

Bundesgesetzblatt ⁸⁶⁵

Teil II

Z 1998

1995

Ausgegeben zu Bonn am 18. Oktober 1995

Nr. 31

Tag	Inhalt	Seite
13. 7. 95	Bekanntmachung über das Inkrafttreten der Internationalen Vereinbarung über die Nutzung von INMARSAT-Schiffs-Erdfunkstellen innerhalb des Küstenmeers und in Häfen	866
17. 7. 95	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens Nr. 17 der Internationalen Arbeitsorganisation über die Entschädigung bei Betriebsunfällen	871
8. 8. 95	Bekanntmachung der Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Ministerium für Verkehr und Kommunikation der Republik Estland über den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr auf der Straße	872
15. 8. 95	Bekanntmachung des deutsch-litauischen Abkommens über den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr auf der Straße	876
7. 9. 95	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Abkommens über die Rechtsstellung der Flüchtlinge	880
8. 9. 95	Bekanntmachung der deutsch-ungarischen Vereinbarung zur Änderung des deutsch-ungarischen Abkommens über die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Organisierten Kriminalität	881
11. 9. 95	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Madrider Abkommens über die internationale Registrierung von Marken	883
11. 9. 95	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Patentrechtsabkommens	883
11. 9. 95	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Abkommens von Nizza über die internationale Klassifikation von Waren und Dienstleistungen für die Eintragung von Marken	884
11. 9. 95	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Abkommens von Locarno zur Errichtung einer Internationalen Klassifikation für gewerbliche Muster und Modelle	884
11. 9. 95	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Straßburger Abkommens über die Internationale Patentrechtsklassifikation	885
9. 10. 95	Bekanntmachung der Änderungen der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle	885

**Bekanntmachung
über das Inkrafttreten der Internationalen Vereinbarung
über die Nutzung von INMARSAT-Schiffs-Erdfunkstellen
innerhalb des Küstenmeers und in Häfen**

Vom 13. Juli 1995

Die von der Bundesrepublik Deutschland in London am 23. März 1987 unterzeichnete Internationale Vereinbarung vom 16. Oktober 1985 über die Nutzung von INMARSAT-Schiffs-Erdfunkstellen innerhalb des Küstenmeers und in Häfen ist nach ihrem Artikel 8 Abs. 1 für die

Bundesrepublik Deutschland

am 12. September 1993

in Kraft getreten; die Ratifikationsurkunde war am 26. Oktober 1988 bei dem Generaldirektor der Internationalen Seefunksatelliten-Organisation (INMARSAT) hinterlegt worden.

Die Vereinbarung ist ferner am 12. September 1993 in Kraft getreten für:

Australien

Belgien

Chile

Dänemark

Finnland

Frankreich

nach Maßgabe der nachstehenden Erklärung:

(Übersetzung)

«En signant sans réserve d'approbation l'Accord international sur l'utilisation des stations terriennes INMARSAT de navires dans les limites de la mer territoriale et des ports, adopté à Londres le 16 octobre 1985 lors de la quatrième session de l'assemblée des parties d'INMARSAT, le Gouvernement de la République française déclare qu'il est dans ses intentions, dans le strict respect des dispositions des articles 3 et 4 dudit Accord, de restreindre l'exploitation du système INMARSAT dans ses ports et dans ses eaux territoriales, chaque fois que les circonstances l'exigeront.»

„Bei der ohne Vorbehalt der Genehmigung erfolgten Unterzeichnung der am 16. Oktober 1985 auf der vierten Tagung der Versammlung der Vertragsparteien der INMARSAT in London angenommenen Internationalen Vereinbarung über die Nutzung von INMARSAT-Schiffs-Erdfunkstellen innerhalb des Küstenmeers und in Häfen erklärt die Regierung der Französischen Republik, daß sie beabsichtigt, unter strikter Einhaltung der Artikel 3 und 4 der Vereinbarung den Betrieb des INMARSAT-Systems in ihren Häfen und Hoheitsgewässern einzuschränken, sooft die Umstände es erfordern.“

Griechenland

Indien

Indonesien

Italien

Kanada

Katar

Kuwait

Niederlande

(für das Königreich in Europa)

Norwegen

Österreich

Polen

Rumänien
Russische Föderation
Schweden
Singapur
Spanien
Südafrika
Vereinigtes Königreich

Die Vereinbarung ist weiterhin in Kraft getreten für:

Bulgarien	am	26. Juni 1995
China	am	3. November 1993
Kuba	am	15. September 1993
Liberia	am	13. Juni 1995
Malaysia	am	27. Juli 1994
Malediven	am	18. Februar 1994
Zypern	am	29. März 1994

Die Internationale Vereinbarung wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 13. Juli 1995

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Schürmann

**Internationale Vereinbarung
über die Nutzung von INMARSAT-Schiffs-Erdfunkstellen
innerhalb des Küstenmeers und in Häfen**

**International Agreement
on the Use of INMARSAT Ship Earth Stations
within the Territorial Sea and Ports**

**Projet d'accord international
sur l'utilisation des stations terriennes INMARSAT de navires
dans les limites de la mer territoriale et des ports**

(Übersetzung)

Preamble

The States Parties (hereinafter referred to as "Parties") to this Agreement,

Desiring to achieve the objectives envisaged in Recommendation 3 of the International Conference on the Establishment of an International Maritime Satellite System, 1975-1976, and

Having decided to improve the distress and safety of life at sea communications, and the efficiency and management of ships,

Have agreed as follows:

Article 1

(1) Pursuant to the provisions set forth in this Agreement and in accordance with navigational rights established under international law, Parties shall permit in their territorial seas and ports the operation of approved ship earth stations appertaining to the maritime space communication system provided by the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT) and properly installed aboard ships flying the flag of any other Party (hereinafter referred to as "INMARSAT Ship Earth Stations").

(2) Such permission shall at all times be restricted to the use of maritime mobile-satellite frequencies by the INMARSAT Ship Earth Station and shall be subject to compliance by the INMARSAT Ship Earth Station with the applicable Radio Regulations of the International Telecommunication Union and the conditions set forth in Article 2 of this Agreement.

Préambule

Les Etats Parties (ci-après dénommés «Parties») au présent Accord,

Souhaitant atteindre les objectifs prévus par la Recommandation 3 de la Conférence internationale relative à la création d'un système international de télécommunications maritimes par satellites, 1975-1976, et

Ayant décidé d'améliorer les communications pour la sauvegarde de la vie en mer ainsi que l'efficacité et la gestion des navires,

Sont convenus de ce qui suit:

Article 1

1) Conformément aux dispositions prévues par le présent Accord et dans le respect des droits relatifs à la navigation reconnus par le droit international, les Parties autorisent, dans leur mer territoriale et dans leurs ports, l'exploitation de stations terriennes de navire agréées, relevant du système de télécommunications maritimes spatiales mis en place par l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites (INMARSAT) et installées selon les normes sur des navires battant pavillon de toute autre Partie (ci-après dénommées «stations terriennes INMARSAT de navires»).

2) Cette autorisation est à tout moment limitée à l'utilisation par les stations terriennes INMARSAT de navires des fréquences du système mobile maritime par satellite et sous réserve du respect par lesdites stations des dispositions pertinentes du règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications et des conditions énoncées à l'Article 2 du présent Accord.

Präambel

Die Staaten, die Vertragsparteien dieser Vereinbarung sind (im folgenden als „Vertragsparteien“ bezeichnet) –

in dem Wunsch, die in Empfehlung 3 der Internationalen Konferenz von 1975 bis 1976 über die Errichtung eines Internationalen Seefunksatellitensystems angestrebten Ziele zu erreichen, und

entschlossen, die Not- und Sicherheitsfunkverbindungen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, die Leistungsfähigkeit und den Einsatz von Schiffen zu verbessern –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Nach Maßgabe dieser Vereinbarung und im Einklang mit den völkerrechtlich anerkannten Schiffsfahrtsrechten gestatten die Vertragsparteien in ihrem Küstenmeer und in ihren Häfen den Betrieb zugelassener Schiffs-Erdfunkstellen, die zu dem von der Internationalen Seefunksatelliten-Organisation (INMARSAT) bereitgestellten See-Weltraumfunksystem gehören und auf Schiffen, welche die Flagge einer anderen Vertragspartei führen, ordnungsgemäß installiert sind (im folgenden als „INMARSAT-Schiffs-Erdfunkstellen“ bezeichnet).

(2) Eine solche Erlaubnis ist stets auf die Nutzung von Frequenzen des beweglichen Seefunkdienstes über Satelliten durch die INMARSAT-Schiffs-Erdfunkstellen beschränkt und gilt vorbehaltlich der Einhaltung der anzuwendenden Vollzugsordnung für den Funkdienst der Internationalen Fernmelde-Union und des Artikels 2 dieser Vereinbarung durch die INMARSAT-Schiffs-Erdfunkstellen.

Article 2

(1) The operation of INMARSAT Ship Earth Stations shall be subject to the following conditions:

- (a) it shall not be prejudicial to the peace, good order and security of the Coastal State;
- (b) it shall not cause harmful interference to other radio services operating within the boundaries of the Coastal State's territory;
- (c) it shall give priority to distress and safety transmissions in accordance with relevant international conventions and, in particular, the Radio Regulations of the International Telecommunication Union;
- (d) safeguard measures shall be taken, subject to relevant safety regulations, during the operation of INMARSAT Ship Earth Stations in an area containing the presence of explosive gases, in particular during operations relating to oil and other inflammable substances;
- (e) INMARSAT Ship Earth Stations shall be subject to inspection by the authorities of the Coastal State at the latter's request, without prejudice to the navigational rights established under international law.

(2) In this Agreement, "Coastal State" means the State in whose territorial sea and ports the INMARSAT Ship Earth Station, subject to the provisions of this Agreement, is operating.

Article 3

Parties may, without prejudice to navigational rights established under international law, restrict, suspend or prohibit the operation of INMARSAT Ship Earth Stations in ports and areas of territorial sea specified by them. Without prejudice to the entry into force of such restriction, suspension or prohibition, as determined by the Party, it shall be notified to the Depositary of this Agreement as soon as possible.

Article 4

Without prejudice to distress and safety communications, the permission referred to in paragraph (1) of Article 1 of this Agreement may be limited to the rights which the flag State grants under paragraph (1) of Article 1 within its territorial sea and ports to the ships of the Coastal State concerned.

Article 5

Nothing in the present Agreement shall be construed as preventing the granting of

Article 2

1) L'exploitation des stations terriennes INMARSAT de navires est soumise aux conditions suivantes:

- a) elle n'est pas préjudiciable à la paix, au bon ordre et à la sécurité de l'Etat côtier;
- b) elle ne crée pas d'interférences nuisibles avec les autres services de radio exploités dans les limites du territoire de l'Etat côtier;
- c) elle donne priorité aux transmissions de détresse et de sécurité conformément aux conventions internationales pertinentes et notamment au Règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications;
- d) des mesures de sécurité sont prises, compte tenu des règlements de sécurité pertinents, lors de l'exploitation de stations terriennes INMARSAT de navires dans une zone où l'on se trouve en présence de gaz explosifs et particulièrement lors d'opérations touchant au pétrole ou aux autres substances inflammables;
- e) les stations terriennes INMARSAT de navires sont passibles d'un contrôle de la part des autorités de l'Etat côtier à la demande de celui-ci, sans préjudice des droits relatifs à la navigation reconnus par le droit international.

2) Au sens du présent Accord, l'expression «Etat côtier» désigne l'Etat dans la mer territoriale et les ports duquel la station terrienne INMARSAT de navires est exploitée conformément avec les dispositions du présent Accord.

Article 3

Sans préjudice des droits relatifs à la navigation reconnus par le droit international, les Parties peuvent limiter, suspendre ou interdire l'exploitation des stations terriennes INMARSAT de navires dans les ports et les zones de la mer territoriale qu'elles auront désignées. Ces limitations, suspensions ou interdictions telles que décidées par la Partie concernée, sont notifiées au Dépositaire du présent Accord aussi rapidement que possible. Elles entrent en vigueur indépendamment de ladite notification.

Article 4

Sans porter atteinte aux communications de détresse et de sécurité, l'Etat côtier peut, dans le cadre de l'autorisation mentionnée au paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er} du présent Accord, limiter les droits accordés aux navires de l'Etat du pavillon à ceux concédés par ce dernier, dans sa mer territoriale et dans ses ports, aux navires de l'Etat côtier en vertu du même paragraphe.

Article 5

Rien dans le présent Accord ne doit être interprété comme pouvant empêcher l'octroi

Artikel 2

(1) Der Betrieb der INMARSAT-Schiffs-Erdfunkstellen unterliegt den folgenden Bedingungen:

- a) er darf den Frieden, die gute Ordnung und die Sicherheit des Küstenstaats nicht beeinträchtigen;
- b) er darf keine schädlichen Störungen anderer Funkdienste verursachen, die innerhalb der Grenzen des Hoheitsgebiets des Küstenstaats betrieben werden;
- c) er hat im Einklang mit einschlägigen internationalen Übereinkünften und insbesondere der Vollzugsordnung für den Funkdienst der Internationalen Fernmelde-Union Not- und Sicherheitsaussendungen Vorrang einzuräumen;
- d) während des Betriebs von INMARSAT-Schiffs-Erdfunkstellen in einem Gebiet, in dem explosive Gase vorhanden sind, insbesondere während Arbeiten im Zusammenhang mit Öl und anderen feuergefährlichen Stoffen, müssen unter Einhaltung einschlägiger Sicherheitsvorschriften Schutzmaßnahmen ergriffen werden;
- e) INMARSAT-Schiffs-Erdfunkstellen unterliegen auf Antrag des Küstenstaats der Prüfung durch dessen Behörden; völkerrechtlich anerkannte Schiffsfahrtsrechte bleiben unberührt.

(2) In dieser Vereinbarung bezeichnet „Küstenstaat“ den Staat, in dessen Küstenmeer und Häfen die INMARSAT-Schiffs-Erdfunkstellen unter Einhaltung dieser Vereinbarung betrieben werden.

Artikel 3

Die Vertragsparteien können unbeschadet der völkerrechtlich anerkannten Schiffsfahrtsrechte den Betrieb von INMARSAT-Schiffs-Erdfunkstellen in von ihnen bestimmten Häfen und Gebieten des Küstenmeers einschränken, vorübergehend einstellen lassen oder untersagen. Unbeschadet des Wirksamwerdens einer solchen von der Vertragspartei beschlossenen Einschränkung, vorübergehenden Einstellung oder Untersagung wird diese so bald wie möglich dem Verwahrer dieser Vereinbarung notifiziert.

Artikel 4

Unbeschadet des Not- und Sicherheitsfunkverkehrs kann die in Artikel 1 Absatz 1 bezeichnete Erlaubnis auf die Rechte begrenzt werden, die der Flaggenstaat nach Artikel 1 Absatz 1 den Schiffen des betreffenden Küstenstaats innerhalb seines Küstenmeers und in seinen Häfen gewährt.

Artikel 5

Diese Vereinbarung ist nicht so auszulegen, als hindere sie eine Vertragspartei

any wider facilities by a Party in respect of the operation of INMARSAT Ship Earth Stations.

Article 6

This Agreement shall not apply to warships and other government ships operated for non-commercial purposes.

Article 7

(1) Any State may become Party to this Agreement by:

- (a) signature; or
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession or adhesion.

(2) This Agreement shall remain open for signature in London from 1 January 1986 until it enters into force and shall thereafter remain open for accession or adhesion.

Article 8

(1) This Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date on which twenty-five (25) States have become Parties.

(2) For a State whose instrument of ratification, acceptance, approval, accession or adhesion is deposited after the date on which this Agreement enters into force, this Agreement shall enter into force on the date of such deposit.

Article 9

A Party may withdraw from this Agreement at any time by notification to the Depositary. Such withdrawal shall take effect ninety (90) days after the date of receipt by the Depositary of the Party's written notification to withdraw.

Article 10

(1) The Director General of INMARSAT shall be the Depositary of this Agreement.

