

Memorandum of Understanding für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter mit Ro/Ro-Schiffen in der Ostsee

- (1) Die zuständigen Behörden Dänemarks, Deutschlands, Estlands, Finnlands, Lettlands, Litauens, Polens und Schwedens genehmigen die Bestimmungen dieses Memorandums of Understanding (MoU) als Ausnahme gemäß 7.9.1.1 des Internationalen Codes für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code).
- (2) Dieses MoU regelt die Ausnahmen (Anlage 1) von den Bestimmungen des IMDG-Codes bei der Beförderung gefährlicher Güter, die unter Anhang C (Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)) des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) oder die Anlagen A und B des Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) fallen, mit Ro/Ro-Schiffen in der Ostsee.
- (3) Änderungen an diesem MoU sind nach den Grundsätzen in Anlage 2 vorzunehmen.
- (4) Dieses MoU soll keine innerstaatlichen oder internationalen Rechtsvorschriften ersetzen.
- (5) Dieses MoU tritt am 1. Januar 2023 in Kraft. Es ersetzt das Memorandum of Understanding in der unter deutschem Vorsitz überarbeiteten Lübeck-Fassung vom 04. - 06. April 2017. Dieses MoU ist so lange gültig, bis es von den zuständigen Behörden widerrufen oder durch eine neue Fassung ersetzt wird.

Memorandum of Understanding für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter in der Ostsee

§ 1 Geltungsbereich

Abweichend vom IMDG-Code können die vorliegenden Bestimmungen (im Folgenden dieses MoU) auf allen Ro/Ro-Schiffen in der Ostsee einschließlich des Bottnischen und des Finnischen Meerbusens und der Gewässer im Zugang zur Ostsee, im Norden begrenzt durch eine Linie zwischen Skagen und Lysekil, angewendet werden.

§ 2 Begriffsbestimmungen

- (1) Die in diesem MoU verwendeten Begriffe mit Ausnahme der nachfolgend aufgeführten Begriffe beziehen sich auf den IMDG-Code.
- (2) Schiffseigner bedeutet Unternehmen gemäß der Begriffsbestimmung im ISM-Code.
- (3) Gebiet mit geringer Wellenhöhe (Low Wave Height Area – LWHA) ist ein Seegebiet, in dem gemäß dem Übereinkommen über die besonderen Stabilitätsanforderungen an Ro/Ro-Fahrgastschiffe, die regelmäßig und planmäßig in der Auslandsfahrt zwischen, nach oder von bestimmten Häfen Nordwesteuropas und der Ostsee verkehren (Stockholm-Übereinkommen) vom 28. Februar 1996, welches am 1. April 1997 in Kraft gesetzt wurde, die kennzeichnende Wellenhöhe von 2,3 m mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 10 % im Jahr nicht überschritten wird (siehe Anhang 1 der Anlage 1). Verkehre in anderen Gebieten können von den betreffenden zuständigen Behörden als LWHA-Verkehre betrachtet werden, sofern ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet werden kann.

§ 3 Freigestellte gefährliche Güter

- (1) Die Abschnitte 3.4.4, 3.4.6 und 3.5.6 sowie Kapitel 5.4 des IMDG-Codes müssen nicht auf gefährliche Güter angewendet werden, die gemäß Kapitel 3.4 und/oder 3.5 ADR/RID befördert werden, sofern der Schiffsführer vom Versender oder seinem Vertreter über die UN-Nummer(n) sowie die Klasse(n) der entsprechenden gefährlichen Güter in Kenntnis gesetzt wurde. Diese Information ist für Beförderungen gemäß Unterabschnitt 3.5.1.4 ADR/RID jedoch nicht erforderlich. Unterabschnitt 3.4.5.5 des IMDG-Codes muss nicht angewendet werden, wenn die Güterbeförderungseinheit (CTU) gemäß § 10 Absatz 1 Buchstabe c dieses MoU gekennzeichnet ist.
- (2) Die Bestimmungen des IMDG-Codes müssen nicht auf gefährliche Güter angewendet werden, die gemäß den Absätzen 1.1.3.1 c) - f) oder 1.1.3.2 a), c) oder e) oder 1.1.3.4.1 ADR/RID freigestellt sind, sofern der Schiffsführer vom Versender oder seinem Vertreter davon in Kenntnis gesetzt wurde, dass diese Absätze des ADR/RID angewendet werden. Diese Information ist nicht erforderlich für gefährliche Güter, die vom IMDG-Code freigestellt sind. UN 1327 muss jedoch gemäß den Bestimmungen des IMDG-Codes befördert werden.

