

Bundesgesetzblatt ¹³²⁹

Teil II

G 1998

2003

Ausgegeben zu Bonn am 24. September 2003

Nr. 26

Tag	Inhalt	Seite
9. 9. 2003	Verordnung über das Torremolinos-Protokoll von 1993 zum Internationalen Übereinkommen von Torremolinos von 1977 über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen	1330
9. 9. 2003	Sechzehnte Verordnung über die Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen (16. SOLAS-Änderungsverordnung – 16. SOLAS-ÄndV)	1341
17. 6. 2003	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt	1355
24. 7. 2003	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der durch das Protokoll von 1978 geänderten Fassung sowie der Anlagen III und V des Übereinkommens (MARPOL 73/78)	1356
30. 7. 2003	Bekanntmachung des deutsch-mazedonischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit ...	1362
31. 7. 2003	Bekanntmachung des deutsch-ugandischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit	1364
31. 7. 2003	Bekanntmachung des deutsch-äthiopischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit	1366
31. 7. 2003	Bekanntmachung des deutsch-äthiopischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit	1368
31. 7. 2003	Bekanntmachung des deutsch-tansanischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit	1370
31. 7. 2003	Bekanntmachung des deutsch-tansanischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit	1372
31. 7. 2003	Bekanntmachung des deutsch-eritreischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit	1374
1. 8. 2003	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Haager Übereinkommens über die Anerkennung und Vollstreckung von Unterhaltsentscheidungen	1376
1. 8. 2003	Bekanntmachung des deutsch-mazedonischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit ...	1377
1. 8. 2003	Bekanntmachung des deutsch-mazedonischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit ...	1379
6. 8. 2003	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Abkommens zur friedlichen Erledigung internationaler Streitfälle	1381
7. 8. 2003	Bekanntmachung über das Inkrafttreten des deutsch-polnischen Abkommens über die Zusammenarbeit der Polizeibehörden und der Grenzschutzbehörden in den Grenzgebieten	1382
8. 8. 2003	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966	1382
8. 8. 2003	Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Satzung der Organisation der Vereinten Nationen für industrielle Entwicklung	1383
8. 8. 2003	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens der Vereinten Nationen zur Bekämpfung der Wüstenbildung in den von Dürre und/oder Wüstenbildung schwer betroffenen Ländern, insbesondere Afrika	1383
8. 8. 2003	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über die grenzüberschreitenden Auswirkungen von Industrieunfällen	1384

Die Anlage zum Torremolinos-Protokoll von 1993 zum Internationalen Übereinkommen von Torremolinos von 1977 über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen wird als Anlageband zu dieser Ausgabe des Bundesgesetzblatts ausgegeben. Abonnenten des Bundesgesetzblatts Teil II wird der Anlageband auf Anforderung gemäß den Bezugsbedingungen des Verlags übersandt.

**Verordnung
über das Torremolinos-Protokoll von 1993
zum Internationalen Übereinkommen von Torremolinos von 1977
über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen**

Vom 9. September 2003

Auf Grund des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, 4 und 6 und Abs. 3 sowie § 9c des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876), hinsichtlich des § 9 Abs. 3 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz, verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:

Artikel 1

Das in London am 30. Juni 1994 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnete Torremolinos-Protokoll vom 2. April 1993 zum Internationalen Übereinkommen von Torremolinos vom 2. April 1977 über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen (BGBl. 1983 II S. 659) wird hiermit in Kraft gesetzt. Das Protokoll*) wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Diese Verordnung tritt an dem Tage in Kraft, an dem das Protokoll nach seinem Artikel 10 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt.

(2) Diese Verordnung tritt an dem Tage außer Kraft, an dem das Protokoll für die Bundesrepublik Deutschland außer Kraft tritt.

(3) Der Tag des Inkrafttretens und des Außerkrafttretens ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Berlin, den 9. September 2003

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Manfred Stolpe

*) Die Anlage zum Protokoll (Anpassungen der Anlage und der Anhänge der Anlage des Internationalen Übereinkommens von Torremolinos von 1977 über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen – Regeln für die Bauart und die Ausrüstung von Fischereifahrzeugen) wird als Anlageband zu dieser Ausgabe des Bundesgesetzblatts ausgegeben. Abonnenten des Bundesgesetzblatts Teil II wird der Anlageband auf Anforderung gemäß den Bezugsbedingungen des Verlags übersandt.

Torremolinos-Protokoll von 1993
zum Internationalen Übereinkommen von Torremolinos von 1977
über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen

Torremolinos Protocol of 1993
relating to the Torremolinos International Convention
for the Safety of Fishing Vessels, 1977

Protocole de Torremolinos de 1993
relatif à la Convention internationale de Torremolinos
sur la sécurité des navires de pêche, 1977

(Übersetzung)

The Parties to the present Protocol,

Les Parties au présent Protocole,

Die Vertragsparteien dieses Protokolls –

Recognizing the significant contribution which can be made by the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977, to the safety of ships in general and to the safety of fishing vessels in particular,

reconnaissant que la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977, peut contribuer de manière appréciable à la sécurité des navires en général et à la sécurité des navires de pêche en particulier,

in Anerkennung des besonderen Beitrags, den das Internationale Übereinkommen von Torremolinos von 1977 über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen für die Sicherheit der Schiffe im Allgemeinen und für die Sicherheit der Fischereifahrzeuge im Besonderen leisten kann,

Acknowledging however that certain provisions of the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977, have given rise to difficulties in their implementation by a number of States with substantial fishing fleets under their flags and that this has prevented the entry into force of the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977, and consequently the implementation of the regulations contained therein,

reconnaissant toutefois que certaines dispositions de la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977, ont suscité des difficultés de mise en œuvre pour un certain nombre d'Etats possédant d'importantes flottes de pêche battant leur pavillon et ont empêché l'entrée en vigueur de la Convention de 1977 et par tant la mise en œuvre à l'échelle mondiale des règles qu'elle contient,

in der Erkenntnis jedoch, dass einige Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens von Torremolinos von 1977 über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen einer Reihe von Staaten mit bedeutenden Fischereifloten unter ihrer Flagge Anlass zu Schwierigkeiten für deren Durchführung gegeben haben und dass deshalb das Inkrafttreten des Internationalen Übereinkommens von Torremolinos von 1977 über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen und demzufolge die Durchführung der darin enthaltenen Regeln verhindert wurden,