(2) The Depositary shall, in particular, promptly notify all Parties to this Agreement of:

- (a) any signature of this Agreement;
- (b) the date of entry into force of this Agreement;
- (c) any deposit of instruments of ratification, acceptance, approval, accession or adhesion;
- (d) the date on which a State has ceased to be a Party to this Agreement;
- (e) any other notifications and communications relating to this Agreement.

l'octroi de plus amples facilités par une Partie quant à l'exploitation des stations terriennes INMARSAT de navires.

Article 6

Le présent Accord ne s'applique pas aux navires de guerre et aux autres navires d'Etat utilisés à des fins non commerciales.

Article 7

1) Tout Etat peut devenir Partie de cet Accord par:

- a) signature: ou
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation: ou
- c) accession ou adhésion.

2) Le présent Accord reste ouvert à la signature, à Londres à partir du 1^{er} janvier 1986 jusqu'à son entrée en vigueur. Il demeure ensuite ouvert à l'accession ou à l'adhésion.

Article 8

1) Le présent Accord entre en vigueur trente (30) jours après la date à laquelle vingt-cinq (25) Etats deviennent Parties.

2) Pour l'Etat dont les instruments de ratification, d'acceptation, d'accession ou d'adhésion sont déposés après la date à laquelle le présent Accord entre en vigueur, ledit Accord entre en vigueur à la date à laquelle est fait ce dépôt.

Article 9

Une Partie peut, par notification adressée au Dépositaire, se retirer de l'Accord à tout moment. Ce retrait prend effet quatre-vingt-dix (90) jours après la date de réception par le Dépositaire de la notification écrite par la Partie de se retirer.

Article 10

1) Le Directeur Général d'INMARSAT est le Dépositaire du présent Accord.

2) En particulier, le Dépositaire informe au plus tôt toutes les Parties au présent Accord:

- a) de toute signature de l'Accord;
- b) de la date de l'entrée en vigueur de l'Accord;
- c) de tout dépôt d'instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation, d'accession ou d'adhésion;
- d) de la date à laquelle une Partie a cessé d'être Partie du présent Accord;
- e) des autres notifications et communications ayant trait au présent Accord.

darán, in bezug auf den Betrieb von INMARSAT-Schiffs-Erdfunkstellen umfassendere Erleichterungen zu gewähren.

Artikel 6

Diese Vereinbarung gilt nicht für Kriegsschiffe und andere Staatsschiffe, die für nichtkommerzielle Zwecke betrieben werden.

Artikel 7

(1) Ein Staat kann Vertragspartei dieser Vereinbarung werden,

- a) indem er sie unterzeichnet,
- b) indem er sie vorbehaltlich der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet und später ratifiziert, annimmt oder genehmigt oder
- c) indem er ihr beitrifft.

(2) Diese Vereinbarung liegt vom 1. Januar 1986 bis zu ihrem Inkrafttreten in London zur Unterzeichnung und danach zum Beitritt auf.

Artikel 8

(1) Diese Vereinbarung tritt dreißig (30) Tage nach dem Tag in Kraft, an dem fünf-undzwanzig (25) Staaten Vertragsparteien geworden sind.

(2) Für einen Staat, dessen Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde nach Inkrafttreten dieser Vereinbarung hinterlegt wird, tritt diese Vereinbarung mit dem Tag der Hinterlegung in Kraft.

Artikel 9

Eine Vertragspartei kann durch Notifikation an den Verwahrer jederzeit von dieser Vereinbarung zurücktreten. Ein solcher Rücktritt wird neunzig (90) Tage nach Eingang der schriftlichen Rücktrittsnotifikation der Vertragspartei beim Verwahrer wirksam.

Artikel 10

(1) Der Generaldirektor der INMARSAT ist Verwahrer dieser Vereinbarung.

(2) Der Verwahrer notifiziert allen Vertragsparteien dieser Vereinbarung umgehend

- a) jede Unterzeichnung dieser Vereinbarung,
- b) den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Vereinbarung,
- c) jede Hinterlegung von Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunden,
- d) den Zeitpunkt des Ausscheidens eines Staates als Vertragspartei dieser Vereinbarung,
- e) alle anderen Notifikationen und Mitteilungen im Zusammenhang mit dieser Vereinbarung.

(3) Upon entry into force of this Agreement, the Depositary shall transmit a certified copy to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations. At the same time, the Depositary shall transmit a certified copy of this Agreement to the International Telecommunication Union and to the International Maritime Organization.

3) Lors de l'entrée en vigueur de l'Accord, le Dépositaire en transmet une copie certifiée conforme au Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies pour enregistrement et publication, conformément aux dispositions de l'article 102 de la Charte des Nations Unies. Le Dépositaire transmet, en même temps, une copie de l'Accord certifiée conforme à l'Union internationale des télécommunications et à l'Organisation maritime internationale.

(3) Sogleich nach Inkrafttreten dieser Vereinbarung übermittelt der Verwahrer dem Generalsekretär der Vereinten Nationen eine beglaubigte Abschrift zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen. Gleichzeitig übermittelt der Verwahrer der Internationalen Fernmelde-Union und der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation eine beglaubigte Abschrift dieser Vereinbarung.

Article 11

This Agreement is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, all the texts being equally authentic, and shall be deposited with the Depositary, who shall send a certified copy to Parties.

Article 11

Le présent Accord est établi en un seul exemplaire en langues anglaise, française, russe et espagnole, tous les textes faisant également foi, et est déposé auprès du Dépositaire qui adresse une copie certifiée conforme aux Parties.

Artikel 11

Diese Vereinbarung ist in einer Urschrift in englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache abgefaßt, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist; sie wird beim Verwahrer hinterlegt; dieser übermittelt den Vertragsparteien eine beglaubigte Abschrift.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Zu Urkund dessen haben die von ihren Regierungen hierzu gehörig befugten Unterzeichneten diese Vereinbarung unterschrieben.

Done at London on this sixteenth day of October of the year One Thousand Nine Hundred and Eighty-Five.

Fait a Londres ce seize octobre mil neuf cent quatre-vingt-cinq.

Geschehen zu London am 16. Oktober 1985.

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Übereinkommens Nr. 17
der Internationalen Arbeitsorganisation
über die Entschädigung bei Betriebsunfällen**

Vom 17. Juli 1995

Lettland hat der Internationalen Arbeitsorganisation am 3. Dezember 1991, dem Tag der Wiederaufnahme in die Internationale Arbeitsorganisation, die Weiteranwendung des Übereinkommens Nr. 17 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 10. Juni 1925 über die Entschädigung bei Betriebsunfällen (BGBl. 1955 II S. 93) notifiziert, das für Lettland am 29. Mai 1928 in Kraft getreten ist.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 21. Dezember 1994 (BGBl. 1995 II S. 42).

Bonn, den 17. Juli 1995

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Schürmann

**Bekanntmachung
der Vereinbarung
zwischen dem Bundesministerium für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
und dem Ministerium für Verkehr und Kommunikation der Republik Estland
über den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr auf der Straße**

Vom 8. August 1995

Die in Tallinn am 6. April 1993 unterzeichnete Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Ministerium für Verkehr und Kommunikation der Republik Estland über den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr auf der Straße ist nach ihrem Artikel 19

am 9. Oktober 1993

in Kraft getreten; sie wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 8. August 1995

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Henke

**Vereinbarung
zwischen dem Bundesministerium für Verkehr
der Bundesrepublik Deutschland
und dem Ministerium für Verkehr und Kommunikation
der Republik Estland
über den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr auf der Straße**

Das Bundesministerium für Verkehr der
Bundesrepublik Deutschland
und
das Ministerium für Verkehr und Kommunikation
der Republik Estland –

in dem Wunsch, den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr auf der Straße zu regeln und zu fördern –

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Diese Vereinbarung bezieht sich auf die Beförderung von Personen und Gütern im grenzüberschreitenden Straßenverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Estland und im Transit durch diese Staaten durch Unternehmer, die im Hoheitsgebiet ihres Staates zur Ausführung dieser Beförderungen berechtigt sind.

**Abschnitt I
Personenverkehr**

Artikel 2

(1) Personenverkehr im Sinne dieser Vereinbarung ist die Beförderung von Personen und deren Gepäck mit Kraftomnibussen

auf eigene Rechnung oder auf Rechnung Dritter. Das gilt auch für Leerfahrten im Zusammenhang mit diesen Verkehrsdiensten.

(2) Als Kraftomnibusse gelten Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von mehr als neun Personen (einschließlich Fahrer) geeignet und bestimmt sind.

Artikel 3

(1) Linienvverkehr ist die regelmäßige Beförderung von Personen in einer bestimmten Verkehrsverbindung nach im voraus festgelegten und veröffentlichten Fahrplänen, Beförderungsentgelten und -bedingungen, bei denen Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen ein- und aussteigen können. Dies gilt auch für Verkehre, die im wesentlichen wie Linienvverkehre durchgeführt werden.

(2) Als Linienvverkehr im Sinne dieser Vereinbarung gilt unabhängig davon, wer den Ablauf der Fahrten bestimmt, auch die regelmäßige Beförderung bestimmter Kategorien von Personen unter Ausschluß anderer Fahrgäste, soweit die Merkmale des Linienvverkehrs nach Absatz 1 gegeben sind. Diese Beförderungen, insbesondere die Beförderung von Arbeitnehmern zur Arbeitsstelle und von dort zu ihrer Wohnung, werden als „Sonderformen des Linienvverkehrs“ bezeichnet.

(3) Linienvverkehre im Wechsel- oder Transitverkehr bedürfen der Genehmigung der zuständigen Behörden beider Seiten. Die Genehmigung wird im gegenseitigen Einvernehmen nach Maßga-

be des geltenden Rechts der jeweiligen Vertragspartei erteilt. Die Genehmigung kann für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren erteilt werden.

(4) Änderungen des Linienverlaufs, der Haltestellen, der Fahrpläne, der Beförderungsentgelte und -bedingungen bedürfen der vorherigen Zustimmung der zuständigen Behörden beider Seiten. Das gleiche gilt für die Einstellung des Betriebs.

(5) Anträge auf Einrichtung eines Linienverkehrs sowie Anträge gemäß Absatz 4 sind bei der zuständigen Behörde der Seite einzureichen, in deren Hoheitsgebiet das Unternehmen seinen Betriebssitz hat. Die Anträge sind mit einer Stellungnahme der zuständigen Behörde der einen Vertragspartei unmittelbar an die zuständige Behörde der anderen Vertragspartei zu übersenden.

(6) Die Anträge nach den Absätzen 4 und 5 müssen insbesondere folgende Angaben enthalten:

1. Name und Vorname oder Firma sowie vollständige Anschrift des antragstellenden Unternehmens;
2. Art des Verkehrs;
3. beantragte Genehmigungsdauer;
4. Betriebszeitraum und Zahl der Fahrten (z. B. täglich, wöchentlich);
5. Fahrplan;
6. genaue Linienführung (Haltestellen zum Aufnehmen und Absetzen der Fahrgäste/andere Haltestellen/Grenzübergangsstellen);
7. Länge der Linie in Kilometern: Hinfahrt/Rückfahrt;
8. Länge der Tagesfahrtstrecke;
9. Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer;
10. Zahl der Sitzplätze der einzusetzenden Kraftomnibusse;
11. Beförderungsentgelte und -bedingungen (Tarife).

Artikel 4

(1) Pendelverkehr ist der Verkehrsdienst, bei dem vorab gebildete Gruppen von Fahrgästen bei mehreren Hin- und Rückfahrten von demselben Ausgangsgebiet zu demselben Zielgebiet befördert werden. Diese Gruppen, die aus Fahrgästen bestehen, die die Hinfahrt gemeinsam zurücklegen oder zurückgelegt haben, werden bei einer späteren Fahrt zum Ausgangsort zurückgebracht. Unter Ausgangsgebiet und Zielgebiet sind der Ort des Reiseantritts und der Ort des Reiseziels sowie die in einem Umkreis von 50 km gelegenen Orte zu verstehen. Neben der Beförderungsleistung muß die Unterkunft der Reisegruppe mit oder ohne Verpflegung am Zielort und gegebenenfalls während der Reise eingeschlossen sein. Die erste Rückfahrt und die letzte Hinfahrt in der Reihe der Pendelfahrten müssen Leerfahrten sein.

(2) Die Zuordnung eines Verkehrsdienstes zum Pendelverkehr wird nicht dadurch berührt, daß mit Zustimmung der zuständigen Behörde der betreffenden Seite oder der betreffenden Seiten Reisende abweichend von Absatz 1 die Rückfahrt mit einer anderen Gruppe vornehmen.

(3) Pendelverkehre bedürfen im Einzelfall der Genehmigung der zuständigen Behörde der anderen Seite. Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung ist unmittelbar an die zuständige Behörde der anderen Seite zu richten. Er soll sechzig Tage vor Aufnahme des Verkehrs gestellt werden.

(4) Anträge auf Genehmigung eines Pendelverkehrs nach Absatz 3 müssen außer den Angaben nach Artikel 3 Absatz 6 zusätzlich die Reisedaten, die Zahl der Fahrten und Angaben über den Ort, die Hotels oder sonstige Einrichtungen, in denen die Fahrgäste während ihres Aufenthalts untergebracht werden sollen, sowie über die Dauer des Aufenthalts enthalten.

(5) Die Grundsätze über das Genehmigungsverfahren bei Pendelverkehren, die zu verwendenden Genehmigungsvordrucke

und die zuständigen Behörden werden von den Vertragsparteien erforderlichenfalls in der Gemischten Kommission nach Artikel 16 vereinbart.

(6) Bei Pendelverkehren im Sinne des Absatzes 1 führen die Unternehmen eine Fahrgastliste mit, die bei der Einreise in das Hoheitsgebiet der anderen Seite von deren Grenzbehörde abzustempeln ist.

Artikel 5

(1) Gelegenheitsverkehr ist der Verkehr, der nicht Linienverkehr im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 und auch nicht Pendelverkehr im Sinne von Artikel 4 ist.

(2) Gelegenheitsverkehre im Wechsel- oder Transitverkehr bedürfen keiner Genehmigung, wenn es sich um eine der nachstehend genannten Fahrten handelt:

a) um Fahrten, die mit einem Kraftfahrzeug durchgeführt werden, das auf der gesamten Fahrtstrecke die gleiche Reisegruppe befördert und sie an den Ausgangsort zurückbringt (Rundfahrten mit geschlossenen Türen),

oder

b) um Verkehre, bei denen zur Hinfahrt Fahrgäste aufgenommen werden und bei denen die Rückfahrt eine Leerfahrt ist (Leerrückfahrten),

oder

c) um Leereinfahrten, um eine Reisegruppe, die zuvor von demselben Unternehmen mit einem Verkehr nach Buchstabe b befördert worden ist, wieder aufzunehmen und an den Ausgangsort zurückzubringen.

(3) Bei Gelegenheitsverkehren dürfen unterwegs Fahrgäste weder aufgenommen noch abgesetzt werden, es sei denn, daß die zuständige Behörde der betreffenden Seite dies gestattet.

(4) Gelegenheitsverkehre, die nicht den Bestimmungen des Absatzes 2 entsprechen, bedürfen in jedem Fall der Genehmigung der zuständigen Behörde der jeweils anderen Seite. Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung ist unmittelbar an die zuständige Behörde der anderen Seite zu richten. Er soll mindestens vier Wochen vor Aufnahme des Verkehrs gestellt werden.

(5) Die Anträge nach Absatz 4 müssen insbesondere folgende Angaben enthalten:

1. Name und Vorname oder Firma sowie vollständige Anschrift des Unternehmens sowie gegebenenfalls des Reiseveranstalters, der den Beförderungsauftrag erteilt hat;
2. Staat, in dem die Reisegruppe gebildet wird;
3. Ausgangs- und Zielort der Fahrt;
4. Fahrtstrecke mit Grenzübergangsstellen;
5. Daten der Hin- und Rückfahrt;
6. Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer;
7. Amtliche Kennzeichen und Zahl der Sitzplätze der einzusetzenden Kraftomnibusse.