- (3) Abweichend von den Bestimmungen des IMDG-Codes können gefährliche Güter gemäß Absatz 1.1.3.1 a) ADR freigestellt werden, sofern die von Privatpersonen in einem oder mehreren Behältern beförderte Höchstmenge entzündbarer flüssiger Stoffe pro Fahrzeug insgesamt 25 Liter nicht überschreitet. Das Fassungsvermögen eines Behälters darf 25 Liter nicht überschreiten.
- (4) Unabhängig von der Sondervorschrift 961 des IMDG-Codes muss der Versender oder sein Vertreter den Schiffsführer über die Anwesenheit eines Fahrzeugs (UN 3166 oder UN 3171) in Kenntnis setzen, wenn das Fahrzeug in geschlossene oder bedeckte Beförderungseinheiten geladen ist.

§ 4 Unterweisung

Die Versender und Schiffseigner müssen sicherstellen, dass die Personen, die bei der Beförderung von Güterbeförderungseinheiten gemäß den Bestimmungen dieses MoU eingesetzt werden, entsprechend ihren Pflichten durch wiederholte Unterweisung mit der Anwendung dieses MoU einschließlich der einschlägigen Regelungen des ADR/RID vertraut gemacht werden. Aufzeichnungen über die Unterweisung sind von den Versendern und Schiffseignern aufzubewahren und dem Arbeitnehmer oder der zuständigen Behörde auf Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 5 Klassifizierung

Gefährliche Güter dürfen gemäß Teil 2, den Kapiteln 3.2 und 3.3 ADR/RID klassifiziert werden. Jedoch ist die Beförderung von Stoffen, die der Sondervorschrift 900 des IMDG-Codes zugeordnet wurden, verboten.

§ 6 Verwendung von Verpackungen

Gefährliche Güter dürfen gemäß Kapitel 4.1 ADR/RID verpackt werden, mit der Ausnahme, dass die Verpackungsanweisung R 001 in Abschnitt 4.1.4 ADR/RID nur auf Verkehre in LWHA angewendet werden darf.

§ 7 Verwendung von Tanks

Tanks dürfen gemäß Kapitel 4.2 ADR/RID oder Kapitel 4.3 ADR/RID verwendet werden, mit der Ausnahme, dass Tanks mit geöffneten Lüftungseinrichtungen an Bord von Ro/Ro-Schiffen nicht zulässig sind.

§ 8 Beförderung als Schüttgut

Gefährliche Güter dürfen gemäß Spalte 10 oder 17 der Tabelle A in Kapitel 3.2 und Kapitel 7.3 ADR/RID als Schüttgut befördert werden, mit den folgenden Ausnahmen:

- a) Für Stoffe der Klasse 4.3 dürfen nur geschlossene wasserdichte Güterbeförderungseinheiten verwendet werden.
- b) Für Batterien, die der UN-Nummer 2794, 2795, 2800 oder 3028 zugeordnet sind, ist die Beförderung als Schüttgut nicht zulässig.

§ 9 **Kennzeichnung und Bezeichnung von Versandstücken**

Versandstücke dürfen gemäß Kapitel 5.2 ADR/RID gekennzeichnet und bezettelt werden.