Desiring to establish in common agreement the highest practicable standards for the safety of fishing vessels which can be implemented by all States concerned,

désireuses d'établir d'un commun accord, en matière de sécurité des navires de pêche, les normes les plus élevées que puissent mettre en œuvre, en pratique, tous les Etats concernés,

in dem Wunsch, gemeinsam die strengstmöglichen Normen für die Sicherheit von Fischereifahrzeugen festzulegen, die von allen betroffenen Staaten durchgeführt werden können,

Considering that this objective may best be achieved by the conclusion of a Protocol relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977,

considérant que le meilleur moyen d'atteindre cet objectif est de conclure un protocole relatif la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977,

in der Erwägung, dass dieses Ziel am besten durch den Abschluss eines Protokolls zu dem Internationalen Übereinkommen von Torremolinos von 1977 über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen erreicht werden kann –

Have agreed as follows:

sont convenues de ce qui suit:

sind wie folgt übereingekommen:

Article 1

General obligations

(1) The Parties to the present Protocol shall give effect to the provisions of:

(a) the articles of the present Protocol; and

Article premier

Obligations générales

1) Les Parties au présent Protocole s'engagent à donner effet aux dispositions:

a) des articles du présent Protocole; et

Artikel 1

Allgemeine Verpflichtungen

(1) Die Vertragsparteien dieses Protokolls werden folgenden Bestimmungen Wirksamkeit verleihen:

a) den Artikeln dieses Protokolls und

(b) the regulations contained in the Annex to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977 (hereinafter referred to as "the Convention"), subject to the modifications set out in the Annex to the present Protocol.

(2) The articles of the present Protocol and the regulations of the Annex to the Convention shall, subject to the modifications set out in the Annex to the present Protocol, be read and interpreted as one single instrument.

(3) The Annex to the present Protocol shall constitute an integral part of the Protocol and a reference to the present Protocol shall constitute at the same time a reference to the Annex hereto.

b) des règles de l'Annexe de la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977 (ci-après dénommée «la Convention»), sous réserve des modifications énoncées dans l'Annexe du présent Protocole.

2) Sous réserve des modifications énoncées dans l'Annexe du présent Protocole, les articles du présent Protocole et les règles de l'Annexe de la Convention sont considérés et interprétés comme un seul et même instrument.

3) L'Annexe du présent Protocole fait partie intégrante de celui-ci et toute référence au présent Protocole constitue en même temps une référence à son Annexe.

b) den in der Anlage des Internationalen Übereinkommens von Torremolinos von 1977 über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen (im Folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet) enthaltenen Regeln vorbehaltlich der in der Anlage dieses Protokolls dargelegten Modifikationen.

(2) Die Artikel dieses Protokolls und die Regeln in der Anlage des Übereinkommens werden vorbehaltlich der in der Anlage dieses Protokolls dargelegten Modifikationen als eine einzige Übereinkunft gelesen und ausgelegt.

(3) Die Anlage dieses Protokolls ist Bestandteil des Protokolls; eine Bezugnahme auf dieses Protokoll stellt gleichzeitig eine Bezugnahme auf diese Anlage dar.

Article 2
Definitions

For the purpose of the present Protocol, unless expressly provided otherwise:

- (a) "Party" means a State for which the present Protocol has entered into force;
- (b) "Fishing vessel" or "vessel" means any vessel used commercially for catching fish, whales, seals, walrus or other living resources of the sea;
- (c) "Organization" means the International Maritime Organization;
- (d) "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization;
- (e) "Administration" means the Government of the State whose flag the vessel is entitled to fly;
- (f) "Regulations" means the regulations contained in the Annex to the Convention as modified by the present Protocol.

Article 3
Application

(1) The present Protocol shall apply to seagoing fishing vessels including vessels also processing their catch entitled to fly the flag of a Party.

(2) The provisions of the Annex shall not apply to vessels exclusively used:

- (a) for sport or recreation;
- (b) for processing fish or other living resources of the sea;
- (c) for research and training; or
- (d) as fish carriers.

Article 2
Définitions

Aux fins du présent Protocole, sauf disposition expresse contraire:

- a) le terme «Partie» désigne un Etat à l'égard duquel le présent Protocole est entré en vigueur;
- b) l'expression «navire de pêche» ou le terme «navire» désignent tout navire utilisé à des fins commerciales pour la capture du poisson, des baleines, des phoques, des morses et autres ressources vivantes de la mer;
- c) le terme «Organisation» désigne l'Organisation maritime internationale;
- d) l'expression «Secrétaire général» désigne le Secrétaire général de l'Organisation;
- e) le terme «Administration» désigne le gouvernement de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon;
- f) le terme «règles» désigne les règles figurant à l'Annexe de la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole.

Article 3
Champ d'application

1) Le présent Protocole s'applique aux navires de pêche en mer, y compris les navires effectuant aussi le traitement du produit de leur pêche, autorisés à battre le pavillon d'une Partie.

2) Les dispositions de l'Annexe ne s'appliquent pas aux navires utilisés exclusivement:

- a) à des fins sportives ou récréatives;
- b) pour le traitement du poisson ou d'autres ressources vivantes de la mer;
- c) pour la recherche et la formation; ou
- d) pour le transport de cargaisons de poisson.

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Protokolls haben, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

- a) „Vertragspartei“ bezeichnet einen Staat, für den das Übereinkommen in Kraft getreten ist;
- b) „Fischereifahrzeug“ oder „Fahrzeug“ bezeichnet ein Fahrzeug, das für den gewerblichen Fang von Fischen, Walen, Seehunden, Walrossen oder anderen Lebewesen des Meeres verwendet wird;
- c) „Organisation“ bezeichnet die Internationale Seeschiffahrts-Organisation;
- d) „Generalsekretär“ bezeichnet den Generalsekretär der Organisation;
- e) „Verwaltung“ bezeichnet die Regierung des Staates, dessen Flagge das Fahrzeug zu führen berechtigt ist;
- f) „Regeln“ bezeichnet die in der Anlage des Übereinkommens enthaltenen Regeln, wie sie in diesem Protokoll geändert sind.

Artikel 3
Anwendungsbereich

(1) Dieses Protokoll gilt für hochseetüchtige Fischereifahrzeuge – einschließlich Fahrzeuge, welche ihren Fang selbst verarbeiten –, die berechtigt sind, die Flagge eines Staates zu führen, der Vertragspartei ist.