(6) Als Kontrolldokument für genehmigungsfreie Gelegenheitsverkehre nach Absatz 2 verwenden Unternehmer mit Sitz in der Republik Estland das Fahrtenblatt gemäß Anlage 1 und Unternehmer mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland das Fahrtenblatt gemäß Anlage 2. Das Fahrtenblatt ist vor Beginn der Fahrt vollständig auszufüllen.

Artikel 6

(1) Die nach Artikel 3 Absatz 3, Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absätze 3 und 4 erteilten Genehmigungen dürfen nur von dem Unternehmen genutzt werden, dem sie erteilt werden. Sie dürfen weder auf ein anderes Unternehmen übertragen werden, noch, im Falle des Gelegenheitsverkehrs, für andere als in der Genehmigung angegebene Kraftfahrzeuge genutzt werden.

(2) Die Genehmigungen berechtigen nicht, Personen zwischen zwei im Hoheitsgebiet der anderen Seite liegenden Orten zu befördern (Kabotageverbot).

Abschnitt II Güterverkehr

Artikel 7

Unternehmer des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs bedürfen für Beförderungen zwischen dem Staat, in dem das verwendete Kraftfahrzeug zugelassen ist, und dem anderen Staat (Wechselverkehr) sowie im Transitverkehr durch den anderen Staat einer Genehmigung der zuständigen Behörde dieser Seite.

Artikel 8

(1) Die Genehmigung wird dem Unternehmer erteilt. Sie gilt nur für ihn selbst und ist nicht übertragbar.

(2) Eine Genehmigung ist für jedes Lastkraftfahrzeug und für jede Zugmaschine erforderlich. Sie gilt zugleich für den mitgeführten Anhänger oder Sattelanhänger unabhängig vom Ort seiner Zulassung.

(3) Eine Genehmigung gilt im Wechsel- und Transitverkehr für eine beliebige Anzahl von Fahrten während der in ihr bestimmten Zeit (Zeitgenehmigung) oder für jeweils eine oder mehrere Hin- und Rückfahrten in dem in der Genehmigung angegebenen Zeitraum (Fahrtdgenehmigung).

(4) Beförderungen zwischen dem anderen Staat und einem dritten Staat sind nur zulässig, wenn dabei der Staat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, auf verkehrsüblichem Weg durchfahren wird oder hierfür besondere Genehmigungen erteilt werden.

(5) Die Genehmigung berechtigt nicht, Beförderungen von Gütern zwischen zwei im Hoheitsgebiet der anderen Seite liegenden Orten durchzuführen (Kabotageverbot).

(6) Für den nach dieser Vereinbarung vorgesehenen Güterverkehr sind Frachtpapiere erforderlich, deren Form dem international üblichen Muster entsprechen muß.

Artikel 9

(1) Keiner Genehmigung bedürfen Leerfahrten und Beförderungen von

1. Gegenständen oder Materialien, die ausschließlich zur Werbung oder Information bestimmt sind, im Wechselverkehr (z. B. Messe- und Ausstellungsgut);
2. Geräten und Zubehör zu oder von Theater-, Musik-, Film-, Sport- oder Zirkusveranstaltungen sowie zu oder von Rundfunk-, Film- oder Fernsehaufnahmen im Wechselverkehr;
3. beschädigten Fahrzeugen (Rückführungen);
4. Leichen;
5. Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich des Gesamtgewichts der Anhänger, 6 t oder deren zulässige Nutzlast, einschließlich der Nutzlast der Anhänger, 3,5 t nicht übersteigt;
6. Medikamenten, medizinischen Geräten und Ausrüstungen sowie anderen zur Hilfeleistung in dringenden Notfällen (insbesondere bei Naturkatastrophen) bestimmten Gütern;
7. lebenden Tieren.

(2) Die Gemischte Kommission nach Artikel 16 kann weitere Beförderungen von der Genehmigungspflicht ausnehmen.

Artikel 10

(1) Die für Unternehmer der Republik Estland erforderlichen Genehmigungen werden durch das Bundesministerium für Ver-

kehr der Bundesrepublik Deutschland erteilt und vom Ministerium für Verkehr und Kommunikation der Republik Estland oder den von ihm beauftragten Behörden ausgegeben.

(2) Die für Unternehmer der Bundesrepublik Deutschland erforderlichen Genehmigungen werden durch das Ministerium für Verkehr und Kommunikation der Republik Estland erteilt und von dem Bundesministerium für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland oder von den von ihm beauftragten Behörden ausgegeben.

Artikel 11

(1) Die Gemischte Kommission nach Artikel 16 dieser Vereinbarung legt unter Berücksichtigung des Außenhandels und des Transitverkehrs die Anzahl der für jede Seite jährlich zur Verfügung stehenden Genehmigungen fest.

(2) Die vereinbarte Anzahl der Genehmigungen kann im Bedarfsfall nach Maßgabe des Artikels 16 dieser Vereinbarung geändert werden.

(3) Inhalt und Form der Genehmigungen werden von der Gemischten Kommission nach Artikel 16 dieser Vereinbarung festgelegt.

Abschnitt III

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 12

Bei der Durchführung von Beförderungen aufgrund dieser Vereinbarung entfallen für Beförderungsunternehmer der Vertragsparteien Zollabfertigungsgebühren, Einfuhrabgaben (Zoll, Einfuhrumsatzsteuer und Mineralölsteuer) und die Genehmigungspflicht für die Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von:

- a) Kraftstoff, der in den für das jeweilige Kraftfahrzeugmodell vorgesehenen Hauptbehältern, die technisch und vom Aufbau her mit der Kraftstoffanlage verbunden sind, mitgeführt wird; die Abgabefreiheit für Treibstoffe in den Hauptbehältern von eingeführten Nutzfahrzeugen und von Spezialcontainern ist bei Kraftomnibussen auf eine Menge von 600 Litern je Fahrzeug, im übrigen auf eine Menge von 200 Litern je Fahrzeug oder Spezialcontainer beschränkt; Treibstoff zum Betrieb von Kühl- oder sonstigen Anlagen in Nutzfahrzeugen sind zusätzlich bis zu einer Menge von 200 Litern je Anlage abgabenfrei;
- b) Schmierstoffen, die sich im Kraftfahrzeug befinden und die dem normalen Bedarf für den Betrieb während der Beförderung entsprechen;
- c) Ersatzteilen und Werkzeug zur Instandsetzung des Kraftfahrzeugs, mit dem die grenzüberschreitende Beförderung durchgeführt wird; nicht verwendete Ersatzteile sowie ausgewechselte Altteile müssen wieder ausgeführt oder nach den Bestimmungen der jeweiligen Vertragspartei zollamtlich behandelt werden.

Artikel 13

Wenn das Gewicht oder die Abmessungen des Fahrzeugs oder der Ladung die im jeweils anderen Staat zulässigen Grenzwerte überschreiten, ist eine Ausnahmegenehmigung der zuständigen Behörde dieser Vertragspartei erforderlich.

Artikel 14

(1) Die Unternehmer sind verpflichtet, die im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei geltenden Bestimmungen des Verkehrs- und Kraftfahrzeugrechts sowie die jeweils geltenden Zollbestimmungen einzuhalten.

(2) Genehmigungen, Kontrolldokumente und die sonst erforderlichen Dokumente sind bei allen Fahrten im Fahrzeug mitzuführen, auf Verlangen Vertretern der zuständigen Kontrollbehörden vorzuzeigen und zur Prüfung auszuhändigen.

(3) Bei schweren oder wiederholten Zuwiderhandlungen eines Unternehmers und seines Fahrpersonals gegen das im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei geltende Recht und gegen die Bestimmungen dieser Vereinbarung treffen die zuständigen Behörden der Seite, in deren Hoheitsgebiet das Kraftfahrzeug zugelassen ist, auf Ersuchen der zuständigen Behörde der Seite, in deren Hoheitsgebiet die Zuwiderhandlung begangen wurde, eine der folgenden Maßnahmen:

- a) Aufforderung an den verantwortlichen Unternehmer, die geltenden Vorschriften einzuhalten (Verwarnung);
- b) vorübergehender Ausschuß vom Verkehr;
- c) Einstellung der Ausgabe von Genehmigungen an den verantwortlichen Unternehmer oder Entzug einer bereits erteilten Genehmigung für den Zeitraum, für den die zuständige Behörde der anderen Seite den Unternehmer vom Verkehr ausgeschlossen hat.

(4) Die Maßnahme nach Absatz 3 Buchstabe b kann auch unmittelbar von der zuständigen Behörde der Seite ergriffen werden, in deren Hoheitsgebiet die Zuwiderhandlung begangen worden ist.

(5) Die zuständigen Behörden beider Vertragsparteien unterrichten einander nach Maßgabe des Artikels 15 über die getroffenen Maßnahmen.

Artikel 15

Soweit aufgrund dieser Vereinbarung nach Maßgabe des innerstaatlichen Rechts personenbezogene Daten übermittelt werden, gelten die nachfolgenden Bestimmungen:

1. Die Nutzung der Daten durch den Empfänger ist nur zu dem angegebenen Zweck und zu den durch die übermittelnde Seite vorgeschriebenen Bedingungen zulässig.
2. Der Empfänger unterrichtet die übermittelnde Stelle auf Ersuchen über die Verwendung der übermittelten Daten und über die dadurch erzielten Ergebnisse.
3. Personenbezogene Daten dürfen ausschließlich an die zuständigen Behörden übermittelt werden. Die weitere Übermittlung an andere Stellen darf nur mit vorheriger Zustimmung der übermittelnden Stelle erfolgen.
4. Die übermittelnde Stelle ist verpflichtet, auf die Richtigkeit der zu übermittelnden Daten sowie auf die Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit in Bezug auf den mit der Übermittlung verfolgten Zweck zu achten. Dabei sind die nach dem jeweiligen innerstaatlichen Recht geltenden Übermittlungsverbote zu beachten. Erweist sich, daß unrichtige Daten oder Daten, die nicht übermittelt werden durften, übermittelt worden sind, so ist dies dem Empfänger unverzüglich mitzuteilen. Er ist verpflichtet, die Berichtigung oder Vernichtung vorzunehmen.
5. Dem Betroffenen ist auf Antrag über die zu seiner Person vorhandenen Informationen sowie über den vorgesehenen Verwendungszweck Auskunft zu erteilen. Eine Verpflichtung zur Auskunftserteilung besteht nicht, soweit eine Abwägung

ergibt, daß das öffentliche Interesse, die Auskunft nicht zu erteilen, das Interesse des Betroffenen an der Auskunftserteilung überwiegt. Im übrigen richtet sich das Recht des Betroffenen, über die zu seiner Person vorhandenen Daten Auskunft zu erhalten, nach dem innerstaatlichen Recht der Seite, in deren Hoheitsgebiet die Auskunft beantragt wird.

6. Die übermittelnde Stelle weist bei der Übermittlung auf die nach ihrem Recht geltenden Lösungsfristen hin. Unabhängig von diesen Fristen sind die übermittelten personenbezogenen Daten nach dem Wegfall der Erforderlichkeit zu löschen.
7. Die übermittelnde und die empfangende Stelle sind verpflichtet, die Übermittlung und den Empfang von personenbezogenen Daten aktenkundig zu machen.
8. Die übermittelnde und die empfangende Stelle sind verpflichtet, die übermittelten personenbezogenen Daten wirksam gegen unbefugten Zugang, unbefugte Veränderung und unbefugte Bekanntgabe zu schützen.

Artikel 16

Die Vertragsparteien richten eine Gemischte Kommission ein. Sie besteht aus Vertretern beider Vertragsparteien und tritt auf Ersuchen einer Vertragspartei zusammen, um die ordnungsgemäße Durchführung dieser Vereinbarung zu gewährleisten. Falls erforderlich, erarbeitet die Gemischte Kommission unter Beteiligung anderer zuständiger Stellen Vorschläge zur Anpassung dieser Vereinbarung an die Verkehrsentwicklung sowie an geänderte Rechtsvorschriften.

Artikel 17

Die Vertragsparteien teilen einander die zuständigen Behörden nach den Artikeln 3, 4, 5, 10, 13 und 14 dieser Vereinbarung mit.

Artikel 18

Die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien aus den von ihnen geschlossenen völkerrechtlichen Übereinkünften, darunter die Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland aus der Mitgliedschaft in der Europäischen Gemeinschaft, werden durch diese Vereinbarung nicht berührt.

Artikel 19

(1) Diese Vereinbarung tritt einen Monat nach dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander mitgeteilt haben, daß die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten der Vereinbarung in beiden Ländern erfüllt sind. Als Tag des Inkrafttretens wird der Tag des Eingangs der letzten Mitteilung angesehen.

(2) Diese Vereinbarung bleibt solange in Kraft, bis sie von einer Vertragspartei schriftlich gekündigt wird. Im Fall der Kündigung tritt die Vereinbarung sechs Monate nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

Geschehen zu Tallinn am 6. April 1993 in zwei Urschriften, jede in deutscher und estnischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für das Bundesministerium für Verkehr
der Bundesrepublik Deutschland
Günther Krause

Für das Ministerium für Verkehr und Kommunikation
der Republik Estland
Andi Meister

**Bekanntmachung
des deutsch-litauischen Abkommens
über den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr
auf der Straße**

Vom 15. August 1995

Das in Kiel am 19. Juni 1995 unterzeichnete Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Litauen über den grenzüberschreitenden
Personen- und Güterverkehr auf der Straße ist nach seinem Artikel 19

am 19. Juli 1995

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 15. August 1995

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Dr. Sandhäger

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Litauen
über den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr auf der Straße**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung der Republik Litauen –

in dem Wunsch, den grenzüberschreitenden Personen- und
Güterverkehr auf der Straße zu regeln und zu fördern –

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Dieses Abkommen regelt nach Maßgabe des jeweiligen innerstaatlichen Rechts die Beförderung von Personen und Gütern im grenzüberschreitenden Straßenverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Litauen und im Transit durch diese Staaten durch Unternehmer, die im Hoheitsgebiet ihres Staates zur Ausführung dieser Beförderungen berechtigt sind. Die grenzüberschreitenden Beförderungen erfolgen über die von der jeweiligen Vertragspartei festgelegten Grenzübergangsstellen.

Personenverkehr

Artikel 2

(1) Personenverkehr im Sinne dieses Abkommens ist die Beförderung von Personen und deren Gepäck mit Kraftomnibussen auf eigene Rechnung oder auf Rechnung Dritter sowie mit Personen-

kraftwagen auf Rechnung Dritter (z. B. Taxen und Mietwagen). Das gilt auch für Leerfahrten im Zusammenhang mit diesen Verkehrsdiensten.

(2) Als Kraftomnibusse gelten Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von mehr als neun Personen (einschließlich Fahrer) geeignet und bestimmt sind. Als Personenkraftwagen gelten Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als neun Personen (einschließlich Fahrer) geeignet und bestimmt sind.

Artikel 3

(1) Linienvkehr ist die regelmäßige Beförderung von Personen in einer bestimmten Verkehrsverbindung nach im voraus festgelegten und veröffentlichten Fahrplänen, Beförderungsentgelten und -bedingungen, bei denen Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen ein- und aussteigen können. Dies gilt auch für Verkehre, die wie Linienvkehre durchgeführt werden.

(2) Als Linienvkehr im Sinne dieses Abkommens gilt unabhängig davon, wer den Ablauf der Fahrten bestimmt, auch die regelmäßige Beförderung bestimmter Kategorien von Personen unter Ausschluß anderer Fahrgäste, soweit die Merkmale des Linienvverkehrs nach Absatz 1 gegeben sind. Diese Beförderungen, insbesondere die Beförderung von Arbeitnehmern zur Arbeitsstelle und von dort zu ihrem Wohnort, werden als „Sonderformen des Linienvverkehrs“ bezeichnet.

(3) Linienvkehre im Wechsel- oder Transitverkehr bedürfen der Genehmigung der zuständigen Behörden beider Vertragspar-

teilen. Die Genehmigung wird im gegenseitigen Einvernehmen nach Maßgabe des geltenden Rechts der jeweiligen Vertragspartei erteilt. Die Genehmigung kann für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren erteilt werden.