§ 10 **Plakatierung und Kennzeichnung von Güterbeförderungseinheiten**

- (1) Eine Güterbeförderungseinheit darf gemäß Kapitel 5.3 ADR/RID mit Großzetteln (Placards) versehen und gekennzeichnet werden, sofern die folgenden zusätzlichen Anforderungen erfüllt sind:
- a) Eine Güterbeförderungseinheit, die Meeresschadstoffe enthält, muss gemäß Unterabschnitt 5.3.2.3 des IMDG-Codes gekennzeichnet sein, es sei denn, sie ist gemäß Abschnitt 5.3.6 ADR/RID gekennzeichnet.
 - b) Ein Anhänger ohne Kraftfahrzeug muss ab dem Zeitpunkt seiner Abfertigung in der Hafenanlage und während der Seereise mit zwei orangefarbenen Tafeln versehen sein, es sei denn, er ist gemäß Abschnitt 5.3.1 des IMDG-Codes plakatiert. Eine der Tafeln ist vorne, die andere Tafel hinten am Anhänger anzubringen.
 - c) Eine in Absatz 1.1.3.4.2 ADR/RID genannte Güterbeförderungseinheit muss ab dem Zeitpunkt ihrer Abfertigung in der Hafenanlage und während der Seereise mit zwei orangefarbenen Tafeln versehen sein, es sei denn, sie ist gemäß Kapitel 3.4 ADR/RID gekennzeichnet. Für den Straßenverkehr ist eine der Tafeln vorne, die andere hinten an der Beförderungseinheit anzubringen; für den Schienenverkehr sind die Tafeln auf beiden Seiten der Beförderungseinheit anzubringen.
 - d) Eine in Unterabschnitt 1.1.3.6 ADR genannte Güterbeförderungseinheit muss ab dem Zeitpunkt ihrer Abfertigung in der Hafenanlage und während der Seereise mit zwei orangefarbenen Tafeln versehen sein. Eine der Tafeln ist vorne, die andere Tafel hinten an der Güterbeförderungseinheit anzubringen.
- (2) Zusätzliche Tafeln, die nach Absatz 1 Buchstabe b bis d vorgeschrieben sind, müssen deutlich sichtbar sein und hinsichtlich Größe und Farbe den Bestimmungen in Absatz 5.3.2.2.1 ADR/RID entsprechen. Auf diesen Tafeln müssen die UN-Nummern und die Nummern zur Kennzeichnung der Gefahr nicht angegeben sein. Diese Tafeln können durch eine Selbstklebefolie, einen Farb-anstrich oder jedes andere gleichwertige Verfahren ersetzt werden. Für das Anbringen dieser Tafeln ist derjenige zuständig, der die Beförderungseinheit für die Verladung auf das Ro/Ro-Schiff bereitstellt.

§ 11 **Dokumentation**

- (1) Das Beförderungsdokument darf gemäß Abschnitt 5.4.1 ADR/RID ausgestellt werden, sofern die folgenden zusätzlichen Anforderungen erfüllt sind:
- a) Sollen flüssige gefährliche Güter mit einem Flammpunkt von höchstens 60 °C (c.c.) befördert werden, so muss angegeben werden, ob der Flammpunkt < 23 °C oder ≥ 23 °C ist, um eine ordnungsgemäße Stauung sicherzustellen.

- b) Meeresschadstoffe müssen in der Dokumentation als „MEERESSCHADSTOFF“ oder „MEE-RESSCHADSTOFF/UMWELTGEFÄHRDEND“ gekennzeichnet werden, wenn dies in Absatz 5.4.1.4.3.5 des IMDG-Codes vorgeschrieben ist.
- (2) Abweichend von Abschnitt 5.4.2 des IMDG-Codes muss für Güterbeförderungseinheiten, die gemäß Unterabschnitt 1.1.3.1 oder 1.1.3.2 oder Absatz 1.1.3.4.2 oder 1.1.3.4.3 ADR/RID befördert werden, kein Container-/Fahrzeugpackzertifikat (CTU-Packzertifikat) vorgelegt werden.
- (3) Im Packzertifikat für Güterbeförderungseinheiten, die gemäß § 14 dieses MoU gepackt wurden, ist zusätzlich Folgendes zu vermerken: „Zusammengepackt gemäß MoU“.
- (4) Die folgenden Dokumente (gedruckte Ausgabe oder elektronische Fassung) sind an Bord des Schiffes mitzuführen:
- a) zusätzlich zu Abschnitt 5.4.3 des IMDG-Codes:
- der IMDG-Code (International Maritime Dangerous Goods Code) und
 - je nach Verkehrsträger die geltende Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) oder die geltenden Anlagen A und B des Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR);
- b) gemäß Unterabschnitt 7.9.1.4 des IMDG-Codes, die geltende Fassung dieses MoU;
- c) die Informationen über Notfallmaßnahmen gemäß 5.4.3.2 des IMDG-Codes müssen die Unfallmaßnahmen für Schiffe, die gefährliche Güter befördern (EmS), und den Leitfaden für Medizinische Erste-Hilfe-Maßnahmen bei Unfällen mit gefährlichen Gütern (MFAG) umfassen.
- (5) Abweichend von Sondervorschrift 932 des IMDG-Codes ist die Bescheinigung nicht erforderlich, wenn Aluminiumferrosilicium-Pulver der UN-Nummer 1395, Aluminiumsilicium-Pulver, nicht überzogen, der UN-Nummer 1398, Calciumsilicid der UN-Nummer 1405 und Ferrosilicium der UN-Nummer 1408 in Verpackungen befördert wird.