(2) Die Anlage findet keine Anwendung auf Fahrzeuge, die ausschließlich zu folgenden Zwecken verwendet werden:

- a) für Sport oder zur Freizeitgestaltung;
- b) zur Verarbeitung von Fischen oder anderen lebenden Ressourcen des Meeres;
- c) für Forschungs- und Ausbildungszwecke oder
- d) als Fischtransportschiffe.

(3) Unless expressly provided otherwise, the provisions of the Annex shall apply to fishing vessels of 24 metres in length and over.

(4) In a case where a limit of the vessel's length is prescribed as greater than 24 metres in a chapter for the application of that chapter, the Administration shall determine which regulations of that chapter should apply, wholly or in part, to a fishing vessel of 24 metres in length and over but less than the length limit prescribed in that chapter and entitled to fly the flag of that State, having regard to the type, size and mode of operation of such a vessel.

(5) Parties shall endeavour to establish, as a matter of high priority, uniform standards to be applied by Administrations to fishing vessels referred to in paragraph (4), which operate in the same region, taking into account the mode of operation, sheltered nature and climatic conditions in such region. Such uniform regional standards shall be communicated to the Organization for circulation to other Parties for information.

Article 4

Certification and port State control

(1) Every vessel required to hold a certificate in accordance with the provisions of the regulations is subject, when in a port of another Party, to control by officers duly authorized by the Government of that Party in so far as this control is directed towards verifying that the certificate issued under the provisions of the relevant regulations is valid.

(2) Such certificate, if valid, shall be accepted unless there are clear grounds for believing that the condition of the vessel or of its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate or that the vessel and its equipment are not in compliance with the provisions of the relevant regulations.

(3) In the circumstances given in paragraph (2) or where a certificate has expired or ceased to be valid, the officer carrying out the control shall take steps to ensure that the vessel shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard without danger to the vessel or persons on board.

(4) In the event of this control giving rise to an intervention of any kind, the officer carrying out the control shall forthwith inform, in writing, the Consul or, in his absence, the nearest diplomatic representative of the State whose flag the vessel is entitled to fly, of all the circumstances in

3) Sauf disposition expresse contraire, les dispositions énoncées dans l'Annexe s'appliquent aux navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres.

4) Au cas où une limite de la longueur du navire supérieure à 24 mètres est prescrite dans un chapitre aux fins de l'application des dispositions de ce chapitre, l'Administration détermine lesquelles des règles de ce chapitre devraient être applicables intégralement ou en partie à un navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres mais inférieure à la longueur limite prescrite dans ce chapitre et qui est autorisé à battre le pavillon de cet Etat, compte tenu du type, des dimensions et du mode d'exploitation de ce navire.

5) Les Parties s'efforcent d'instaurer, en leur accordant un degré de priorité élevé, des normes uniformes à faire appliquer par les Administrations aux navires de pêche visés au paragraphe 4) qui sont exploités dans la même région, en tenant compte du mode d'exploitation, du caractère abrité et des conditions climatiques dans cette région. Ces normes uniformes régionales sont communiquées à l'Organisation qui les communique aux autres Parties pour information.

Article 4

Certificats et contrôle de l'Etat du port

1) Tout navire tenu de posséder un certificat délivré conformément aux règles est sujet, dans un port d'une autre Partie, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par le gouvernement de cette Partie dans la mesure où ce contrôle a pour objet de vérifier que les certificats délivrés en vertu des règles applicables sont en cours de validité.

2) Ces certificats, s'ils sont en cours de validité, sont acceptés à moins qu'il n'existe de bonnes raisons de penser que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications de ce certificat ou que le navire et son armement ne satisfont pas aux dispositions des règles applicables.

3) Dans les circonstances prévues au paragraphe 2) ou dans le cas où un certificat est venu à expiration ou a cessé d'être valable, le fonctionnaire exerçant le contrôle prend les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié, sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord.

4) Dans le cas où le contrôle donnerait lieu à une intervention quelconque, le fonctionnaire exerçant le contrôle informe immédiatement et par écrit le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon, de toutes

(3) Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, findet die Anlage auf Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr Anwendung.

(4) Ist in einem Kapitel für die Anwendung des Kapitels die Länge des Fahrzeugs mit mehr als 24 Meter vorgeschrieben, so bestimmt die Verwaltung, welche Regeln des Kapitels ganz oder teilweise auf ein Fischereifahrzeug von 24 Meter Länge und mehr, jedoch von weniger als der in jenem Kapitel vorgeschriebenen Länge, das die Flagge des betroffenen Staates zu führen berechtigt ist, anzuwenden sind, wobei der Typ, die Größe und die Einsatzbedingungen des Fahrzeugs berücksichtigt werden.

(5) Die Vertragsparteien bemühen sich mit höchster Priorität darum, einheitliche Normen für die in Absatz 4 bezeichneten Fischereifahrzeuge, die in derselben Region betrieben werden, aufzustellen und anzuwenden, wobei die Betriebsbedingungen und die begünstigten Wetter- und Klimabedingungen der Region berücksichtigt werden. Diese einheitlichen regionalen Normen werden der Organisation zur Weiterleitung an andere Vertragsparteien zur Kenntnisnahme übermittelt.

Artikel 4

Erteilung von Befähigungszeugnissen und Hafenstaatkontrolle

(1) Jedes Fahrzeug, das ein nach den Regeln ausgestelltes Zeugnis besitzen muss, unterliegt, solange es sich im Hafen einer anderen Vertragspartei aufhält, der Kontrolle durch ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete der Regierung dieser Vertragspartei insoweit, als diese Kontrolle der Feststellung dient, dass das nach den einschlägigen Regeln ausgestellte Zeugnis gültig ist.

(2) Dieses Zeugnis ist anzuerkennen, sofern nicht triftige Gründe für die Annahme bestehen, dass der Zustand des Fahrzeugs oder seiner Ausrüstung im Wesentlichen nicht den Angaben des betreffenden Zeugnisses oder dass das Fahrzeug und seine Ausrüstung den maßgeblichen Regeln nicht entsprechen.