(4) Änderungen des Linienverlaufes, der Haltestellen, der Fahrpläne, der Beförderungsentgelte und -bedingungen bedürfen der vorherigen Zustimmung der zuständigen Behörden beider Vertragsparteien. Das gleiche gilt für die Einstellung des Betriebes.

(5) Anträge auf Einrichtung eines Linienverkehrs sowie Anträge gemäß Absatz 4 sind bei der zuständigen Behörde der Vertragspartei einzureichen, in deren Hoheitsgebiet das Unternehmen seinen Betriebssitz hat. Die Anträge sind mit einer Stellungnahme der einen Vertragspartei unmittelbar an die andere Vertragspartei zu übersenden.

(6) Die Anträge nach den Absätzen 4 und 5 müssen folgende Angaben enthalten:

1. Name und Vorname oder Firma sowie vollständige Anschrift des antragstellenden Unternehmens;
2. Art des Verkehrs;
3. beantragte Genehmigungsdauer;
4. Betriebszeitraum und Zahl der Fahrten (z.B. täglich, wöchentlich);
5. Fahrplan;
6. genaue Linienführung (Haltestellen zum Aufnehmen und Absetzen der Fahrgäste/andere Haltestellen/Grenzübergangsstellen);
7. Länge der Linie in Kilometern: Hinfahrt/Rückfahrt;
8. Länge der Tagesfahrstrecke;
9. Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer;
10. Zahl der Sitzplätze der Kraftomnibusse, die eingesetzt werden sollen;
11. Beförderungsentgelte und -bedingungen (Tarife).

Artikel 4

(1) Pendelverkehr ist der Verkehrsdienst, bei dem vorab gebildete Gruppen von Fahrgästen bei mehreren Hin- und Rückfahrten von demselben Ausgangsgebiet zu demselben Zielgebiet befördert werden. Diese Gruppen, die aus Fahrgästen bestehen, die die Hinfahrt zurückgelegt haben, werden bei einer späteren Fahrt zum Ausgangsort zurückgebracht. Unter Ausgangsgebiet und Zielgebiet sind der Ort des Reiseantritts und der Ort des Reiseziels sowie die in einem Umkreis von 50 km gelegenen Orte zu verstehen. Neben der Beförderungsleistung muß die Unterkunft der Reisegruppe mit oder ohne Verpflegung am Zielort und gegebenenfalls während der Reise eingeschlossen sein. Die erste Rückfahrt und die letzte Hinfahrt in der Reihe der Pendelfahrten müssen Leerfahrten sein.

(2) Die Zuordnung eines Verkehrsdienstes zum Pendelverkehr wird nicht dadurch berührt, daß mit Zustimmung der zuständigen Behörden der betreffenden Vertragspartei oder der betreffenden Vertragsparteien Reisende abweichend von Absatz 1 die Rückfahrt mit einer anderen Gruppe vornehmen.

(3) Jeder Pendelverkehr bedarf der Genehmigung der zuständigen Behörde der anderen Vertragspartei. Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung ist unmittelbar an die zuständige Behörde der anderen Vertragspartei zu richten. Er soll sechzig Tage vor Aufnahme des Verkehrs gestellt werden.

(4) Anträge auf Genehmigung eines Pendelverkehrs nach Absatz 3 müssen außer den Angaben nach Artikel 3 Absatz 6 noch die Reisedaten, die Zahl der Fahrten und Angaben über Ort und Hotels oder sonstige Einrichtungen, in denen die Fahrgäste während ihres Aufenthaltes untergebracht werden sollen, sowie über die Dauer des Aufenthaltes enthalten.

(5) Grundsätze über das Genehmigungsverfahren bei Pendelverkehren, Genehmigungsvordrucke und zuständige Behörden werden die Vertragsparteien in der nach Artikel 14 gebildeten Gemischten Kommission vereinbaren.

(6) Bei Pendelverkehren im Sinne des Absatzes 1 führen die Unternehmen eine Fahrgastliste mit, die bei der Einreise in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von dessen Grenzbehörden abzustempeln ist.

Artikel 5

(1) Gelegenheitsverkehr ist der Verkehr, der nicht Linienverkehr im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 und auch nicht Pendelverkehr im Sinne von Artikel 4 ist.

(2) Gelegenheitsverkehre im Wechsel- oder Transitverkehr bedürfen keiner Genehmigung, wenn es sich handelt

a) um Fahrten, die mit einem Kraftfahrzeug durchgeführt werden, das auf der gesamten Fahrstrecke die gleiche Reisegruppe befördert und sie an den Ausgangsort zurückbringt (Rundfahrten mit geschlossenen Türen),

oder

b) um Verkehre, bei denen zur Hinfahrt Fahrgäste aufgenommen werden und bei denen die Rückfahrt eine Leerfahrt ist (Leerrückfahrten),

oder

c) um Leereinfahrten, um eine Reisegruppe, die zuvor von demselben Unternehmen mit einem Verkehr nach Buchstabe b befördert worden ist, wieder aufzunehmen und an den Ausgangsort zurückzubringen.

(3) Bei Gelegenheitsverkehren dürfen unterwegs Fahrgäste weder aufgenommen noch abgesetzt werden, es sei denn, daß die zuständige Behörde der betreffenden Vertragspartei dies gestattet.

(4) Gelegenheitsverkehre, die nicht den Bestimmungen des Absatzes 2 entsprechen, bedürfen in jedem Fall der Genehmigung der zuständigen Behörde der jeweils anderen Vertragspartei. Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung ist über die zuständige Behörde der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet das Unternehmen seinen Sitz hat, an die zuständige Behörde der anderen Vertragspartei zu richten. Er soll mindestens vier Wochen vor Aufnahme des Verkehrs gestellt werden.

(5) Die Anträge nach Absatz 4 müssen folgende Angaben enthalten:

1. Name und Vorname oder Firma sowie vollständige Anschrift des Unternehmens sowie gegebenenfalls des Reiseveranstalters, der den Beförderungsauftrag erteilt hat;
2. Staat, in dem die Reisegruppe gebildet wird;
3. Ausgangs- und Zielort der Fahrt;
4. Fahrstrecke mit Grenzübergangsstellen;
5. Daten der Hin- und Rückfahrt;
6. Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer;
7. amtliche Kennzeichen und Zahl der Sitzplätze der Kraftomnibusse, die eingesetzt werden sollen.

(6) Kontrolldokumente für genehmigungsfreie Gelegenheitsverkehre werden in der nach Artikel 14 gebildeten Gemischten Kommission vereinbart.

Artikel 6

(1) Nach Artikel 3 Absatz 3, Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absätze 3 und 4 erteilte Genehmigungen dürfen nur von dem Unternehmen genutzt werden, dem sie erteilt werden. Sie dürfen weder auf ein anderes Unternehmen übertragen werden noch, im Falle des Gelegenheitsverkehrs, für andere Kraftfahrzeuge als in der Genehmigung angegeben genutzt werden. Im Linienverkehr kann jedoch der Verkehrsunternehmer, dem die Genehmigung erteilt

ist, Auftragsunternehmer einsetzen. Diese brauchen in der Genehmigungsurkunde nicht genannt zu sein, müssen jedoch eine amtliche Ausfertigung dieser Urkunde und den Vertrag, der zwischen den Unternehmen abgeschlossen wurde, oder eine beglaubigte Ausfertigung des Vertrages mit sich führen.

(2) Die nach diesem Abkommen erforderlichen Genehmigungen, Kontrolldokumente oder sonstige Beförderungspapiere sind bei allen in diesem Abkommen geregelten Fahrten im Fahrzeug mitzuführen und auf Verlangen den Vertretern der zuständigen Kontrollbehörden vorzuweisen. Die Kontrolldokumente sind vor Beginn der Fahrt vollständig auszufüllen.

Güterverkehr

Artikel 7

Unternehmer des gewerblichen Güterkraftverkehrs bedürfen für Beförderungen aus dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, in dem das verwendete Kraftfahrzeug zugelassen ist, in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei und umgekehrt sowie im Transitverkehr durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei für jede Beförderung einer Genehmigung der zuständigen Behörde dieser Vertragspartei.

Artikel 8

(1) Die Genehmigung wird dem Unternehmer erteilt. Sie gilt nur für ihn selbst und ist nicht übertragbar.

(2) Eine Genehmigung ist erforderlich für jedes Lastkraftfahrzeug und für jede Zugmaschine. Sie gilt zugleich für den mitgeführten Anhänger oder Sattelanhänger, unabhängig vom Ort seiner Zulassung.

(3) Eine Genehmigung gilt für eine beliebige Anzahl von Fahrten während der in ihr bestimmten Zeit (Zeitgenehmigung) oder für jeweils eine oder mehrere Hin- und Rückfahrten in dem in der Genehmigung angegebenen Zeitraum (Fahrtdgenehmigung).

(4) Beförderungen aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei in einen dritten Staat und umgekehrt sind nur zulässig, wenn dabei das Hoheitsgebiet der Vertragspartei, in dem das Kraftfahrzeug zugelassen ist, auf verkehrsüblichem Weg durchfahren wird. In der nach Artikel 14 gebildeten Gemischten Kommission können nach Überprüfung des Bedarfes Ausnahmen vereinbart werden.

(5) Es ist nicht gestattet, Beförderungen von Gütern zwischen zwei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei liegenden Orten durchzuführen.

(6) Für Beförderungen nach diesem Abkommen sind Frachtpapiere erforderlich, deren Form dem international üblichen Muster entsprechen muß.

Artikel 9

- (1) Einer Genehmigung bedarf nicht die Beförderung von
1. Gegenständen oder Material ausschließlich zur Werbung oder Unterrichtung (z. B. Messe- und Ausstellungsgut);
 2. Geräten und Zubehör zu oder von Theater-, Musik-, Film-, Sport- und Zirkusveranstaltungen sowie zu oder von Rundfunk-, Film- oder Fernsehaufnahmen;
 3. beschädigten Fahrzeugen (Rückführungen);
 4. Leichen;
 5. Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich des Gesamtgewichtes der Anhänger, 6 t oder deren zulässige Nutzlast, einschließlich der Nutzlast der Anhänger, 3,5 t nicht übersteigt;
 6. Medikamenten, medizinischen Geräten und Ausrüstungen sowie anderen zur Hilfeleistung in dringenden Notfällen (insbesondere bei Naturkatastrophen) bestimmten Gütern.

(2) Für Beförderungen im Werkverkehr ist eine Genehmigung nach Artikel 7 nicht erforderlich. Bei diesen Beförderungen sind Unterlagen mitzuführen, aus denen hervorgeht, daß es sich um Werkverkehr handelt.

(3) Die nach Artikel 14 gebildete Gemischte Kommission kann weitere Beförderungen von der Genehmigungspflicht ausnehmen.

Artikel 10

(1) Die für Unternehmer der Republik Litauen erforderlichen Genehmigungen werden durch das Bundesministerium für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland erteilt und vom Ministerium für Verkehr der Republik Litauen oder von den von ihm beauftragten Behörden ausgegeben.

(2) Die für Unternehmer der Bundesrepublik Deutschland erforderlichen Genehmigungen werden durch das Ministerium für Verkehr der Republik Litauen erteilt und vom Bundesministerium für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland oder von den von ihm beauftragten Behörden ausgegeben.

Artikel 11

(1) In der nach Artikel 14 gebildeten Gemischten Kommission wird auf der Grundlage der Gegenseitigkeit und unter Berücksichtigung des Umfangs des Außenhandels und des Transitverkehrs die erforderliche Anzahl der Genehmigungen, die jeder Vertragspartei jährlich zur Verfügung gestellt werden, vereinbart.

(2) Die vereinbarte Anzahl der Genehmigungen kann im Bedarfsfall nach Maßgabe des Artikels 14 geändert werden.

(3) Inhalt und Form der Genehmigungen werden in der nach Artikel 14 gebildeten Gemischten Kommission vereinbart.

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 12

Wenn Gewicht oder Abmessungen des Fahrzeuges oder der Ladung die im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei zulässigen Grenzwerte überschreiten, ist eine Ausnahmegenehmigung der zuständigen Behörde dieser Vertragspartei erforderlich.

Artikel 13

(1) Die Unternehmer sind verpflichtet, die in dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei geltenden Gesetze und anderen Bestimmungen, die den Straßenverkehr und die Kraftfahrzeuge betreffen, sowie die jeweils geltenden Zoll-, Einreise- und Aufenthaltsbestimmungen einzuhalten.

(2) Bei schweren oder wiederholten Zuwiderhandlungen eines Unternehmers und seines Fahrpersonals gegen das auf seiten der anderen Vertragspartei geltende Recht und gegen die Bestimmungen dieses Abkommens treffen die zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet das Kraftfahrzeug zugelassen ist, auf Ersuchen der zuständigen Behörde der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet die Zuwiderhandlung begangen wurde, eine der folgenden Maßnahmen:

- a) Aufforderungen an den verantwortlichen Unternehmer, die geltenden Vorschriften einzuhalten (Verwarnung);
- b) vorübergehendes Verbot, Beförderungen im Sinne dieses Abkommens durchzuführen;
- c) Einstellung der Ausgabe von Genehmigungen an den verantwortlichen Unternehmer oder Entzug einer bereits erteilten Genehmigung für den Zeitraum, für den die zuständige Behörde der anderen Vertragspartei den Unternehmer vom Verkehr ausgeschlossen hat.

(3) Die Maßnahme nach Buchstabe b kann auch unmittelbar von der zuständigen Behörde der Vertragspartei ergriffen werden,

in deren Hoheitsgebiet die Zuwiderhandlung begangen worden ist.

(4) Die zuständigen Behörden beider Vertragsparteien unterrichten einander nach Maßgabe des Artikels 15 über die getroffenen Maßnahmen.

Artikel 14

Vertreter der Vertragsparteien richten eine Gemischte Kommission ein; sie tritt auf Ersuchen einer Vertragspartei zusammen, um die ordnungsgemäße Durchführung dieses Abkommens zu gewährleisten. Falls erforderlich, erarbeitet die Gemischte Kommission unter Beteiligung anderer zuständiger Stellen Vorschläge zur Anpassung dieses Abkommens an die Verkehrsentwicklung sowie an geänderte Rechtsvorschriften.

Artikel 15

Soweit aufgrund dieses Abkommens nach Maßgabe des innerstaatlichen Rechts personenbezogene Daten übermittelt werden, gelten die nachfolgenden Bestimmungen unter Beachtung der für jede Vertragspartei geltenden Rechtsvorschriften:

1. Die Verwendung der Daten durch den Empfänger ist nur zu dem angegebenen Zweck und nur zu den durch die übermittelnde Behörde vorgeschriebenen Bedingungen zulässig.
2. Der Empfänger unterrichtet die übermittelnde Behörde auf Ersuchen über die Verwendung der übermittelten Daten und über die dadurch erzielten Ergebnisse.
3. Personenbezogene Daten dürfen nur an die zuständigen Behörden übermittelt werden. Die weitere Übermittlung an andere Stellen darf nur mit vorheriger Zustimmung der übermittelnden Behörde erfolgen.
4. Die übermittelnde Behörde ist verpflichtet, auf die Richtigkeit der zu übermittelnden Daten sowie auf die Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit in bezug auf den mit der Übermittlung verfolgten Zweck zu achten. Dabei sind die nach dem jeweiligen innerstaatlichen Recht geltenden Übermittlungsverbote zu beachten. Erweist sich, daß unrichtige Daten oder Daten, die nicht übermittelt werden durften, übermittelt worden sind, so ist dies dem Empfänger unverzüglich mitzuteilen. Er ist verpflichtet, die Berichtigung oder Vernichtung der Daten vorzunehmen.
5. Dem Betroffenen ist auf Antrag über die zu seiner Person übermittelten Informationen sowie über den vorgesehenen Verwendungszweck Auskunft zu erteilen. Eine Verpflichtung zur Auskunftserteilung besteht nicht, soweit eine Abwägung ergibt, daß das öffentliche Interesse, die Auskunft nicht zu erteilen, das Interesse des Betroffenen an der Auskunftserteilung überwiegt. Im übrigen richtet sich das Recht des Betroffenen auf Auskunftserteilung nach dem innerstaatlichen Recht

der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet die Auskunft beantragt wird.