§ 12

Stauung von Güterbeförderungseinheiten

- (1) Abweichend von Unterabschnitt 7.1.3.2 und der Staukategorie in Spalte 16a der Gefahrgutliste des IMDG-Codes dürfen gefährliche Güter der Klassen 2 bis 9 nach der folgenden Tabelle gestaut werden.

Stautabelle für Güterbeförderungseinheiten mit verpackten gefährlichen Gütern der Klassen 2 bis 9

Bemerkung: Die Stauung muss außerdem der Bescheinigung (SOLAS 1974, II/19) oder der Eignungsbescheinigung nach § 16 (1) dieses MoU entsprechen.

Beschreibung und Klasse gemäß IMDG-Code/RID/ADR		Frachtschiffe oder Fahrgastschiffe mit nicht mehr als 25 Fahrgästen oder einem Fahrgast je 3 m Gesamtschiffslänge ^{*)}		Sonstige Fahrgastschiffe	
Beschreibung	Klasse	An Deck	Unter Deck	An Deck	Unter Deck
Gase	2				
-entzündbare Gase	2.1	erlaubt	verboten	verboten	verboten
-nicht entzündbare, nicht giftige Gase	2.2	erlaubt	erlaubt ¹⁾	erlaubt ¹⁾	erlaubt ¹⁾
-giftige Gase	2.3	erlaubt	verboten	verboten	verboten
Entzündbare flüssige Stoffe	3				
- Verpackungsgruppe I oder II		erlaubt	erlaubt	erlaubt	verboten
- Verpackungsgruppe III		erlaubt	erlaubt	erlaubt	erlaubt
Entzündbare feste Stoffe	4.1				
- UN 1944, 1945, 2254, 2623		erlaubt	erlaubt	erlaubt	erlaubt
- sonstige UN-Nummern		erlaubt	verboten	erlaubt	verboten
Selbstentzündliche Stoffe	4.2	erlaubt	verboten	erlaubt	verboten
Stoffe, die in Berührung mit Wasser brennbare Gase entwickeln	4.3	erlaubt	verboten	erlaubt	verboten
Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe	5.1	erlaubt	erlaubt	erlaubt	verboten
Organische Peroxide	5.2	erlaubt	verboten	verboten	verboten
Giftige Stoffe	6.1				
- Verpackungsgruppe I oder II		erlaubt	verboten	erlaubt	verboten
- Verpackungsgruppe III		erlaubt	erlaubt	erlaubt	erlaubt
Ansteckungsgefährliche Stoffe	6.2.	erlaubt	erlaubt	verboten	verboten
Radioaktive Stoffe	7	erlaubt	erlaubt	erlaubt	erlaubt

Beschreibung und Klasse gemäß IMDG-Code/RID/ADR		Frachtschiffe oder Fahrgastschiffe mit nicht mehr als 25 Fahrgästen oder einem Fahrgast je 3 m Gesamtschiffslänge*)		Sonstige Fahrgastschiffe	
Beschreibung	Klasse	An Deck	Unter Deck	An Deck	Unter Deck
Ätzende Stoffe - Verpackungsgruppe I oder II - Flüssige Stoffe der Verpackungsgruppe III - Feste Stoffe der Verpackungsgruppe III	8	erlaubt erlaubt	verboten erlaubt	verboten erlaubt	verboten verboten
Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände	9	erlaubt	erlaubt	erlaubt	erlaubt

1) Tiefgekühlt verflüssigte Gase des ADR oder der Staukategorie D des IMDG-Codes sind verboten.