(3) Unter den in Absatz 2 genannten Umständen oder bei Ablauf oder Ungültigkeit des Zeugnisses trifft der die Kontrolle durchführende Bedienstete die notwendigen Maßnahmen, um ein Auslaufen des Fahrzeugs zu verhindern, bis es ohne Gefahr für das Fahrzeug oder die Personen an Bord in See gehen oder den Hafen verlassen kann, um die geeignete Reparaturwerkstatt anzulaufen.

(4) Gibt diese Kontrolle Anlass zu einem Einschreiten, so unterrichtet der die Kontrolle durchführende Bedienstete unverzüglich schriftlich den Consul oder in dessen Abwesenheit den diplomatischen Vertreter des Staates, dessen Flagge zu führen das Fahrzeug berechtigt ist, über

which intervention was deemed necessary. In addition, nominated surveyors or recognized organizations responsible for the issue of the certificates shall also be notified. The facts concerning the intervention shall be reported to the Organization.

(5) If the port State authority concerned is unable to take steps as specified in paragraph (3) or if the vessel has been allowed to proceed to the next port of call, the port State authority concerned shall notify all relevant information about the vessel to the Party mentioned in paragraph (4) and to the authorities of the next port of call.

(6) When exercising control under this article, all possible efforts shall be made to avoid a vessel being unduly detained or delayed. If a vessel is thereby unduly detained or delayed, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

(7) With respect to vessels of non-Parties to the present Protocol, Parties shall apply the requirements of the present Protocol as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such vessels.

Article 5

Force majeure

(1) A vessel which is not subject to the provisions of the present Protocol or which is not required to hold a certificate in accordance with the provisions of the present Protocol at the time of its departure on any voyage shall not become subject to such provisions on account of any deviation from its intended voyage due to stress of weather or any other cause of force majeure.

(2) Persons who are on board a vessel by reason of force majeure or in consequence of the obligation to carry shipwrecked or other persons shall not be taken into account for the purpose of ascertaining the application to the vessel of any provisions of the present Protocol.

Article 6

Communication of information

(1) The Parties shall communicate to the Organization:

- (a) the text of laws, orders, decrees, regulations and other instruments which have been promulgated on the various matters within the scope of the present Protocol;
- (b) a list of non-governmental agencies which are authorized to act on their

les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire. En outre, les inspecteurs désignés ou les organismes reconnus qui sont chargés de la délivrance des certificats sont également avisés. Il est fait rapport à l'Organisation des faits concernant cette intervention.

5) Si l'autorité de l'Etat du port concernée ne peut prendre les mesures spécifiées au paragraphe 3) ou si le navire a été autorisé à se rendre au port d'escale suivant, cette autorité communique tous les renseignements pertinents intéressant le navire aux Parties mentionnées au paragraphe 4) ainsi qu'aux autorités du port d'escale suivant.

6) Dans l'exercice du contrôle en vertu du présent article, il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, de retenir ou de retarder indûment le navire. Tout navire qui a été retenu ou retardé indûment par suite de l'exercice de ce contrôle a droit à réparation pour les pertes ou dommages subis.

7) Les Parties appliquent aux navires des Etats qui ne sont pas Parties au présent Protocole les prescriptions du présent Protocole dans la mesure où cela est nécessaire pour ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables.

Article 5

Force majeure

1) Un navire qui n'est pas soumis, au moment de son départ pour un voyage quelconque, aux dispositions du présent Protocole ou qui n'est pas tenu de posséder un certificat délivré conformément aux dispositions du présent Protocole, ne doit pas être astreint à ces dispositions en raison d'un déroutement quelconque par rapport au voyage prévu, si ce déroutement est dû au mauvais temps ou à tout autre cas de force majeure.

2) Pour déterminer si un navire est soumis à l'une quelconque des dispositions du présent Protocole, il n'est pas tenu compte des personnes qui se trouvent à bord pour raison de force majeure ou par suite de l'obligation qui incombe à ce navire de transporter des naufragés ou d'autres personnes.

Article 6

Communication de renseignements

1) Les Parties communiquent à l'Organisation:

- a) le texte des lois, ordonnances, décrets, règlements et autres instruments promulgués sur les diverses questions qui entrent dans le champ d'application du présent Protocole;
- b) la liste des organismes non gouvernementaux habilités à agir en leur nom

alle Umstände, unter denen ein Einschreiten für notwendig gehalten wurde. Außerdem werden die ernannten Besichtigter oder die für die Ausstellung der Zeugnisse verantwortlichen anerkannten Organisationen unterrichtet. Die Tatsachen über das Einschreiten werden der Organisation gemeldet.

(5) Ist die betreffende Hafenstaatbehörde nicht in der Lage, die in Absatz 3 bezeichneten Maßnahmen zu treffen, oder wurde dem Fahrzeug gestattet, zum nächsten Bestimmungshafen auszulaufen, so meldet die Hafenstaatbehörde alle maßgeblichen Informationen über das Fahrzeug der in Absatz 4 genannten Vertragspartei und den Behörden des nächsten Bestimmungshafens.

(6) Bei Ausübung der Kontrolle nach Maßgabe dieses Artikels sind alle möglichen Anstrengungen zu unternehmen, um sicherzustellen, dass ein Fahrzeug nicht unangemessen festgehalten oder aufgehalten wird. Wird ein Fahrzeug dadurch unnötig festgehalten oder aufgehalten, so hat es Anspruch auf Ersatz für erlittene Verluste oder Schäden.

(7) Auf Fahrzeuge von Nichtvertragsparteien dieses Protokolls wenden die Vertragsparteien die Vorschriften dieses Protokolls an, soweit dies notwendig ist, um sicherzustellen, dass diesen Fahrzeugen keine günstigere Behandlung zuteil wird.

Artikel 5

Höhere Gewalt

(1) Unterliegt ein Fahrzeug bei Antritt einer Reise nicht den Bestimmungen dieses Protokolls oder braucht es nach diesen Bestimmungen kein Zeugnis mitzuführen, so unterliegt es ihnen auch dann nicht, wenn es wegen Schlechtwetters oder sonstiger höherer Gewalt vom vorgesehenen Reiseweg abweicht.

(2) Personen, die sich wegen höherer Gewalt oder wegen der Verpflichtung an Bord befinden, Schiffbrüchige oder andere Personen aufzunehmen, bleiben bei der Feststellung, ob eine Bestimmung dieses Protokolls auf das Fahrzeug anzuwenden ist, außer Betracht.