6. Soweit das für die übermittelnde Stelle geltende Recht in bezug auf die übermittelten personenbezogenen Daten besondere Lösungsfristen vorsieht, weist die übermittelnde Stelle den Empfänger darauf hin. Unabhängig von diesen Fristen sind die übermittelten personenbezogenen Daten zu löschen, sobald sie für den Zweck, für den sie übermittelt worden sind, nicht mehr erforderlich sind.
7. Die übermittelnde und empfangende Behörde sind verpflichtet, die Übermittlung und den Empfang von personenbezogenen Daten aktenkundig zu machen und übermittelte personenbezogene Daten wirksam gegen unbefugten Zugang, unbefugte Veränderung und unbefugte Bekanntgabe zu schützen.

Artikel 16

Die Vertragsparteien stimmen darin überein, für Beförderungen im Sinne von Artikel 1 den Einsatz von lärm- und schadstoffarmen sowie von Fahrzeugen mit moderner Ausrüstung der fahrzeugtechnischen Sicherheit zu fördern. Die Einzelheiten werden in der nach Artikel 14 gebildeten Gemischten Kommission vereinbart.

Artikel 17

Die Vertragsparteien teilen einander die zuständigen Behörden nach den Artikeln 3, 4, 5, 10, 12, 13 und 15 mit.

Artikel 18

Dieses Abkommen berührt nicht die Pflichten der Vertragsparteien aus anderen internationalen Übereinkünften, darunter den Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland aus der Mitgliedschaft in der Europäischen Union.

Artikel 19

(1) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach Unterzeichnung in Kraft.

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Es kann von jeder Vertragspartei schriftlich gekündigt werden. Im Fall der Kündigung tritt es sechs Monate nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

Artikel 20

Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommens tritt die Vereinbarung vom 22. Oktober 1992 zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Ministerium für Verkehr der Republik Litauen über den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr auf der Straße außer Kraft.

Geschehen zu Kiel am 19. Juni 1995 in zwei Urschriften, jede in deutscher und litauischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Henning Dodenberg
Manfred Carstens

Für die Regierung der Republik Litauen
Jonas Birziskis

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich
des Abkommens über die Rechtsstellung der Flüchtlinge**

Vom 7. September 1995

Das Abkommen vom 28. Juli 1951 über die Rechtsstellung der Flüchtlinge (BGBl. 1953 II S. 559) ist nach seinem Artikel 43 Abs. 2 für folgende weitere Staaten in Kraft getreten:

Namibia am 18. Mai 1995
nach Maßgabe der folgenden, bei Hinterlegung der Beitrittsurkunde abgegebenen Erklärungen:

(Übersetzung)

"The Government of the Republic of Namibia reserves the right to designate a place or places for principal reception and residence for refugees or to restrict their freedom of movement in consideration of national security so required or make it advisable."

„Die Regierung der Republik Namibia behält sich das Recht vor, einen oder mehrere Orte als Hauptaufnahme- und -aufenthaltsorte für Flüchtlinge zu bestimmen oder die Freizügigkeit der Flüchtlinge einzuschränken, sofern dies mit Rücksicht auf die Sicherheit des Landes erforderlich oder ratsam ist.“

sowie nach Maßgabe der bei Hinterlegung der Beitrittsurkunde abgegebenen Erklärung, wonach Namibia nach Artikel 1 Abschnitt B Abs. 1 des Abkommens die in Artikel 1 Abschnitt A enthaltenen Worte

(Übersetzung)

"events occurring before 1 January 1951" „Ereignisse, die vor dem 1. Januar 1951 eingetreten sind“

in dem Sinne versteht, daß es sich um

(Übersetzung)

"events occurring in Europe or elsewhere before 1 January 1951" „Ereignisse, die vor dem 1. Januar 1951 in Europa oder anderswo eingetreten sind“

handelt.

Salomonen am 29. Mai 1995
nach Maßgabe der bei Hinterlegung der Beitrittsurkunde abgegebenen Erklärung, wonach die Salomonen nach Artikel 1 Abschnitt B Abs. 1 des Abkommens die in Artikel 1 Abschnitt A enthaltenen Worte

(Übersetzung)

"events occurring before 1 January 1951" „Ereignisse, die vor dem 1. Januar 1951 eingetreten sind“

in dem Sinne versteht, daß es sich um

(Übersetzung)

"events occurring in Europe or elsewhere before 1 January 1951" „Ereignisse, die vor dem 1. Januar 1951 in Europa oder anderswo eingetreten sind“

handelt.

Griechenland hat dem Generalsekretär der Vereinten Nationen am 27. Februar 1995 die Rücknahme des anlässlich der Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde am 5. April 1960 eingelegten Vorbehalts zu Artikel 17

des Abkommens notifiziert (vgl. die Bekanntmachungen vom 14. Februar 1961 – BGBl. II S. 140 – und vom 18. September 1978 – BGBl. II S. 1243).

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 29. Juni 1995 (BGBl. II S. 629).

Bonn, den 7. September 1995

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Schürmann

**Bekanntmachung
der deutsch-ungarischen Vereinbarung
zur Änderung des deutsch-ungarischen Abkommens
über die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung
der Organisierten Kriminalität**

Vom 8. September 1995

Die in Budapest durch Notenwechsel vom 23. Januar/26. Juni 1995 geschlossene Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Ungarn zur Änderung des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Ungarn über die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Organisierten Kriminalität vom 22. März 1991 (BGBl. 1993 II S. 743) ist nach ihrem letzten Absatz

am 26. Juni 1995

in Kraft getreten; sie wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 8. September 1995

Bundesministerium des Innern
Im Auftrag
Schattenberg

Botschaft
der Bundesrepublik Deutschland
Budapest

Budapest, 23. Januar 1995

Außenministerium

Budapest den 26. Juni 1995

Verbalnote Nr. 35/95

Die Botschaft der Bundesrepublik Deutschland beehrt sich, dem Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten der Republik Ungarn unter Bezugnahme auf die Ergebnisse der Sitzung der deutsch-ungarischen Gemischten Kommission am 13. Dezember 1994 in Bonn den Abschluß einer Vereinbarung zur Änderung des Abkommens vom 22. März 1991 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Ungarn über die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Organisierten Kriminalität vorzuschlagen, die folgenden Wortlaut haben soll:

1. Artikel 2 wird wie folgt ergänzt:

- a) Der unter dem neunten Anstrich genannte Deliktbereich „Eigentumskriminalität“ wird erweitert und lautet wie folgt:
„-Eigentumskriminalität, insbesondere Kraftfahrzeug-Ver-schiebung“.
- b) Nach dem letzten Anstrich wird ein weiterer Anstrich mit dem zusätzlichen Deliktbereich „-unerlaubter Handel mit radioaktiven und nuklearen Materialien, Waren und Tech-nologien von strategischer Bedeutung und anderen Rüs-tungsgütern“ angefügt.

2. Artikel 8 Abs. 2 wird wie folgt neu gefaßt:

„Die Gemischte Kommission tritt bei Bedarf zusammen. Die Sitzungen der Kommission finden abwechselnd in der Bundesrepublik Deutschland und in der Republik Ungarn statt.“

3. Diese Änderungsvereinbarung gilt für dieselbe Dauer wie das Abkommen.

Falls sich die Regierung der Republik Ungarn mit den Vorschlägen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland einverstanden erklärt, werden diese Verbalnote und die das Einverständnis der Regierung der Republik Ungarn zum Ausdruck bringende Antwortnote eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Ungarn bilden, die mit dem Datum der Antwortnote in Kraft tritt.

Die Botschaft der Bundesrepublik Deutschland benutzt auch diesen Anlaß, das Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten der Republik Ungarn erneut ihrer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

An das
Ministerium für
Auswärtige Angelegenheiten
der Republik Ungarn
– Konsularhauptabteilung –
Budapest

Das Außenministerium beehrt sich auf die Note der Botschaft Nr. 35/95 folgendes mitzuteilen:

Die Regierung der Republik Ungarn bezieht sich auf das Ergebnis der Tagung der deutsch-ungarischen Gemischten Kommission am 13. Dezember 1994 in Bonn und stimmt dem Abschluß einer Vereinbarung zur Änderung des Abkommens vom 22. März 1991 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Ungarn über die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Organisierten Kriminalität zu. Die Änderung hat folgenden Wortlaut:

(Es folgt der Text der einleitenden Note.)

Die Verbalnote der Botschaft der Bundesrepublik Deutschland Nr. 35/95 und die Antwortnote des Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten der Republik Ungarn bilden eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Ungarn, welche am Tage des Datums dieser Note in Kraft tritt.

Schlußformel . . .

An die
Botschaft
der Bundesrepublik Deutschland
Budapest

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Madrider Abkommens
über die internationale Registrierung von Marken**

Vom 11. September 1995

Das Madrider Abkommen vom 14. April 1891 über die internationale Registrierung von Marken in der in Stockholm am 14. Juli 1967 beschlossenen und am 2. Oktober 1979 geänderten Fassung (BGBl. 1970 II S. 293, 418; 1984 II S. 799) wird nach seinem Artikel 14 Abs. 4 Buchstabe b für

Albanien am 4. Oktober 1995
in Kraft treten.

Albanien hat die in Artikel 3^{ter} des Abkommens vorgesehene Erklärung abgegeben.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 20. Juni 1995 (BGBl. II S. 568).

Bonn, den 11. September 1995

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Hillgenberg

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Patentrechtsabkommens**

Vom 11. September 1995

Der Vertrag vom 19. Juni 1970 über die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Patentwesens – Patentrechtsabkommen – (BGBl. 1976 II S. 649, 664; 1984 II S. 799, 975) wird nach seinem Artikel 63 Abs. 2 für

Albanien am 4. Oktober 1995
Lesotho am 21. Oktober 1995
in Kraft treten.

Liechtenstein und die Schweiz haben dem Generaldirektor der Weltorganisation für geistiges Eigentum jeweils die Rücknahme ihrer bei Hinterlegung der Beitrittsurkunden nach Artikel 64 Abs. 1 Buchstabe a des Vertrags abgegebenen Erklärungen notifiziert. Nach Artikel 64 Abs. 6 Buchstabe b wird die Rücknahme

am 1. September 1995

wirksam. Damit wird Kapitel II des Vertrags für Liechtenstein und die Schweiz von diesem Tage an verbindlich.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachungen vom 19. Dezember 1977 (BGBl. 1978 II S. 11), vom 7. Februar 1980 (BGBl. II S. 183) und vom 28. Juni 1995 (BGBl. II S. 599).

Bonn, den 11. September 1995

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Hillgenberg

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Abkommens von Nizza
über die internationale Klassifikation von Waren
und Dienstleistungen für die Eintragung von Marken**

Vom 11. September 1995

Das Abkommen von Nizza vom 15. Juni 1957 über die internationale Klassifikation von Waren und Dienstleistungen für die Eintragung von Marken in der in Genf am 13. Mai 1977 beschlossenen und am 2. Oktober 1979 geänderten Fassung (BGBl. 1981 II S. 358; 1984 II S. 799) wird nach seinem Artikel 9 Abs. 4 Buchstabe c für

Malawi am 24. Oktober 1995
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 6. April 1995 (BGBl. II S. 373).

Bonn, den 11. September 1995

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Hillgenberg

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Abkommens von Locarno
zur Errichtung einer internationalen Klassifikation
für gewerbliche Muster und Modelle**

Vom 11. September 1995

Das Abkommen von Locarno vom 8. Oktober 1968 zur Errichtung einer internationalen Klassifikation für gewerbliche Muster und Modelle, geändert am 2. Oktober 1979 (BGBl. 1990 II S. 1677), wird nach seinem Artikel 9 Abs. 3 Buchstabe b für

Malawi am 24. Oktober 1995
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 16. März 1995 (BGBl. II S. 325).

Bonn, den 11. September 1995

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Hillgenberg

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Straßburger Abkommens
über die Internationale Patentklassifikation**

Vom 11. September 1995

Das Straßburger Abkommen vom 24. März 1971 über die Internationale Patentklassifikation, geändert am 2. Oktober 1979 (BGBl. 1975 II S. 283; 1984 II S. 799), wird nach seinem Artikel 13 Abs. 1 Buchstabe b für

Malawi am 24. Juli 1996
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 8. März 1995 (BGBl. II S. 266).

Bonn, den 11. September 1995

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Hillgenberg

**Bekanntmachung
der Änderungen der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle**

Vom 9. Oktober 1995

Die nach Abschnitt 7.2 Buchstabe c und Abschnitt 7.3 Buchstabe b der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (BGBl. 1982 II S. 585) am 24. November 1994 angenommenen Änderungen des Abschnitts 8.2 der Vereinbarung, der Anlage 1 sowie die am gleichen Tag angenommene Einfügung einer neuen Anlage 5 sind nach Abschnitt 7.2 Buchstabe d beziehungsweise Abschnitt 7.3 Buchstabe c der Vereinbarung für alle Vertragsparteien

am 1. Januar 1995

in Kraft getreten. Die Änderungen werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 8. März 1995 (BGBl. II S. 260).

Bonn, den 9. Oktober 1995

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
Keidel

**Änderung
der Pariser Vereinbarung
über die Hafenstaatkontrolle**

**Amendment
to the Paris Memorandum
of Understanding on Port State Control**

**Amendement
au Mémorandum d'Entente de Paris
sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port**

(Übersetzung)

I.

a. Amendment to Section 8.2 of the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.

The first sentence of Section 8.2 of the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control has been amended to read as follows:

8.2 A Maritime Authority of a European coastal State and a coastal State of the North Atlantic basin from North America to Europe, which complies with the criteria specified in Annex 5, may adhere to the Memorandum with the consent of all Authorities participating in the Memorandum.

b. A new Annex 5 has been inserted behind the Appendix to Annex 4, reading as follows:

Annex 5

Qualitative criteria for adherence to the Memorandum in accordance with Section 8.2 of the Memorandum

Qualitative criteria

A Maritime Authority of a State, meeting the geographical criterion specified in Section 8.2 of the Memorandum, may adhere as a full member, provided that all of the following qualitative criteria have been met:

- such Maritime Authority shall explicitly subscribe to the commitments under the Memorandum, with a view to contributing to the common endeavour to eliminate the operation of sub-standard ships;
- such Maritime Authority shall have ratified all relevant instruments in

I.

a. Amendement de la Section 8.2 du Mémorandum d'Entente de Paris sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port.

