öl pro 1 000 000 Teile Gemisch gesenkt wird.

Zu Artikel III

Die Vorschriften des Artikels III über das Ablassen von Öl und ölhaltigem Gemisch werden grundlegend geändert. Um zu vermeiden, daß größere Mengen Öl auf verhältnismäßig kleiner Meeresfläche abgelassen werden, dürfen alle Schiffe Öl und ölhaltiges Gemisch nur noch ablassen, wenn das Schiff auf seinem Kurs fährt und die jeweilige Öl-Abblatzrate 60 Liter je Seemeile nicht überschreitet.

Tankschiffen ist das Ablassen nur noch außerhalb einer Küstenzone von 50 Seemeilen Breite vom nächstgelegenen Land erlaubt. Die Gesamtmenge des auf einer Ballastreise abgelassenen Öls darf jedoch nicht höher liegen als 1/15 000 der gesamten Ladefähigkeit. Zur Förderung des „Load-on-Top“-Verfahrens bestimmen die Änderungen, daß Tankschiffe Ballastwasser aus Ladetanks ablassen dürfen, wenn die Tanks vor Aufnahme des Ballastwassers so sorgfältig gereinigt worden sind, daß Ausflüsse keine sichtbaren Ölsuren auf der Wasseroberfläche hinterlassen.

Andere Schiffe als Tankschiffe dürfen auch außerhalb der bisherigen Verbotszonen nur noch ölhaltiges Gemisch ablassen, dessen Ölgehalt geringer ist als 100 Teile Öl auf 1 000 000 Teile Gemisch. Das totale Öl-Abblatzverbot für Tankschiffe innerhalb der 50 Seemeilen Küstenzone gilt für die übrigen Schiffe nicht. Das Ablassen soll jedoch in möglichst großer Entfernung von der Küste erfolgen.

Zu Artikel IV

Die Vorschriften des Artikels III finden bisher unter anderem keine Anwendung auf das Ablassen von Ölrückständen, die bei Heiz- oder Schmierölsreinigungen oder -klärungen anfallen. Die Änderung beseitigt diese Ausnahme.

Zu Artikel V

Durch die Änderung wird die bisher bestehende Ausnahme von den Vorschriften des Artikels III für das Ablassen von Schmieröl aus Maschinenräumen beseitigt.

Zu Artikel VII

Die Änderung dehnt die Verpflichtung, ein Schiff so auszurüsten, daß das Eindringen von Heizöl oder schwerem Dieselöl in die Bilgen verhindert wird, auf alle Öle im Sinne des Artikels I aus.

Zu Artikel IX

Die Einhaltung der verschärften Vorschriften über das Ablassen von Öl und ölhaltigem Gemisch wird kontrolliert durch ein wesentlich erweitertes Öltagebuch (siehe Anlage).

Zu Artikel X

Die Änderung sieht vor, daß der Flaggenstaat, der von einem anderen Staat über einen angeblichen Verstoß eines unter seiner Flagge fahrenden Schiffes gegen die Bestimmungen des Übereinkommens in Kenntnis gesetzt worden ist, diesen nicht nur wie bisher über das Ergebnis eines Strafverfolgungsverfahrens, sondern über alle aufgrund der Mitteilung getroffenen Maßnahmen unterrichtet.

2. Anlagen

Anlage A grenzte bisher die Verbotszonen für das Ablassen von Öl und ölhaltigem Gemisch räumlich ab. Infolge der Aufhebung der Verbotszonen wird die Anlage gestrichen. Die 50 Seemeilen Küstenzone des bisherigen Absatzes 1 Satz 1 bleibt jedoch für Tankschiffe bestehen (Artikel III Buchstabe b).

Anlage B wird infolge Streichung der Anlage A zur einzigen Anlage des Übereinkommens. Sie enthält die geänderten Muster eines Öltagebuches für Tankschiffe und eines Öltagebuches für andere Schiffe als Tankschiffe.

B. Änderungen vom 21. Oktober 1971

Im Interesse des Schutzes des Großen Barriere-Riffs — einer langgestreckten, der Nordostküste Australiens in bis zu 145 Seemeilen Entfernung vorgelagerten Kette von Korallenriffen — sieht die durch die Änderungen von 1969 gestrichene Anlage A in Absatz 2 Buchstabe h eine Verbotszone von 150 Seemeilen Breite für das Ablassen von Öl und ölhaltigem Gemisch vor. Die Abschaffung der Verbotszone verschlechtert zwar den Schutz des Riffs nicht. Sie läßt dieses besonders gefährdete Gebiet aber nur eingeschränkt an den Verbesserungen des Umweltschutzes, die in den Änderungen von 1969 enthalten sind, teilhaben. Die bisher von 20 Staaten angenommenen Änderungen vom 12. Oktober 1971 holen diese Verbesserungen nach, indem die durch Artikel III der Änderungen von 1969 geschaffene 50 Seemeilen Küstenzone für Tankschiffe im Bereich des Großen Barriere-Riffs entsprechend verbreitert und für andere Schiffe als Tankschiffe ein Öl-Abblatzverbot eingeführt wird.

Zu Artikel I

Die Verbreiterung der Küstenzone, innerhalb der das Öl-Abblatzverbot des Artikels III Buchstabe b für Tankschiffe gilt, wird durch einen Kunstgriff bewirkt: Die Begriffsbestimmung des Artikels I für „nächstgelegenes Land“ wird durch die Änderungen vom 12. Oktober 1971 in der Weise abgewandelt,

daß vor der Nordostküste Australiens für die Festlegung der äußeren Grenze der 50 Seemeilen Küstenzone nicht mehr die Küstenlinie oder gerade Basislinien des Küstenstaates zugrunde gelegt werden, sondern eine gedachte, durch geographische Koordinaten bestimmte Linie, die in entsprechender Entfernung von der Küste verläuft.

Zu Artikel III

Für andere Schiffe als Tankschiffe legen die Änderungen fest, daß im Bereich des Großen Barriere-

Riffs Öl und ölhaltiges Gemisch in möglichst großer Entfernung von der in Artikel I festgelegten Linie abgelassen werden muß. Hierdurch wird ein Öl-Ablabverbot für die Gewässer zwischen dieser Linie und der Küste bewirkt. Hat ein Staat gerade Basislinien für die Bemessung seines Küstenmeeres festgelegt, bewirkt die Änderung des Artikels III im Bereich außerhalb des Großen Barriere-Riffs, daß in den landwärts dieser Basislinien gelegenen inneren Gewässern auch anderen Schiffen als Tankschiffen das Ablassen von Öl und ölhaltigem Gemisch verboten ist.