*) Für die Zwecke dieses MoU kann die Gesamtzahl der Fahrgäste auf höchstens eine Person je 1 m Gesamtschiffslänge erweitert werden.

(2) Eine Eignungsbescheinigung, die gemäß vorherigen Fassungen dieses MoU für Schiffe ausgestellt wurde, die vor dem 31. Dezember 2002 gebaut wurden, gilt der Zustimmung gemäß 7.5.2.6 des IMDG-Codes als gleichwertig.

§ 13

Trennung von Güterbeförderungseinheiten

Abweichend von den Kapitel 7.2 und 7.5 des IMDG-Codes ist für die Klassen 2 bis 9 bei LWHA-Verkehren keine Trennung zwischen Güterbeförderungseinheiten erforderlich, wenn gemäß den Bestimmungen des IMDG-Codes die Trennkategorien "Entfernt von" oder "Getrennt von" anwendbar sind.

§ 14

Packen von Güterbeförderungseinheiten

Abweichend von Kapitel 7.3 des IMDG-Codes dürfen Versandstücke bei LWHA-Verkehren in dieselbe Güterbeförderungseinheit geladen werden, wenn gemäß dem IMDG-Code die Trennkategorien "Entfernt von" oder "Getrennt von" anwendbar sind. Stoffe und Gegenstände, die der Klasse 1 zugeordnet oder mit einem Gefahrzettel der Klasse 1 als Nebengefahr versehen sind, dürfen gemäß Abschnitt 7.5.2 ADR/RID in dieselbe Güterbeförderungseinheit geladen werden.

§ 15

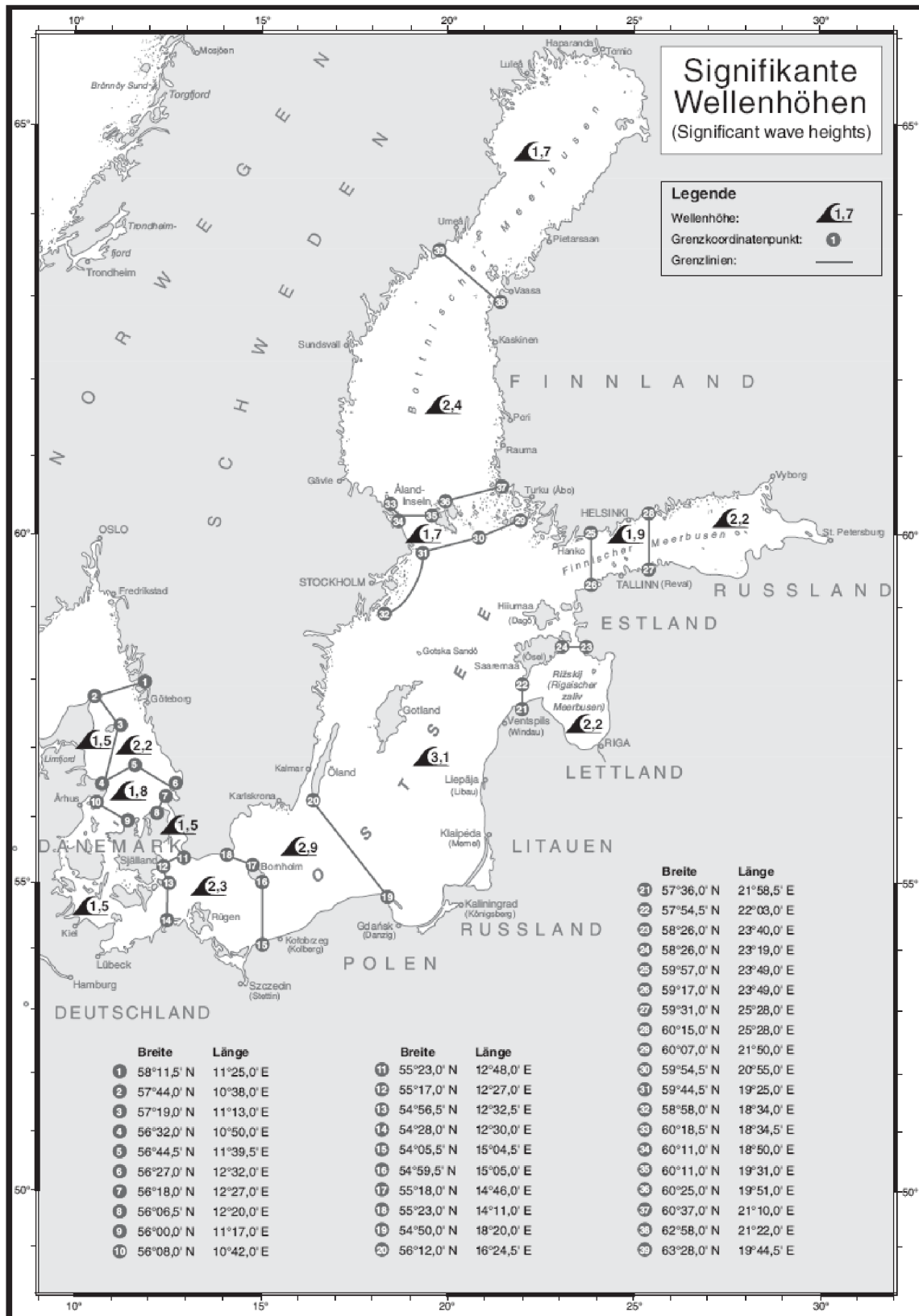
Kontaktinformationen der wichtigsten zuständigen nationalen Behörden