La première phrase de la Section 8.2 du Mémorandum d'Entente de Paris sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port a été amendée, libellée comme suit:

8.2 Une Autorité maritime d'un Etat côtier européen et pays du bassin de l'Atlantique nord s'étendant de l'Amérique du Nord à l'Europe, en remplissant les critères, spécifiés dans l'Annexe 5, peuvent adhérer au Mémorandum de Paris avec le consentement de toutes les autorités qui participent dans le Mémorandum.

b. Une nouvelle Annexe 5 a été insérée après l'Appendice à l'Annexe 4, libellée comme suit:

Annexe 5

Critères qualitatifs pour adhérer au Mémorandum conformément au Section 8.2 du Mémorandum

Critères qualitatifs

Une Autorité maritime d'un Etat, en remplissant le critère géographique spécifié dans la Section 8.2 du Mémorandum, peut adhérer comme membre entier, à la condition que tous les critères qualitatifs soient remplis:

- une telle Autorité maritime souscrita explicitement aux engagements sous le Mémorandum, dans l'intention de contribuer à l'effort commun contre l'exploitation de navires inférieurs aux normes;
- une telle Autorité maritime ratifiera tous les instruments pertinents qui

I.

a) Änderung des Abschnitts 8.2 der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle

Der erste Satz des Abschnitts 8.2 der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle wurde wie folgt geändert:

„8.2 Eine Seeschiffsbehörde eines europäischen Küstenstaats und ein Küstenstaat des sich zwischen Nordamerika und Europa erstreckenden Nordatlantischen Beckens, welche die in Anlage 5 festgelegten Voraussetzungen erfüllen, können mit Zustimmung aller an der Vereinbarung beteiligten Behörden der Vereinbarung beitreten.“

b) Nach dem Anhang zu Anlage 4 wurde eine neue Anlage 5 eingefügt, die wie folgt lautet:

„Anlage 5

Inhaltliche Voraussetzungen für den Beitritt zur Vereinbarung nach Maßgabe des Abschnitts 8.2 der Vereinbarung

Inhaltliche Voraussetzungen

Die Seeschiffsbehörde eines Staates, der die in Abschnitt 8.2 der Vereinbarung festgelegten geographischen Voraussetzungen erfüllt, kann als Vollmitglied beitreten, sofern alle nachstehenden inhaltlichen Voraussetzungen erfüllt sind:

- Die betreffende Seeschiffsbehörde muß sich ausdrücklich zu den in der Vereinbarung enthaltenen Verpflichtungen bekennen, nämlich zu den gemeinsamen Anstrengungen beizutragen, den Betrieb unternormiger Schiffe zu unterbinden;
- die betreffende Seeschiffsbehörde muß alle in Kraft befindlichen ein-

- force, before adherence shall be accomplished;
- such Maritime Authority shall have sufficient capacity, logistically and substantially, to appropriately enforce compliance with international maritime standards regarding maritime safety, pollution prevention and living and working conditions on board with regard to ships entitled to fly its flag, which shall include the employment of properly qualified surveyors acting under the responsibility of its Administration, to be demonstrated to the satisfaction of the Committee referred to in Section 6.1 of the Memorandum;
 - such Maritime Authority shall have sufficient capacity, logistically and substantially, to comply in full with all provisions and activities specified in the Memorandum in order to enhance its commitments, which shall include the employment of properly qualified surveyors acting under the responsibility of its Administration, to be demonstrated to the satisfaction of the Committee referred to in Section 6.1 of the Memorandum;
 - a Maritime Authority, whose flag has appeared in the list of detentions exceeding the average detention percentage, as published in the annual report in any of three years immediately preceding its application for full membership, cannot be accepted as a full member of the Memorandum;
 - such Maritime Authority shall, as of its effective date of membership, establish an on-line connection to the information system referred to in Annex 4;
 - such Maritime Authority shall sign a financial agreement for paying its share in the operating cost of the Memorandum and shall, as of its effective date, pay its financial contribution to the budget as approved by the Committee referred to in Section 6.1 of the Memorandum.
- Assessment of compliance with the above conditions shall only be valid for each individual case and shall not create a precedent for any future cases, neither for the Authorities present under the Memorandum, nor for the potential new signatory.
- sont en vigueur, avant que l'adhérence soit accomplie;
- une telle Autorité maritime devra avoir qualité suffisante, logistique et essentielle, afin d'exécuter convenablement le respect aux normes maritimes internationales concernant la sécurité maritime, la prévention de la pollution et les conditions de vie et de travail à bord des navires qui sont autorisés à battre leur pavillon, qui doivent incorporer la mise à l'ouvrage des inspecteurs dûment qualifiés qui agissent sous la responsabilité de son Administration, à démontrer à la satisfaction du Comité auquel il est fait référence dans la Section 6.1 du Mémorandum;
 - une telle Autorité maritime devra avoir qualité suffisante, logistique et essentielle, afin d'appliquer effectivement toutes les provisions et les activités spécifiées dans le Mémorandum afin d'étendre ses engagements, qui doivent incorporer la mise à l'ouvrage des inspecteurs dûment qualifiés qui agissent sous la responsabilité de son Administration, à démontrer à la satisfaction du Comité auquel il est fait référence dans la Section 6.1 du Mémorandum;
 - une Autorité maritime dont le pavillon a figuré sur la liste des rétentions des navires plus que le pourcentage moyen, comme publié dans le rapport annuel dans n'importe quelle période de trois années précédant immédiatement son application de membre entier, ne peut pas être accepté comme membre entier du Mémorandum;
 - une telle Autorité maritime devra établir, à partir de la date effective de son adhésion, une communication directe avec le système d'information auquel il est fait référence dans l'Annexe 4;
 - une telle Autorité maritime devra signer un arrangement financier pour payer sa part des frais d'exploitation du Mémorandum et devra être, à partir de la date effective, sa cotisation financière du budget comme approuvé par le Comité, auquel il est fait référence dans la Section 6.1 du Mémorandum.
- Constatation de la conformité aux conditions ci-dessus, devra être valable pour des cas individuels et ne peuvent pas créer un précédent pour aucun cas dans l'avenir, ni pour les Autorités du Mémorandum, ni pour le nouveau signataire potentiel.
- schlägigen Übereinkünfte ratifiziert haben, bevor der Beitritt vollzogen wird;
- die betreffende Seeschiffahrtsbehörde muß über ausreichende logistische und tatsächliche Fähigkeiten verfügen, um die Einhaltung internationaler Seeschiffahrtsnormen bezüglich der Sicherheit der Seeschiffahrt, der Verhütung der Verschmutzung sowie der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord der Schiffe, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, in geeigneter Weise durchzusetzen; dazu gehört der Einsatz entsprechend befähigter Besichtiger, die unter der Verantwortung ihrer Verwaltung tätig sind, was dem in Abschnitt 6.1 der Vereinbarung genannten Ausschuß überzeugend nachzuweisen ist;
 - die betreffende Seeschiffahrtsbehörde muß über ausreichende logistische und tatsächliche Fähigkeiten verfügen, um alle in der Vereinbarung enthaltenen Bestimmungen und alle darin festgelegten Tätigkeiten zu befolgen zu dem Zweck, ihren Verpflichtungen nachzukommen; dazu gehört der Einsatz entsprechend befähigter Besichtiger, die unter der Verantwortung ihrer Verwaltung tätig sind, was dem in Abschnitt 6.1 der Vereinbarung genannten Ausschuß überzeugend nachzuweisen ist;
 - eine Seeschiffahrtsbehörde, deren Flagge in einem der drei Jahre unmittelbar vor dem Antrag auf Vollmitgliedschaft in der im Jahresbericht veröffentlichten Liste der überdurchschnittlich häufig festgehaltenen Schiffe aufgeführt ist, kann nicht als Vollmitglied der Vereinbarung zugelassen werden;
 - die betreffende Seeschiffahrtsbehörde richtet am Tag des Wirksamwerdens ihrer Mitgliedschaft eine Standleitung mit dem in Anlage 4 bezeichneten Informationssystem ein;
 - die betreffende Seeschiffahrtsbehörde unterzeichnet eine Finanzvereinbarung über die Zahlung ihres Anteils an den Kosten für die Durchführung der Vereinbarung und leistet vom Tag des Wirksamwerdens ihrer Mitgliedschaft an ihren finanziellen Beitrag zum Haushalt, wie er von dem in Abschnitt 6.1 der Vereinbarung genannten Ausschuß angenommen worden ist.
- Die Feststellung, ob die obengenannten Bedingungen erfüllt werden, gilt nur für jeden Einzelfall; sie schafft kein Präjudiz für etwaige künftige Fälle, weder für die an der Vereinbarung beteiligten Behörden noch für den potentiellen neuen Unterzeichner.“

- | II. | II. | II. |
|---|---|---|
| <p>a. The summary of the contents of Annex 1 to the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control has been amended as follows:</p> <p>1. 2.1 has been renumbered into 2.2;</p> <p>2. Above new 2.2 the following has been inserted:</p> <p style="padding-left: 20px;">2.1 Initial control</p> <p>3. "3.4 Detention" has been amended into:</p> <p style="padding-left: 20px;">3.4 Detention related to minimum manning standards and certification</p> <p>4. Below "Section 5 Ships below 500 tons gross tonnage" the following has been inserted:</p> <p style="padding-left: 20px;">Section 6 – Guidelines for the detention of ships of all sizes.</p> <p style="padding-left: 20px;">6.1 Introduction</p> <p style="padding-left: 20px;">6.2 Main criteria</p> <p style="padding-left: 20px;">6.3 Application of main criteria</p> <p style="padding-left: 20px;">6.4 Detainable deficiencies</p> | <p>a. Le résumé du sommaire de l'Annexe 1 du Mémorandum d'Entente de Paris sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port a été amendé comme suit:</p> <p>1. 2.1 a été renuméroté 2.2</p> <p>2. En tête du nouveau 2.2 le suivant a été inséré:</p> <p style="padding-left: 20px;">2.1 contrôle initial</p> <p>3. «3.4 Rétention des navires» a été amendé:</p> <p style="padding-left: 20px;">3.4 Rétention relative aux normes minimales concernant l'effectif et les brevets</p> <p>4. Au dessous de la «Section 5 Navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonnes» le suivant a été inséré:</p> <p style="padding-left: 20px;">Section 6 – Directives pour la rétention des navires de tout tonnage.</p> <p style="padding-left: 20px;">6.1 Introduction</p> <p style="padding-left: 20px;">6.2 Critères principaux</p> <p style="padding-left: 20px;">6.3 Application des critères principaux</p> <p style="padding-left: 20px;">6.4 Défectuosités justifiant une rétention</p> | <p>a) Die Zusammenfassung des Inhalts der Anlage 1 der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle wurde wie folgt geändert:</p> <p>1. 2.1 wurde 2.2</p> <p>2. Vor dem neuen 2.2 wurde folgendes eingefügt:</p> <p style="padding-left: 20px;">2.1 Erstkontrolle</p> <p>3. „3.4 Festhalten“ wurde wie folgt geändert:</p> <p style="padding-left: 20px;">3.4 Festhalten im Zusammenhang mit Mindestnormen für die Stärke und Befähigung der Besatzung</p> <p>4. Nach „Abschnitt 5 – Schiffe mit einem Bruttoreaumgehalt von weniger als 500 Registertonnen“ wurde folgendes eingefügt:</p> <p style="padding-left: 20px;">Abschnitt 6 – Richtlinien für das Festhalten von Schiffen jeder Größe</p> <p style="padding-left: 20px;">6.1 Einleitung</p> <p style="padding-left: 20px;">6.2 Hauptkriterien</p> <p style="padding-left: 20px;">6.3 Anwendung der Hauptkriterien</p> <p style="padding-left: 20px;">6.4 Mängel, die ein Festhalten des Schiffes rechtfertigen</p> |
| <p>b. The first sentence of paragraph 1.2 of Annex 1 to the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control has been amended to read as follows:</p> <p>1.2 In taking a decision concerning the rectification of a deficiency or detention of a ship, the surveyor shall take into consideration the results of the detailed inspection carried out in accordance with Section 3 of the Memorandum and the guidelines mentioned in sections 3 and 6 of this Annex.</p> | <p>b. La première phrase du paragraphe 1.2 de l'Annexe 1 du Mémorandum d'Entente de Paris sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port a été amendée, libellée comme suit:</p> <p>1.2 Au moment de prendre la décision de faire redresser une défectuosité ou de retenir un navire, l'inspecteur doit prendre en compte les résultats de l'inspection détaillée menée conformément à la Section 3 du Mémorandum et les Directives mentionnées dans les Sections 3 et 6 de cette Annexe.</p> | <p>b) Der erste Satz des Absatzes 1.2 der Anlage 1 der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle wurde wie folgt geändert:</p> <p>1.2 Bei der Entscheidung über die Beseitigung von Mängeln beziehungsweise das Festhalten eines Schiffes berücksichtigt der Besichtigter die Ergebnisse der nach Abschnitt 3 durchgeführten gründlichen Überprüfung sowie die in den Abschnitten 3 und 6 dieser Anlage genannten Richtlinien.</p> |
| <p>c. Section 2 of Annex 1 to the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control has been amended as follows:</p> <p>1. Existing paragraph 2.1 has been renumbered in 2.2</p> <p>2. A new paragraph 2.1 has been inserted, reading as follows:</p> <p style="padding-left: 20px;">2.1 Initial control</p> <p style="padding-left: 40px;">At the initial control the surveyor shall, as a minimum, examine the following documents:</p> <p style="padding-left: 40px;">– all relevant certificates, issued in accordance with the provisions of the Interna-</p> | <p>c. Section 2 de l'Annexe 1 du Mémorandum d'Entente de Paris sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port a été amendée comme suit:</p> <p>1. Le paragraphe existant 2.1 a été renuméroté 2.2</p> <p>2. Un nouveau paragraphe 2.1 a été inséré libellé comme suit:</p> <p style="padding-left: 20px;">2.1 Contrôle initial</p> <p style="padding-left: 40px;">En effectuant un contrôle initial l'inspecteur devra, au minimum, examiner les documents suivants:</p> <p style="padding-left: 40px;">– tous les certificats pertinents, délivrés conformément aux dispositions de la</p> | <p>c) Abschnitt 2 der Anlage 1 der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle wurde wie folgt geändert:</p> <p>1. 2.1 wurde 2.2</p> <p>2. Ein neuer Absatz 2.1 wurde eingefügt, der wie folgt lautet:</p> <p style="padding-left: 20px;">2.1 Erstkontrolle</p> <p style="padding-left: 40px;">Bei der Erstkontrolle prüft der Besichtigter mindestens folgende Unterlagen:</p> <p style="padding-left: 40px;">– alle einschlägigen Zeugnisse, die nach dem internationalen Übereinkommen</p> |

tional Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 and its Protocols of 1978 and 1988;

- all relevant certificates, issued in accordance with the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto;
- all relevant certificates, issued in accordance with the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966 and its Protocol 1988;
- oil record book;
- record of construction and equipment;
- cargo record book (if relevant);
- minimum safe manning document;
- certificates of competency.

Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et ses Protocoles de 1978 et 1988;

- tous les certificats pertinents, délivrés conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par des navires telle qu'amendée par le Protocole de 1978;
- tous les certificats pertinents, délivrés conformément aux dispositions de la Convention internationale sur les lignes de charge, 1966 et son Protocole de 1988;
- le registre des hydrocarbures;
- fiche de construction et d'équipement;
- le registre de la cargaison (le cas échéant)
- le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité;
- les brevets.

von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und seinen Protokollen von 1978 und 1988 ausgestellt worden sind;

- alle einschlägigen Zeugnisse, die nach dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der durch das Protokoll von 1978 zu dem Übereinkommen geänderten Fassung ausgestellt worden sind;
- alle einschlägigen Zeugnisse, die nach dem Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 und seinem Protokoll von 1988 ausgestellt worden sind;
- das Öltagebuch;
- den Bau- und Ausrüstungsnachweis;
- das Ladungstagebuch (falls zutreffend);
- das Schiffsbesatzungszeugnis;
- die Befähigungszeugnisse.

d. The heading of paragraph 3.4 of Annex 1 to the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control has been amended to read as follows:

3.4 Detention related to minimum manning standards and certification

e. Behind paragraph 5.5 of Annex 1 to the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control a new section 6 has been inserted, reading as follows:

Section 6

Guidelines for the detention of ships of all sizes.

6.1 Introduction

These guidelines shall be used if deficiencies are found during the course of a ship inspection. They are intended for guidance of the surveyor and should not be considered as a checklist.

6.2 Main criteria

When exercising his professional judgement as to whether or not a ship should be detained the surveyor should apply the following criteria:

d. Le titre du paragraphe 3.4 de l'Annexe 1 du Mémorandum d'Entente de Paris sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port a été amendé, libellé comme suit:

3.4 Rétention relative aux normes minimales pour l'effectif et des certifications

e. Après paragraphe 5.5 de l'Annexe 1 du Mémorandum d'Entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du Port une nouvelle Section a été insérée, libellée comme suit:

Section 6

Directives pour la rétention des navires de tout tonnage

6.1 Introduction

Ces directives devront être utilisées si les déficiences sont constatées au cours d'une inspection. Elles sont destinées à servir de guide pour les inspecteurs et ne devront pas être considérées comme liste de contrôle.