Artikel 6

Übermittlung von Informationen

(1) Die Vertragsparteien übermitteln der Organisation Folgendes:

- a) den Wortlaut von Gesetzen, Verordnungen, Erlassen und Verwaltungsvorschriften sowie sonstigen Vorschriften, die zu den verschiedenen unter dieses Protokoll fallenden Angelegenheiten ergangen sind;
- b) ein Verzeichnis der nichtstaatlichen Stellen, die ermächtigt sind, in Fragen

behalf in matters relating to the design, construction and equipment of vessels in accordance with the provisions of the present Protocol; and

- (c) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the present Protocol.

(2) The Organization shall notify all Parties of the receipt of any communication under paragraph (1)(a) and shall circulate to them any information communicated to it under paragraphs (1)(b) and (1)(c).

Article 7

Casualties to fishing vessels

(1) Each Party shall arrange for an investigation of any casualty occurring to any of its vessels subject to the provisions of the present Protocol, when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the present Protocol might be desirable.

(2) Each Party shall supply the Organization with pertinent information concerning the findings of such investigations for circulation to all Parties. No reports or recommendations of the Organization based upon such information shall disclose the identity or nationality of the vessels concerned or in any manner fix or imply responsibility upon any vessel or person.

Article 8

Other treaties and interpretation

Nothing in the present Protocol shall prejudice the present or future claims and legal views of any State concerning the law of the sea and the nature and extent of coastal and flag State jurisdiction.

Article 9

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

(1) The present Protocol shall remain open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 July 1993 until 30 June 1994 and shall thereafter remain open for accession. All States may become Parties to the present Protocol by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

pour tout ce qui touche à la conception, à la construction et à l'équipement des navires, conformément aux dispositions du présent Protocole; et

- c) un nombre suffisant de modèles des certificats qu'elles délivrent en application des dispositions du présent Protocole.

2) L'Organisation informe toutes les Parties de toute communication reçue en vertu de l'alinéa a) du paragraphe 1) et leur diffuse les informations qui lui ont été communiquées au titre des alinéas b) et c) du paragraphe 1).

Article 7

Accidents survenus aux navires de pêche

1) Chaque Partie fait effectuer une enquête au sujet de tout accident survenu à l'un quelconque de ses navires soumis aux dispositions du présent Protocole lorsqu'elle estime que cette enquête peut contribuer à déterminer les modifications qu'il serait souhaitable d'apporter au présent Protocole.

2) Chaque Partie fournit à l'Organisation toutes informations pertinentes concernant les conclusions de cette enquête en vue de leur diffusion à toutes les Parties. Les rapports ou recommandations établis par l'Organisation sur la base de ces informations ne doivent ni révéler l'identité ou la nationalité des navires en cause ni imputer en aucune manière la responsabilité de cet accident à un navire ou à une personne ou laisser présumer leur responsabilité.

Article 8

Autres traités et interprétation

Aucune disposition du présent Protocole ne préjuge les revendications et positions juridiques présentes ou futures de tout Etat touchant le droit de la mer et la nature et l'étendue de la juridiction de l'Etat côtier et de l'Etat du pavillon.

Article 9

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1) Le présent Protocole reste ouvert à la signature, au Siège de l'Organisation, du 1er juillet 1993 au 30 juin 1994 et reste ensuite ouvert à l'adhésion. Tous les Etats peuvent devenir Parties au présent Protocole par:

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- c) adhésion.

im Zusammenhang mit dem Entwurf, dem Bau und der Ausrüstung von Fahrzeugen nach Maßgabe dieses Protokolls in ihrem Namen tätig zu werden, und

- c) eine ausreichende Anzahl von Mustern der nach den Bestimmungen dieses Protokolls ausgestellten Zeugnisse.

(2) Die Organisation teilt allen Vertragsparteien den Eingang jeder Mitteilung aufgrund des Absatzes 1 Buchstabe a mit und leitet alle ihr nach den Buchstaben b und c jenes Absatzes übermittelten Informationen an die Vertragsparteien weiter.

Artikel 7

Unfälle von Fischereifahrzeugen

(1) Jede Vertragspartei lässt einen Unfall, der einem ihrer von diesem Protokoll erfassten Fahrzeuge zustößt, untersuchen, wenn sie der Auffassung ist, dass die Untersuchung dazu beitragen kann, etwaige für zweckmäßig erachtete Änderungen des Protokolls zu bestimmen.

(2) Jede Vertragspartei leitet der Organisation alle einschlägigen Angaben über die Ergebnisse dieser Untersuchungen zur Übermittlung an alle Vertragsparteien zu. Berichte oder Empfehlungen der Organisation, die auf diesen Angaben beruhen, dürfen die Identität oder Staatszugehörigkeit der betreffenden Fahrzeuge nicht erkennen lassen und ein Fahrzeug oder eine Person nicht mittelbar oder unmittelbar für den Unfall verantwortlich machen.

Artikel 8

Andere Verträge und Auslegung

Dieses Protokoll greift den gegenwärtigen oder künftigen Ansprüchen und Rechtsauffassungen eines Staates über das Seerecht und die Art und Ausdehnung des Hoheitsbereichs von Küsten- und Flaggenstaaten nicht vor.

Artikel 9

Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung und Beitritt

(1) Dieses Protokoll liegt vom 1. Juli 1993 bis zum 30. Juni 1994 am Sitz der Organisation zur Unterzeichnung und danach zum Beitritt auf. Alle Staaten können Vertragsparteien des Protokolls werden,

- a) indem sie es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen,
- b) indem sie es vorbehaltlich der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen und später ratifizieren, annehmen oder genehmigen oder
- c) indem sie ihm beitreten.

(2) Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

(3) Each State which has either signed the present Protocol without reservation as to ratification, acceptance or approval or has deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with this article shall transmit to the Secretary-General, at the time of deposit of the above instrument and by the end of each year, information on the aggregate number of fishing vessels of 24 metres in length and over entitled to fly the flag of that State.

Article 10

Entry into force

(1) The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which not less than fifteen States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with article 9, the aggregate number of whose fishing vessels of 24 metres in length and over is not less than 14,000.

(2) For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of the present Protocol after the requirements for entry into force thereof have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of the present Protocol or three months after the date of deposit of the instrument, whichever is the later date.

(3) For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the date on which the present Protocol entered into force, the present Protocol shall become effective three months after the date of deposit of the instrument.