Die zuständigen Behörden im Sinne dieser Regelung sind:

Dänemark	Danish Maritime Authority Caspar Brands Plads 9 DK-4220 Korsør E-Mail: sfs@dma.dk
Estland	Estonian Transport Administration Maritime Safety and Supervision Department Valge 4 EE-11413 Tallinn E-Mail: ljo@transpordiamet.ee
Finnland	Finnish Transport and Communications Agency Traficom P.O. Box 320 FI-00059 TRAFICOM E-Mail: kirjaamo@traficom.fi
Deutschland	Bundesministerium für Digitales und Verkehr Postfach 20 01 00 D-53170 Bonn E-Mail: Ref-G16@bmdv.bund.de
Lettland	Maritime Administration of Latvia 5 Trijadibas str. LV-1048 Riga E-Mail: lja@lja.lv
Litauen	Maritime Department of Lithuanian Transport Safety Administration J. Janonio str. 24 LT-92251 Klaipeda E-Mail: mardep@ltsa.lrv.lt Mr. Linas Kasparavičius Director of Maritime Department E-Mail: linas.kasparavicius@ltsa.lrv.lt
Polen	Ministry of Infrastructure Chałburskiego 4/6 Str PL-00-928 Warsaw E-Mail: sekretariatDGM@mi.gov.pl
Schweden	Swedish Transport Agency SE-601 73 Norrköping E-Mail: sjofart@transportstyrelsen.se

§ 16 **Übergangsbestimmungen**

- (1) Schiffe, die vor dem 1. September 1984 gebaut wurden und bereits über eine Eignungsbescheinigung gemäß der Würzburg-Fassung dieses MoU verfügen, dürfen weiterhin gefährliche Güter gemäß dieser Eignungsbescheinigung stauen.
- (2) Auf Frachtschiffen und Fahrgastschiffen mit nicht mehr als einem Fahrgast je 1 m Schiffslänge dürfen Beförderungseinheiten unter Deck gestaut werden gemäß einer Genehmigung der zuständigen Behörde, die eine solche Stauung bis zum 31. Dezember 2002 zugelassen hat. In diesem Fall darf § 13 dieses MoU in diesem Deck nicht angewendet werden.