6.2 Critères principaux

En faisant appel à son jugement professionnel afin de déterminer s'il devra retenir un navire, l'inspecteur devra appliquer les critères suivants:

d) Die Überschrift des Absatzes 3.4 der Anlage 1 der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle wurde wie folgt geändert:

3.4 Festhalten im Zusammenhang mit Mindestnormen für die Stärke und Befähigung der Besatzung

e) Nach Absatz 5.5 der Anlage 1 der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle wurde ein neuer Abschnitt 6 eingefügt, der wie folgt lautet:

„Abschnitt 6

Richtlinien für das Festhalten von Schiffen aller Größen

6.1 Einleitung

Diese Richtlinien werden herangezogen, wenn im Verlauf der Überprüfung eines Schiffes Mängel festgestellt werden. Sie sollen dem Besichtigter als Orientierungshilfe dienen und sind nicht als Prüfliste zu betrachten.

6.2 Hauptkriterien

Der Besichtigter soll seiner fachmännischen Entscheidung darüber, ob ein Schiff festgehalten werden soll, folgende Kriterien zugrunde legen:

* Timing:

ships which are unsafe to proceed to sea should be detained upon the first inspection irrespective of the time the ship will stay in port;

* Criterion:

the ship should be detained if the deficiencies on a ship are sufficiently serious to merit a surveyor returning to the ship to satisfy himself that they have been rectified before the ship sails.

The need for the surveyor to return to the ship classifies the seriousness of the deficiencies. However, it does not impose such an obligation for every case. It implies that the Authority should verify, preferably by a further visit, that the deficiencies have been rectified before departure.

6.3 Application of main criteria

When deciding whether the deficiencies found in a ship are sufficiently serious to merit detention the surveyor should assess whether:

- .1 the ship has relevant, valid documentation;
- .2 the ship has the crew required in the Minimum Safe Manning Document.

During inspection the surveyor should further assess whether the ship and/or crew is able to:

- .3 navigate safely throughout the forthcoming voyage;
- .4 safely handle, carry and monitor the condition of the cargo throughout the forthcoming voyage;
- .5 operate the engine room safely throughout the forthcoming voyage;
- .6 maintain proper propulsion and steering throughout the forthcoming voyage;

* Séquence

Les navires qui ne sont pas aptes à prendre la mer devraient être retenus lors de la première inspection, quel que soit le temps que le navire passe au port;

* Critère

Le navire devrait être retenu si les déficiences sont suffisamment graves pour qu'un inspecteur doive retourner au navire pour s'assurer qu'elles ont été corrigées avant l'appareillage du navire.

La nécessité pour l'inspecteur de retourner au navire détermine la gravité de la déficiences. Toutefois, cette obligation ne s'impose pas dans tous les cas. Ça implique que l'autorité vérifie, de préférence par une visite supplémentaire, que les déficiences ont été corrigées avant le départ.

6.3 Application des critères principaux

Pour décider si les déficiences constatées sur un navire sont suffisamment graves pour justifier la rétention du navire, l'inspecteur devrait déterminer si:

- .1 Le navire dispose des documents pertinents et valides;
- .2 Le navire a l'équipage requis dans le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.

Au cours de l'inspection, l'inspecteur devrait vérifier si le navire et/ou l'équipage présente les capacités suivantes:

- .3 effectuer sans danger son prochain voyage;
- .4 assurer dans des conditions de sécurité, la manutention, le transport et la surveillance de la cargaison pendant tout le voyage;
- .5 assurer le bon fonctionnement de la salle des machines pendant tout le voyage;
- .6 assurer correctement sa propulsion et sa conduite pendant tout le voyage;

* Zeitpunkt:

Schiffe, deren Sicherheitszustand ein Auslaufen nicht gestattet, sollen ungeachtet der Dauer ihres Aufenthalts im Hafen bereits bei der ersten Überprüfung festgehalten werden.

* Kriterium:

Das Schiff soll festgehalten werden, falls es so schwerwiegende Mängel aufweist, daß ein Besichtigter zu dem Schiff zurückkehren muß, um sich persönlich davon zu überzeugen, daß die Mängel vor dem Auslaufen beseitigt worden sind.

Besteht die Notwendigkeit, daß der Besichtigter zu dem Schiff zurückkehrt, so werden die Mängel damit als schwerwiegend eingestuft. Jedoch erwächst daraus nicht in jedem Fall eine entsprechende Verpflichtung. Es ergibt sich daraus allerdings, daß die Behörde vorzugsweise durch eine weitere Besichtigung nachprüfen soll, daß die Mängel vor dem Auslaufen beseitigt worden sind.

6.3 Anwendung der Hauptkriterien

Bei der Entscheidung, ob die bei einem Schiff festgestellten Mängel schwerwiegend genug sind, um ein Festhalten zu rechtfertigen, soll der Besichtigter folgendes prüfen:

- .1 Verfügt das Schiff über die einschlägigen Unterlagen, und sind diese gültig?
- .2 Verfügt das Schiff über die nach dem Schiffsbesatzungszeugnis erforderliche Besatzung?

Bei der Überprüfung soll der Besichtigter ferner feststellen, ob Schiff und/oder Besatzung während der gesamten bevorstehenden Reise zu folgendem in der Lage sind:

- .3 sichere Navigation;
- .4 sicherer Umschlag und sichere Beförderung der Ladung sowie Überwachung ihres Zustands;
- .5 sichere Bedienung der Anlagen im Maschinenraum;
- .6 Aufrechterhaltung der einwandfreien Funktion der Antriebs- und Ruderanlage;

- | | | |
|--|---|---|
| <p>.7 fight fires effectively in any part of the ship if necessary during the forthcoming voyage;</p> <p>.8 abandon ship speedily and safely and effect rescue if necessary during the forthcoming voyage;</p> <p>.9 prevent pollution of the environment throughout the forthcoming voyage;</p> <p>.10 maintain adequate stability throughout the forthcoming voyage;</p> <p>.11 maintain adequate watertight integrity throughout the forthcoming voyage;</p> <p>.12 communicate in distress situations if necessary during the forthcoming voyage;</p> <p>.13 provide safe and healthy conditions on board throughout the forthcoming voyage;</p> | <p>.7 lutter efficacement contre l'incendie dans toute partie du navire si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;</p> <p>.8 quitter le navire rapidement et sans danger et effectuer un sauvetage si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;</p> <p>.9 prévenir la pollution de l'environnement pendant toute la durée du prochain voyage;</p> <p>.10 maintenir une stabilité adéquate pendant toute la durée du prochain voyage;</p> <p>.11 maintenir une étanchéité adéquate pendant toute la durée du prochain voyage;</p> <p>.12 communiquer dans des situations de détresse si cela s'avère nécessaire au cours du prochain voyage;</p> <p>.13 assurer des conditions de sécurité et d'hygiène à bord pendant toute la durée du voyage.</p> | <p>.7 wirksame Brandbekämpfung in jedem Teil des Schiffes, falls erforderlich;</p> <p>.8 schnelles und sicheres Verlassen des Schiffes und Durchführung von Rettungsmaßnahmen, falls erforderlich;</p> <p>.9 Verhütung der Umweltverschmutzung;</p> <p>.10 Aufrechterhaltung ausreichender Stabilität;</p> <p>.11 Aufrechterhaltung einer ausreichenden Wasserdichtigkeit;</p> <p>.12 Verständigung in Notsituationen, falls erforderlich;</p> <p>.13 Vorsorge für Sicherheit und Gesundheit an Bord.</p> |
|--|---|---|

If the result of any of these assessments is negative, taking into account all deficiencies found, the ship should be strongly considered for detention. A combination of deficiencies of a less serious nature may also warrant the detention of the ship.

Si le résultat d'une de ces déterminations est négative, compte tenu de toutes les déficiences constatées, il peut être sérieusement envisagé de retenir le navire. Une combinaison de déficiences moins graves peut également justifier la rétention du navire.

Ist unter Berücksichtigung aller festgestellten Mängel die Antwort auf einen dieser Punkte negativ, so soll das Festhalten des Schiffes ernsthaft in Betracht gezogen werden. Ein Zusammentreffen mehrerer weniger schwerwiegender Mängel kann ebenfalls das Festhalten des Schiffes rechtfertigen.

6.4 Detainable deficiencies

6.4 Défectuosités justifiant une rétention

6.4 Mängel, die ein Festhalten rechtfertigen

To assist the surveyor in the use of these guidelines there follows a list of deficiencies, grouped under relevant Conventions and/or Codes, which are considered of such a serious nature that they may warrant the detention of the ship involved. This list is not considered exhaustive but is intended to give an exemplification of relevant items.

Pour aider l'inspecteur à utiliser les présentes directives, on trouvera ci-après une liste des déficiences, regroupées selon la Convention et/ou le Code applicable, dont le caractère de gravité est tel qu'elles pourraient justifier la rétention du navire concerné. Cette liste n'est pas considérée exhaustive, mais a l'intention de donner une exemplification de sujets pertinents.

Als Hilfe für den Besichtigter bei der Anwendung dieser Richtlinien folgt nachstehend eine Liste von Mängeln, die nach den einschlägigen Übereinkommen und/oder Codes gruppenweise zusammengefaßt sind und die als so schwerwiegend angesehen werden, daß sie das Festhalten des Schiffes rechtfertigen können. Diese Liste ist nicht als vollständig zu betrachten; sie soll nur als Beispiel für die einschlägigen Sachverhalte dienen.

6.4.1 General

6.4.1 Généralités

6.4.1 Allgemeines

- | | | |
|--|--|---|
| <p>.1 the lack of valid certificates as required by the relevant instruments. However, ships flying the flag of States not a party to a Convention (relevant instrument) or not having implemented another relevant instrument, are not entitled</p> | <p>.1 Absence des certificats valables requis par les instruments pertinents. Toutefois, les navires battant pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à une convention (instrument pertinent) ou qui n'applique pas un autre instrument pertinent ne sont pas</p> | <p>.1 Fehlen der in den einschlägigen Übereinkünften vorgeschriebenen gültigen Zeugnisse. Schiffe, welche die Flagge eines Staates führen, der nicht Vertragspartei eines Übereinkommens (einer einschlägigen Übereinkunft) ist oder eine</p> |
|--|--|---|

to carry the certificates provided for by the Convention or other relevant instrument. Therefore, absence of the required certificates should not by itself constitute reason to detain these ships, however, in applying the "no more favourable treatment" clause, substantial compliance with the provisions must be required before the ship sails.

habilités à détenir les certificats prévus par la Convention ou autre instrument pertinent. L'absence des certificats requis ne constitue pas par conséquent en soi un motif suffisant pour retenir ces navires. A cet effet, pour appliquer la clause prévoyant «de ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables», le navire devra être largement conforme aux dispositions avant de pouvoir appareiller.

andere einschlägige Übereinkunft nicht angewendet, sind jedoch nicht berechtigt, die nach dem betreffenden Übereinkommen beziehungsweise der einschlägigen Übereinkunft vorgesehenen Zeugnisse mit sich zu führen. Das Fehlen der vorgeschriebenen Zeugnisse allein soll daher noch kein Grund für das Festhalten der betreffenden Schiffe sein; jedoch muß unter Anwendung der Nichtbegünstigungsklausel die wesentliche Einhaltung der betreffenden Vorschriften verlangt werden, bevor das Schiff auslaufen kann.

6.4.2 Areas under the SOLAS-Convention (References are given in brackets)

- .1 failure of proper operation of propulsion and other essential machinery, as well as electrical installations;
- .2 insufficient cleanliness of engine room, excess amount of oily-water mixtures in bilges, insulation of piping including exhaust pipes in engine room contaminated by oil, improper operation of bilge pumping arrangements;
- .3 failure of the proper operation of emergency generator, lighting, batteries and switches;
- .4 failure of the proper operation of the main and auxiliary steering gear;
5. absence, insufficient capacity or serious deterioration of personal lifesaving appliances, survival craft and launching arrangements;
- .6 absence, non-compliance or substantial deterioration to the extent that it can not comply with its intended use of fire detection system, fire alarms, firefighting equipment, fixed fire extinguishing installation, ventilation valves, fire dampers, quick closing devices;

6.4.2 Domaines relevant de la Convention SOLAS (les références sont indiquées entre parenthèses)

- .1 fonctionnement défectueux de la propulsion et autres machines essentielles, ainsi que des installations électriques;
- .2 propreté insuffisante de la salle des machines, présence en excès d'eau huileuse dans les fonds de cales, isolation des canalisations, y compris des canalisations d'échappement, enduites d'huile, mauvais fonctionnement des dispositifs d'assèchement des fonds de cales;
- .3 fonctionnement défectueux du générateur de secours, de l'éclairage, des batteries et des commutateurs;
- .4 fonctionnement défectueux de l'appareil à gouverner principal et de l'appareil à gouverner auxiliaire;
- .5 absence, capacité insuffisante ou détérioration grave des engins de sauvetage, des embarcations et radeaux de sauvetage et des dispositifs de mise à l'eau;
- .6 absence, non conformité ou détérioration importante, de nature à les rendre non conformes à l'usage auquel ils sont destinés du système de détection d'incendie, des alarmes d'incendie, du matériel de lutte contre l'incendie, des installations fixes d'extinction d'incendie, des vannes de ventilation, des clapets coupe-feu, des dispositifs à fermeture rapide;

6.4.2 Bereiche, die unter das SOLAS-Übereinkommen fallen (Bezüge in Klammern)

- .1 Störung der Antriebsanlage und anderer wichtiger Maschinen sowie der elektrischen Anlagen;
- .2 unzureichende Sauberkeit des Maschinenraums, übermäßiges Auftreten von Öl-Wasser-Gemischen in den Bilgen, Isolierung der Rohrleitungen, einschließlich der Abgasleitungen im Maschinenraum, mit Öl verschmutzt, fehlerhaftes Arbeiten der Lenzpumpenanlagen;
- .3 Störung von Notstromaggregat, Beleuchtung, Batterien und Schaltern;
- .4 Störung der Haupt- und der Hilfsrudernanlage;
5. Fehlen, ungenügendes Fassungsvermögen oder schwere Beschädigung der persönlichen Rettungsmittel, der Überlebensfahrzeuge und der Aussetzvorrichtungen;
- .6 Fehlen, nicht vorschriftsmäßiger Zustand oder so schwere Beschädigung des Feuermeldesystems, der Feueranzeiganlagen, der Feuerlöschschränke, der fest eingebauten Feuerlöschanlagen, der Lüftungsventile, der Brandklappen und der Schnellverschlußvorrichtungen, daß sie ihren Zweck nicht erfüllen können;