(4) After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted under article 11, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

Article 11

Amendments

(1) The present Protocol may be amended by either of the procedures specified in this article.

(2) Amendment after consideration within the Organization:

(a) Any amendment proposed by a Party shall be submitted to the Secretary-General, who shall then circulate it to all Members of the Organization and to

(2) La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

(3) Chaque Etat ayant soit signé le présent Protocole sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé l'instrument requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion conformément aux dispositions du présent article communique au Secrétaire général à la date du dépôt de l'instrument susvisé et à la fin de chaque année des renseignements sur le nombre total des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres autorisés à battre le pavillon de cet Etat.

Article 10

Entrée en vigueur

(1) Le présent Protocole entre en vigueur 12 mois après la date à laquelle au moins 15 Etats dont le nombre total de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres est au moins égal à 14 000 ont, soit signé ce protocole sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé les instruments requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément à l'article 9.

(2) Pour les Etats qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation du présent Protocole ou d'adhésion à celui-ci après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies mais avant son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet à la date de l'entrée en vigueur du présent Protocole, ou trois mois après la date du dépôt de l'instrument si cette dernière date est postérieure.

(3) Pour les Etats qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, celui-ci prend effet trois mois après la date du dépôt de l'instrument.

(4) Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement au présent Protocole est réputé avoir été accepté conformément à l'article 11 s'applique au Protocole dans sa forme modifiée.

Article 11

Amendements

(1) Le présent Protocole peut être modifié par l'une ou l'autre des procédures définies dans le présent article.

(2) Amendement après examen par l'Organisation:

a) Tout amendement proposé par une Partie est soumis au Secrétaire général et diffusé par celui-ci à tous les Membres de l'Organisation et à toutes

(2) Die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer entsprechenden Urkunde beim Generalsekretär.

(3) Jeder Staat, der dieses Protokoll entweder ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder seine entsprechende Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde in Übereinstimmung mit diesem Artikel hinterlegt hat, übermittelt dem Generalsekretär bei Hinterlegung dieser Urkunde und zum Ende jeden Jahres eine Mitteilung über die Gesamtzahl der Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr, welche die Flagge dieses Staates zu führen berechtigt sind.

Artikel 10

Inkrafttreten

(1) Dieses Protokoll tritt zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem wenigstens fünfzehn Staaten, deren Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr insgesamt mindestens 14 000 ausmachen, das Protokoll in Übereinstimmung mit Artikel 9 entweder ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder ihre entsprechenden Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunden hinterlegt haben.

(2) Für Staaten, die eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde zu diesem Protokoll hinterlegt haben, nachdem die Erfordernisse für sein Inkrafttreten erfüllt sind, aber vor dem Tag des Inkrafttretens, wird die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder der Beitritt am Tag des Inkrafttretens des Protokolls oder drei Monate nach dem Tag der Hinterlegung der Urkunde wirksam, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt.

(3) Für Staaten, die nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Protokolls eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben, tritt das Protokoll drei Monate nach Hinterlegung der Urkunde in Kraft.

(4) Nach dem Tag, an dem eine Änderung dieses Protokolls nach Artikel 11 als angenommen gilt, gilt jede hinterlegte Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde für das Protokoll in seiner geänderten Fassung.

Artikel 11

Änderungen

(1) Dieses Protokoll kann nach einem der in diesem Artikel genannten Verfahren geändert werden.

(2) Änderung nach Prüfung innerhalb der Organisation:

a) Jede von einer Vertragspartei vorgeschlagene Änderung wird dem Generalsekretär vorgelegt, der sie spätestens sechs Monate vor der Prüfung an

- all the Parties at least six months prior to its consideration.
- (b) Any amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Maritime Safety Committee of the Organization for consideration.
- (c) Parties whether or not Members of the Organization shall be entitled to participate in the proceedings of the Maritime Safety Committee for the consideration and adoption of amendments.
- (d) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the Maritime Safety Committee expanded as provided for in paragraph (2)(c) (hereinafter referred to as "the expanded Maritime Safety Committee") on condition that at least one third of the Parties shall be present at the time of voting.
- (e) Amendments adopted in accordance with paragraph (2)(d) shall be communicated by the Secretary-General to all the Parties.
- (f) (i) An amendment to an article shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two thirds of the Parties.
- (ii) An amendment to the Annex shall be deemed to have been accepted:
- (aa) at the end of two years from the date of adoption; or
- (bb) at the end of a different period, which shall not be less than one year, if so determined at the time of its adoption by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee.
- However, if within the specified period either more than one third of the Parties or Parties the aggregate number of whose fishing vessels is not less than sixty-five per cent of the number of fishing vessels of 24 metres in length and over of all the Parties, notify the Secretary-General that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.
- (g) (i) An amendment to an article shall enter into force, with respect to those Parties which have accepted it, six months after the date on which it is deemed to have been accepted and, with respect to each Party which accepts it after that date, six months after the date of that Party's acceptance.
- (ii) An amendment to the Annex shall enter into force with respect to all
- les Parties six mois au moins avant son examen.
- b) Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis pour examen au Comité de la sécurité maritime de l'Organisation.
- c) Les Parties, qu'elles soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux délibérations du Comité de la sécurité maritime aux fins de l'examen et de l'adoption des amendements.
- d) Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi conformément à l'alinéa 2) c) (ci-après dénommé «Comité de la sécurité maritime élargi») à condition qu'un tiers au moins des Parties soient présentes au moment du vote.
- e) S'ils sont adoptés conformément à l'alinéa 2) d), les amendements sont communiqués par le Secrétaire général à toutes les Parties.
- f) i) Un amendement à un article est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Parties.
- ii) Un amendement à l'Annexe est réputé avoir été accepté:
- aa) à l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date d'adoption; ou
- bb) à l'expiration de toute autre période, qui ne pourra toutefois être inférieure à un an, s'il en est décidé ainsi au moment de son adoption par une majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi.
- Toutefois, si pendant la période ainsi spécifiée plus d'un tiers des Parties, ou des Parties dont les navires de pêche représentent au total au moins 65 pour cent du nombre de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres de toutes les Parties, notifient au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre cet amendement, celui-ci est réputé ne pas avoir été accepté.
- g) i) Un amendement à un article entre en vigueur, à l'égard des Parties qui l'ont accepté, six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté, et il entre en vigueur à l'égard de chaque Partie qui l'accepte après cette date six mois après son acceptation par cette Partie.
- ii) Un amendement à l'Annexe entre en vigueur à l'égard de toutes les
- alle Mitglieder der Organisation und alle Vertragsparteien weiterleitet.
- b) Jede vorgeschlagene und derart weitergeleitete Änderung wird dem Schiffssicherheitsausschuss der Organisation zur Prüfung vorgelegt.
- c) Die Vertragsparteien, gleichviel ob sie Mitglieder der Organisation sind oder nicht, sind berechtigt, an den Verfahren des Schiffssicherheitsausschusses zur Prüfung von Änderungen und zur Beschlussfassung darüber teilzunehmen.
- d) Änderungen werden mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien in dem nach Buchstabe c erweiterten Schiffssicherheitsausschuss (im Folgenden als „erweiterter Schiffssicherheitsausschuss“ bezeichnet) beschlossen, mit der Maßgabe, dass bei der Abstimmung mindestens ein Drittel der Vertragsparteien anwesend ist.
- e) Nach Buchstabe d beschlossene Änderungen werden vom Generalsekretär allen Vertragsparteien übermittelt.
- f) i) Eine Änderung eines Artikels gilt als an dem Tag angenommen, an dem sie von zwei Dritteln der Vertragsparteien angenommen worden ist.
- ii) Eine Änderung der Anlage gilt als angenommen
- aa) mit Ablauf von zwei Jahren nach dem Tag der Beschlussfassung oder
- bb) mit Ablauf einer anderen Frist, die mindestens ein Jahr betragen muss, wenn dies bei der Beschlussfassung mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien im erweiterten Schiffssicherheitsausschuss bestimmt worden ist.
- Notifizieren jedoch innerhalb der festgesetzten Frist entweder mehr als ein Drittel der Vertragsparteien oder Vertragsparteien, deren Fischereiflotten zahlenmäßig insgesamt mindestens 65 v. H. der Fischereifahrzeuge aller Vertragsparteien von 24 Meter Länge und mehr ausmachen, dem Generalsekretär, dass sie Einspruch gegen die Änderung erheben, so gilt sie als nicht angenommen.
- g) i) Eine Änderung eines Artikels tritt in Bezug auf diejenigen Vertragsparteien, die sie angenommen haben, sechs Monate nach dem Tag, an dem sie als angenommen gilt, und in Bezug auf jede Vertragspartei, die sie nach diesem Tag annimmt, sechs Monate nach dem Tag der Annahme durch diese Vertragspartei in Kraft.
- ii) Eine Änderung der Anlage tritt in Bezug auf alle Vertragsparteien mit