© Herausgegeben vom BUNDESAMT FÜR SEESCHIFFFAHRT UND HYDROGRAPHIE, Hamburg · Rostock
Alle Rechte vorbehalten

Grundsätze für die Änderung des Memorandums

Allgemeines

- 1) Das MoU kann auf einer Konferenz oder durch ein schriftliches Verfahren geändert werden.
- 2) Konferenzen oder schriftliche Verfahren sollten so terminiert werden, dass Änderungen an den internationalen Transportbestimmungen (ADR, RID und IMDG-Code) berücksichtigt werden können.
- 3) Eine Konferenz oder ein schriftliches Verfahren sollte von einem der teilnehmenden Länder üblicherweise in folgender Reihenfolge organisiert werden: Deutschland, Polen, Finnland, Estland, Litauen, Schweden, Dänemark, Lettland.
- 4) Jedes teilnehmende Land kann Änderungen am MoU vorschlagen. Änderungen können auch von Beobachterstaaten/Beobachterorganisationen, die von den teilnehmenden Ländern akzeptiert wurden, vorgeschlagen werden. Die teilnehmenden Länder sollten sich durch Konsens auf die Änderungen einigen.
- 5) Das überarbeitete MoU sollte vom Ausrichter vervielfältigt und in Umlauf gebracht werden, sobald neue Änderungen angenommen wurden. Die geänderten Textteile sollten am Rand gekennzeichnet werden.
- 6) Das überarbeitete MoU tritt sechs Monate nach Verfügbarkeit des neuen Wortlauts in Kraft, sofern kein anderer Termin vereinbart wurde.
- 7) Die Verteilung und die Kommunikation im Allgemeinen sollten auf elektronischem Wege erfolgen.

Konferenz

- 8) Änderungsvorschläge sollten mindestens drei Monate vor Beginn der nächsten Konferenz an den Ausrichter übermittelt werden. Der Ausrichter sollte die Vorschläge mindestens einen Monat vor der Konferenz an alle teilnehmenden Länder und Beobachterstaaten/Beobachterorganisationen verteilen. Alle teilnehmenden Länder und Beobachterstaaten/Beobachterorganisationen erhalten die Gelegenheit, innerhalb einer Frist von zwei Wochen nach der Verteilung eine Stellungnahme zu den übermittelten Dokumenten abzugeben.
- 9) Arbeitsgruppensitzungen zu speziellen Themen können in der Zeit zwischen den Konferenzen abgehalten werden. Die Berichte oder Änderungsvorschläge dieser Arbeitsgruppen sollten auf der Konferenz in derselben Art und Weise vorgestellt werden wie die anderen Vorschläge. Arbeitsgruppensitzungen können auch während einer Konferenz stattfinden, was möglichst im Voraus angekündigt werden sollte.

Schriftliches Verfahren

- 10) Anstelle einer Konferenz kann auch ein schriftliches Verfahren Anwendung finden, vorausgesetzt, dies wird von dem teilnehmenden Land, das mit der Ausrichtung der nächsten Konferenz beauftragt wurde, vorgeschlagen. In diesem Fall organisiert das beauftragte teilnehmende Land das schriftliche Verfahren.

- 11) Ein schriftliches Verfahren kann auch auf Antrag von mindestens drei teilnehmenden Ländern eingeleitet werden. In diesem Fall sollte das mit der Ausrichtung der letzten Konferenz beauftragte teilnehmende Land das schriftliche Verfahren organisieren.
- 12) Der Ausrichter verteilt Änderungsvorschläge an die teilnehmenden Länder und gibt die Frist für die Abgabe schriftlicher Stellungnahmen bekannt. Alle teilnehmenden Länder sollten innerhalb einer Frist von sechs Wochen eine Stellungnahme zu den übermittelten Änderungsvorschlägen abgeben. Falls der ursprüngliche Änderungsvorschlag auf der Grundlage der Stellungnahmen der teilnehmenden Länder abgeändert wird, sollte der überarbeitete Änderungsvorschlag erneut an die teilnehmenden Länder verteilt werden. Die teilnehmenden Länder müssen innerhalb einer Frist von vier Wochen nach der Verteilung des überarbeiteten Änderungsvorschlags erklären, ob sie dem geänderten Wortlaut des MoU zustimmen.
- 13) Die Änderungen sind angenommen, wenn alle teilnehmenden Länder ihnen zustimmen. Der Ausrichter teilt die Annahme der Änderungen mit und vervielfältigt und verteilt das überarbeitete MoU gemäß Absatz 5.
- 14) In diesem Fall übersenden alle teilnehmenden Länder dem Ausrichter eine unterzeichnete Druckfassung des überarbeiteten MoU. Die unterzeichneten Druckfassungen sind vom Ausrichter zu verwahren.