- | | | |
|---|--|--|
| .7 absence, substantial deterioration or failure of proper operation of the cargo deck area fire protection on tankers; | .7 absence, détérioration importante ou fonctionnement défectueux de la protection incendie de la zone du pont à cargaison sur des pétroliers; | .7 Fehlen, schwere Beschädigung oder Störung der Brandschutzeinrichtungen im Ladungsbereich von Tankschiffen; |
| .8 absence, non compliance or serious deterioration of lights, shapes or sound signals; | .8 absence, non conformité ou détérioration grave des feux, marques ou signaux sonores; | .8 Fehlen, nicht vorschriftsmäßiger Zustand oder schwere Beschädigung der Signallichter, Signalkörper oder Schallsignale; |
| .9 absence or failure of the proper operation of the radio equipment for distress and safety communication; | .9 absence ou défaut de fonctionnement du matériel radio pour les communications de détresse et de sécurité; | .9 Fehlen oder Störung der Funkausrüstung für den Not- und Sicherheitsverkehr; |
| .10 absence or failure of the proper operation of navigation equipment, taking the provisions of SOLAS Regulation V/12(o) into account; | .10 absence ou fonctionnement défectueux du matériel de navigation, en tenant compte des dispositions de la règle V/12(o) de la Convention SOLAS; | .10 Fehlen oder Störung der Navigationsausrüstung, hierbei ist die SOLAS-Regel V/12(o) zu berücksichtigen; |
| .11 absence of corrected navigational charts, and/or all other relevant nautical publications necessary for the intended voyage, taking into account that electronic charts may be used as a substitute for the charts; | .11 absence de cartes marines à jour et/ou de toute autre publication nautique pertinente nécessaire au voyage à effectuer, compte tenu du fait que les cartes électroniques peuvent remplacer les cartes; | .11 Fehlen berichtiger Seekarten für Navigationszwecke und/oder aller sonstigen einschlägigen nautischen Veröffentlichungen, die für die beabsichtigte Reise erforderlich sind; hierbei ist zu berücksichtigen, daß anstelle dieser Seekarten elektronische Seekarten verwendet werden dürfen; |
| .12 absence of non-sparking exhaust ventilation for cargo pump rooms (SOLAS Regulation II-2/59.3.1). | .12 absence de ventilation d'extraction anti-éclair pour les salles de pompes de la cargaison (règle SOLAS 11-2/59.3.1). | .12 Fehlen einer funkenfreien Entlüftung für Ladepumpenräume (SOLAS-Regel II-2/59.3.1). |
| 6.4.3 Areas under the IBC-Code (References are given in brackets) | 6.4.3 Domaines relevant du code IBC (les références sont indiquées entre parenthèses) | 6.4.3 Bereiche, die unter den IBC-Code fallen (Bezüge in Klammern) |
| .1 transport of a substance not mentioned in the Certificate of Fitness or missing cargo information (16.2); | .1 transport d'une substance ne figurant pas dans le certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison (16.2); | .1 Beförderung eines Stoffes, der nicht im Eignungszeugnis aufgeführt ist, oder fehlende Angaben zur Ladung (16.2); |
| .2 missing or damaged high pressure safety devices (8.1.2); | .2 dispositifs de sécurité à haute pression manquants ou endommagés (8.2.3) | .2 fehlende oder beschädigte Hochdrucksicherheitsvorrichtungen (8.1.2); |
| .3 electrical installations not intrinsically safe or corresponding to code requirements (10.2.3); | .3 les installations électriques ne sont pas foncièrement sûres ou ne sont pas conformes aux prescriptions du code (10.2.3); | .3 elektrische Anlagen, die nicht eigensicher sind oder nicht den Vorschriften des Codes genügen (10.2.3); |
| .4 sources of ignition in hazardous locations referred to in 10.2 (11.3.15); | .4 présence de sources d'ignition dans les zones dangereuses visées au point 10.2 (11.3.15); | .4 Zündquellen in den unter Nummer 10.2 aufgeführten explosionsgefährdeten Bereichen (11.3.15); |
| .5 contraventions of special requirements (15); | .5 non-respect d'exigences spéciales (15); | .5 Nichteinhaltung der „Besonderen Anforderungen“ (15); |
| .6 exceeding of maximum allowable cargo quantity per tank (16.1); | .6 dépassement de la quantité maximale admissible de cargaison par citerne (16.1); | .6 Überschreiten der höchstzulässigen Ladungsmenge je Tank (16.1); |
| .7 insufficient heat protection for sensitive products (16.6). | .7 isolation thermique insuffisante pour les produits sensibles (16.6). | .7 unzureichender Wärmeschutz empfindlicher Ladungen (16.6). |

<p>6.4.4 Areas under the IGC-Code (References are given in brackets)</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 transport of a substance not mentioned in the Certificate of Fitness or missing cargo information (18.1); .2 missing closing devices for accommodations or service spaces (3.2.6); .3 bulkhead not gastight (3.3.2); .4 defective air locks (3.6); .5 missing or defective quick closing valves (5.6); .6 missing or defective safety valves (8.2); .7 electrical installations not intrinsically safe or not corresponding to code requirements (10.2.4); .8 ventilators in cargo area not operable (12.1); .9 pressure alarms for cargo tanks not operable (13.4.1); .10 gas detection plant and/or toxic gas detection plant defective (13.6); .11 transport of substances to be inhibited without valid inhibitor certificate (17/19). 	<p>6.4.4 Domaines relevant du code IGC (les références sont indiquées entre parenthèses)</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 transport d'une substance ne figurant pas sur le Certificat d'Aptitude ou manque de données sur la cargaison (18.1); .2 manque de dispositifs de fermeture pour les logements ou les espaces de service (3.2.6); .3 cloison non étanche au gaz (3.3.2); .4 sas à air défectueux (3.6); .5 vannes à fermeture rapide manquantes ou défectueuses (5.6); .6 vannes de sécurité manquantes ou défectueuses (8.2); .7 des installations électriques ne sont pas foncièrement sûres ou ne sont pas conformes aux prescriptions du code (10.2.4); .8 les ventilateurs dans la zone de cargaison ne fonctionnent pas (12.1); .9 les alarmes de pression pour les citernes à cargaison ne fonctionnent pas (13.4.1); .10 système de détection de gaz et/ou système de détection de gaz toxiques défectueux (13.6); .11 transport de substances à inhiber sans certificat d'accompagnement valable (17/19). 	<p>6.4.4 Bereiche, die unter den IGC-Code fallen (Bezüge in Klammern)</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 Beförderung eines Stoffes, der nicht im Eignungszeugnis aufgeführt ist, oder fehlende Angaben zur Ladung (18.1); .2 fehlende Verschlussrichtungen für Unterkunfts- oder Wirtschaftsräume (3.2.6); .3 nicht gasdichte Schotten (3.3.2); .4 fehlerhafte Gasschleusen (3.6); .5 fehlende oder fehlerhafte Schnellschlußventile (5.6); .6 fehlende oder fehlerhafte Sicherheitsventile (8.2); .7 elektrische Anlagen, die nicht eigensicher sind oder nicht den Vorschriften des Codes genügen (10.2.4); .8 nicht funktionsfähige Lüfter im Ladungsbereich (12.1); .9 nicht funktionsfähiger Überdruckalarm für Ladetanks (13.4.1); .10 fehlerhafte Gasspüranlage und/oder Giftgasspüranlage (13.6); .11 Beförderung von Stoffen, die ohne gültige Bescheinigung über die Stabilisierung nicht befördert werden dürfen (17/19).
<p>6.4.5 Areas under the LOAD LINES Convention</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 significant areas of damage or corrosion, or pitting of plating and associated stiffening in decks and hull affecting seaworthiness or strength to take local loads, unless proper temporary repairs for a voyage to a port for permanent repairs have been carried out; .2 a recognized case of insufficient stability; .3 absence of sufficient and reliable information, in an approved form, which by rapid and simple means, 	<p>6.4.5 Domaines relevant de la Convention sur les Lignes de Charge</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 dommages ou corrosion étendus, corrosion du blindage avec rigidification sur les ponts et la coque, affectant l'aptitude à la navigation ou la résistance à des charges localisées, sauf si des réparations temporaires correctes ont été effectuées pour permettre au navire de se rendre dans un port pour y subir des réparations définitives; .2 en cas reconnu de stabilité notoirement insuffisante; .3 absence d'information suffisante et fiable, ayant fait l'objet d'une approbation, permettant par des moyens 	<p>6.4.5 Bereiche, die unter das Freibord-Übereinkommen fallen</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 Größere Bereiche mit Schäden oder Korrosion, Lochfraß in der Beplattung und Steifen von Decks und Schiffskörper, wodurch die Seetüchtigkeit und die Festigkeit bei örtlichen Belastungen beeinträchtigt werden, sofern nicht eine sachgemäße vorläufige Reparatur für die Reise zu einem Hafen zwecks dauerhafter Reparatur durchgeführt worden ist; .2 festgestellter Fall von unzureichender Stabilität; .3 Fehlen ausreichender und verlässlicher Angaben in zugelassener Form, die es dem Kapitän ermöglichen,

	enables the master to arrange for the loading and ballasting of his ship in such a way that a safe margin of stability is maintained at all stages and at varying conditions of the voyage, and that the creation of any unacceptable stresses in the ship's structure are avoided;	rapides et simples au capitaine d'organiser le chargement et le ballast de son navire de manière à maintenir à tout moment et dans les conditions variables du voyage une marge sûre de stabilité et à éviter la formation de tensions inacceptables pour la structure du navire;	rasch und einfach Ladung und Ballast seines Schiffes so zu verteilen, daß eine für die Sicherheit des Schiffes ausreichende Stabilität in allen Phasen und bei unterschiedlichen Bedingungen im Lauf der Reise gewährleistet ist und daß die schiffbaulichen Verbände keinen unannehmbaren Belastungen ausgesetzt werden;
	.4 absence, substantial deterioration or defective closing devices, hatch closing arrangements and watertight doors;	.4 absence ou détérioration importante ou mauvais fonctionnement des dispositifs de fermeture, des fermetures des écoutes et des portes étanches;	.4 Fehlen, schwere Beschädigung oder Mängel der Verschußeinrichtungen, der Lukenverschlüsse und der wasserdichten Türen;
	.5 overloading;	.5 surcharge;	.5 Überladung;
	.6 absence of or impossibility to read draught mark.	.6 absence ou impossibilité de lire l'échelle des tirants d'eau.	.6 Fehlen oder Unleserlichkeit der Tiefgangsmarke.
6.4.6	Areas under the MARPOL Convention, Annex I (References are given in brackets)	6.4.6 Domaines relevant de la Convention MARPOL, Annexe I (les références sont indiquées entre parenthèses)	6.4.6 Bereiche, die unter Anlage I des MARPOL-Übereinkommens fallen (Bezüge in Klammern)
	.1 absence, serious deterioration or failure of proper operation of the oily-water filtering equipment, the oil discharge monitoring and control system or the 15 ppm alarm arrangements;	.1 absence, détérioration grave ou défaut de fonctionnement du matériel de séparation des eaux et hydrocarbures, du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures ou du système d'alarme au seuil de 15 ppm;	.1 Fehlen, schwere Beschädigung oder Störung der Öl-Wasser-Separatoranlage, des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Einleiten von Öl oder der 15-ppm-Alarmvorrichtungen;
	.2 remaining capacity of slop and/or sludge tank insufficient for the intended voyage;	.2 la capacité libre de la citerne de décantation est insuffisante pour le voyage prévu;	.2 für die beabsichtigte Reise nicht ausreichendes verbleibendes Fassungsvermögen des Slop tanks und/oder des Ölschlamm tanks;
	.3 oil record book not available (20(5));	.3 registre des hydrocarbures non disponible (20(5));	.3 Nichtverfügbarkeit des Öltagebuchs (Regel 20 Absatz 5);
	.4 unauthorized discharge by-pass fitted.	.4 montage illicite d'une dérivation de rejet.	.4 Einbau unzulässiger Verbindungsleitungen nach außenbords.
6.4.7	Areas under the MARPOL Convention, Annex II (References are given in brackets)	6.4.7 Domaines relevant de la Convention MARPOL, Annexe II (les références sont indiquées entre parenthèses)	6.4.7 Bereiche, die unter Anlage II des MARPOL-Übereinkommens fallen (Bezüge in Klammern)
	.1 absence of the P & A Manual;	.1 absence du manuel P & A;	.1 Fehlen des „Handbuchs für Verfahren und Vorkehrungen“;
	.2 cargo is not categorized (3(4));	.2 la cargaison n'est pas ventilée par catégories (3(4));	.2 nicht eingestufte Ladung (Regel 3 Absatz 4);
	.3 no cargo record book available (9(6));	.3 registre de cargaison non disponible (9(6));	.3 Nichtverfügbarkeit des Ladungstagebuchs (Regel 9 Absatz 6);
	.4 transport of oil-like substances without satisfying the requirements or without appropriately amended certificate (14);	.4 transport de substances apparentées aux hydrocarbures sans satisfaire aux exigences ou en l'absence d'un certificat modifié en conséquence (14);	.4 Beförderung ölähnlicher Stoffe bei Nichtbeachtung der einschlägigen Vorschriften oder ohne entsprechend geändertes Zeugnis (Regel 14);
	.5 unauthorized discharge by-pass fitted.	.5 montage illicite d'une dérivation de rejet.	.5 Einbau unzulässiger Verbindungsleitungen nach außenbords.

Herausgeber: Bundesministerium der Justiz – Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. – Druck: Bundesdruckerei GmbH, Zweigniederlassung Bonn.

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

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

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

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

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H., Postfach 13 20, 53003 Bonn
Telefon: (0228) 38208-0, Telefax: (0228) 38208-36.

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich je 97,80 DM. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 3,10 DM zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Januar 1993 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Postgirokonto Bundesgesetzblatt Köln 3 99-509, BLZ 370 100 50, oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe: 8,15 DM (6,20 DM zuzüglich 1,95 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 9,15 DM.

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

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. · Postfach 13 20 · 53003 Bonn

Postvertriebsstück · Z 1996 · Entgelt bezahlt

<p>6.4.8 Areas under the STCW-Convention</p> <p>In his assessment whether deficiencies in areas under the STCW-Convention are of such a serious nature that they may warrant the detention of the ship involved, the surveyor shall be guided by the provisions of section 3 of this Annex.</p>	<p>6.4.8 Domaines relevant de la Convention STCW</p> <p>Si, d'après son estimation, des déficiences dans des domaines relatifs à la Convention STCW sont tellement sérieuses qu'elles pourraient justifier la rétention d'un navire, l'inspecteur devra être dirigé par les dispositions dans la Section 3 de cette Annexe.</p>	<p>6.4.8 Bereiche, die unter das STCW-Übereinkommen fallen</p> <p>Bei der Feststellung, ob Mängel in Bereichen, die unter das STCW-Übereinkommen fallen, so schwerwiegend sind, daß sie das Festhalten des betreffenden Schiffes rechtfertigen, richtet sich der Besichtigter nach Abschnitt 3 dieser Anlage.</p>
<p>6.4.9 Areas under ILO-Conventions</p> <p>.1 insufficient food for voyage to next port;</p> <p>.2 insufficient potable water for voyage to next port;</p> <p>.3 excessively unsanitary conditions on board;</p> <p>.4 no heating in accommodation of a ship operating in areas where temperatures may be excessively low;</p> <p>.5 excessive garbage, blockage by equipment or cargo or otherwise unsafe conditions in passageways/accommodations.</p>	<p>6.4.9 Domaines relevant des Conventions de l'OIT</p> <p>.1 quantité de nourriture insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port;</p> <p>.2 quantité d'eau potable insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port;</p> <p>.3 conditions d'hygiène déplorable à bord;</p> <p>.4 absence de chauffage dans les logements d'un navire opérant dans des zones où la température peut être excessivement basse;</p> <p>.5 présence en excès de déchets, blocage des couloirs ou des logements par du matériel, la cargaison, ou autres restrictions de la sécurité dans ces zones.</p>	<p>6.4.9 Bereiche, die unter IAO-Übereinkommen fallen</p> <p>.1 Unzureichende Verpflegung für die Fahrt bis zum nächsten Hafen;</p> <p>.2 unzureichender Trinkwasservorrat für die Fahrt bis zum nächsten Hafen;</p> <p>.3 außerordentlich unhygienische Verhältnisse an Bord;</p> <p>.4 fehlende Heizung in den Unterkunftsräumen eines Schiffes, das in Gebieten eingesetzt wird, in denen sehr niedrige Temperaturen auftreten können;</p> <p>.5 übermäßige Verschmutzung durch Schiffsmüll, Blockierung der Gänge oder Unterkunftsräume durch Ausrüstung oder Ladung oder sonstige sicherheitsgefährdende Zustände.</p>
<p>6.4.10 Areas which may not warrant a detention, but where e.g. cargo operations have to be suspended</p> <p>.1 failure of the proper operation (or maintenance) of inert gas system, cargo related gear or machinery will be considered sufficient ground to stop cargo operation.</p>	<p>6.4.10 Domaines ne nécessitant pas la rétention, mais requérant la suspension des opérations de cargaison</p> <p>.1 le défaut de fonctionnement (ou d'entretien) du système à gaz inerte, des engins ou machines afférents à la cargaison sont considérés comme un motif suffisant pour suspendre les opérations sur la cargaison.</p>	<p>6.4.10 Bereiche, die zwar ein Festhalten nicht rechtfertigen, in denen jedoch beispielsweise Umschlagsarbeiten ausgesetzt werden müssen</p> <p>.1 Störung (oder mangelhafte Wartung) des Inertgassystems, der Umschlagsvorrichtungen oder -maschinen gelten als hinreichender Grund für das Aussetzen der Umschlagsarbeiten.“</p>