Parties, except those which have objected to the amendment under paragraph (2)(f)(ii) and which have not withdrawn such objections, six months after the date on which it is deemed to have been accepted. However, before the date set for entry into force any Party may give notice to the Secretary-General that it exempts itself from giving effect to that amendment for a period not longer than one year from the date of its entry into force, or for such longer period as may be determined by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee at the time of the adoption of the amendment.

(3) Amendment by a Conference:

- a) Upon the request of a Party concurred with by at least one third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of the Parties to consider amendments to the present Protocol.
- b) Every amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all the Parties for acceptance.
- c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in paragraphs (2)(f) and (2)(g) respectively, provided that references in those paragraphs to the expanded Maritime Safety Committee shall be taken to mean references to the Conference.

(4)

- a) A Party, which has accepted an amendment to the Annex which has entered into force, shall not be obliged to extend the benefit of the present Protocol in respect of the certificates issued to a vessel entitled to fly the flag of a State the Government of which, pursuant to the provisions of paragraph (2)(f)(ii) of this article, has objected to the amendment and has not withdrawn such an objection, but only to the extent that such certificates relate to matters covered by the amendment in question.
- b) A Party, which has accepted an amendment to the Annex which has entered into force, shall extend the benefit of the present Protocol in respect of certificates issued to a vessel entitled to fly the flag of a State the Government of which, pursuant to the provisions of paragraph (2)(g)(ii) of this article, has notified the Secretary-General of the Organization that it exempts

Parties, à l'exception de celles qui ont élevé une objection contre ledit amendement conformément au sous-alinéa 2) f) ii) et qui n'ont pas retiré cette objection, six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté. Toutefois, avant la date fixée pour l'entrée en vigueur d'un amendement, toute Partie peut notifier au Secrétaire général qu'elle se dispense de donner effet à l'amendement pour une période qui ne dépasse pas un an à compter de la date de son entrée en vigueur, ou pour une période plus longue si la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi en décide ainsi au moment de l'adoption de l'amendement.

3) Amendement par une conférence:

- a) A la demande d'une Partie appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque une conférence des Parties pour examiner les amendements au présent Protocole.
- b) Tout amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties aux fins d'acceptation.
- c) A moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur selon les procédures prévues aux alinéas 2) f) et 2) g) respectivement, à condition que les références au Comité de la sécurité maritime élargi dans ces alinéas soient considérées comme des références à la conférence.

4)

- a) Toute Partie ayant accepté un amendement à l'Annexe qui est entré en vigueur n'est pas tenue de faire bénéficier du présent Protocole, à l'égard des certificats délivrés, un navire autorisé à battre le pavillon d'un Etat dont le gouvernement a élevé une objection contre ledit amendement conformément aux dispositions du sous-alinéa 2) f) ii) du présent article et qui n'a pas retiré cette objection, mais uniquement dans la mesure où ces certificats se rapportent à des questions auxquelles ledit amendement est applicable.
- b) Toute Partie ayant accepté un amendement à l'Annexe qui est entré en vigueur fait bénéficier du présent Protocole, à l'égard des certificats délivrés, un navire autorisé à battre le pavillon d'un Etat dont le gouvernement a notifié au Secrétaire général de l'Organisation, conformément aux dispositions du sous-alinéa 2) g) ii) du présent article, qu'il s'est dispensé de

Ausnahme derjenigen, die nach Buchstabe f Ziffer ii Einspruch dagegen erhoben und diesen Einspruch nicht zurückgenommen haben, sechs Monate nach dem Tag in Kraft, an dem sie als angenommen gilt. Jedoch kann jede Vertragspartei vor dem vorgesehenen Tag des Inkrafttretens dem Generalsekretär notifizieren, dass sie die Änderung während einer Frist von höchstens einem Jahr nach ihrem Inkrafttreten oder während einer längeren Frist, die mit Zweidrittelmehrheit der im erweiterten Schiffssicherheitsausschuss bei der Beschlussfassung über die Änderung anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien festgesetzt wird, nicht anwenden wird.

(3) Änderung durch eine Konferenz:

- a) Auf Antrag einer Vertragspartei, der von mindestens einem Drittel der Vertragsparteien unterstützt sein muss, beruft die Organisation eine Konferenz der Vertragsparteien zur Prüfung von Änderungen dieses Protokolls ein.
- b) Jede von einer solchen Konferenz mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien beschlossene Änderung wird vom Generalsekretär allen Vertragsparteien zur Annahme übermittelt.
- c) Sofern die Konferenz nichts anderes beschließt, gilt die Änderung nach dem Verfahren des Absatzes 2 Buchstabe f als angenommen und tritt nach dem Verfahren des Absatzes 2 Buchstabe g in Kraft, wobei die Bezugnahmen unter diesen Buchstaben auf den erweiterten Schiffssicherheitsausschuss als Bezugnahmen auf die Konferenz gelten.

(4)

- a) Eine Vertragspartei, die eine in Kraft getretene Änderung der Anlage angenommen hat, ist nicht verpflichtet, einem Fahrzeug, das die Flagge eines Staates zu führen berechtigt ist, dessen Regierung nach Absatz 2 Buchstabe f Ziffer ii Einspruch gegen die Änderung erhoben und diesen Einspruch nicht zurückgenommen hat, die Vorteile dieses Protokolls in Bezug auf die für das Fahrzeug gestellten Zeugnisse zu gewähren, jedoch nur insoweit, als sich diese Zeugnisse auf Angelegenheiten beziehen, die von der betreffenden Änderung berührt werden.
- b) Eine Vertragspartei, die eine in Kraft getretene Änderung der Anlage angenommen hat, gewährt einem Fahrzeug, das die Flagge eines Staates zu führen berechtigt ist, dessen Regierung nach Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii dem Generalsekretär der Organisation notifiziert hat, dass sie die Änderung nicht anwenden wird, die Vorteile dieses Protokolls in Bezug auf die für das

itself from giving effect to the amendment.

(5) Unless expressly provided otherwise, any amendment to the present Protocol which relates to the structure of a vessel shall apply only to vessels for which, on or after the date of entry into force of the amendment:

- (a) the keel is laid; or
- (b) construction identifiable with a specific vessel begins; or
- (c) assembly has commenced comprising at least 50 tonnes or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

(6) Any declaration of acceptance of, or objection to, an amendment or any notice given under paragraph (2)(g)(ii) shall be submitted in writing to the Secretary-General who shall inform all the Parties of any such submission and of the date of its receipt.

(7) The Secretary-General shall inform all the Parties of any amendments which enter into force under this article together with the date on which each such amendment enters into force.

Article 12 Denunciation

(1) The present Protocol may be denounced by any Party at any time after the expiry of five years from the date on which the present Protocol enters into force for that Party.

(2) Denunciation shall be effected by notification in writing to the Secretary-General.

(3) A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the denunciation by the Secretary-General or after the expiry of any longer period which may be indicated in the notification.

Article 13 Depositary

(1) The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Depositary").

(2) The Depositary shall:

- (a) inform the Governments of all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:
 - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
 - (ii) the date of entry into force of the present Protocol;

donner effet audit amendement.

5) Sauf disposition expresse contraire, tout amendement au présent Protocole qui a trait à la structure du navire n'est applicable qu'aux navires dont, à la date ou après la date d'entrée en vigueur de l'amendement:

- a) la quille est posée; ou
- b) une construction identifiable à un navire particulier commence; ou
- c) le montage a commencé, employant au moins 50 tonnes ou un pour cent de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.

6) Toute déclaration d'acceptation ou d'objection relative à un amendement ou toute notification communiquée en vertu du sous-alinéa 2) g) ii) du présent article doivent être communiquées par écrit au Secrétaire général de l'Organisation. Celui-ci informe toutes les Parties de cette communication et de la date à laquelle il l'a reçue.

7) Le Secrétaire général de l'Organisation informe toutes les Parties de tout amendement qui entre en vigueur en vertu du présent article ainsi que de la date à laquelle chaque amendement entre en vigueur.

Article 12 Dénonciation

1) Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle le Protocole entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2) La dénonciation s'effectue au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général.

3) La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification ou à l'expiration de tout délai plus long précisé dans la notification.

Article 13 Dépositaire

1) Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé «le Dépositaire»).

2) Le Dépositaire:

- a) informe les gouvernements de tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou qui y adhèrent:
 - i) de toute nouvelle signature ou de tout nouveau dépôt d'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de cette signature ou de ce dépôt;
 - ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;

Fahrzeug ausgestellten Zeugnisse.

(5) Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, gilt jede Änderung dieses Protokolls, die sich auf die Bauart eines Fahrzeugs bezieht, nur für Fahrzeuge, für die an oder nach dem Tag des Inkrafttretens der Änderung

- a) der Kiel gelegt wird,
- b) der für ein bestimmtes Fahrzeug erkennbare Bau beginnt oder
- c) die Montage von mindestens 50 Tonnen oder von 1 v. H. des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem welcher Wert kleiner ist.

(6) Jede Erklärung der Annahme einer Änderung oder des Einspruchs gegen eine Änderung oder jede Notifikation nach Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii) wird dem Generalsekretär schriftlich mitgeteilt; dieser unterrichtet alle Vertragsparteien von dieser Mitteilung und vom Tag ihres Eingangs.

(7) Der Generalsekretär unterrichtet alle Vertragsparteien von jeder nach diesem Artikel in Kraft tretenden Änderung sowie vom Tag ihres Inkrafttretens.

Artikel 12 Kündigung

(1) Jede Vertragspartei kann dieses Protokoll nach Ablauf von fünf Jahren, nachdem es für sie in Kraft getreten ist, jederzeit kündigen.

(2) Die Kündigung erfolgt durch schriftliche Notifikation an den Generalsekretär.

(3) Eine Kündigung wird zwölf Monate nach Eingang der Kündigung beim Generalsekretär oder nach Ablauf eines in der Notifikation bezeichneten längeren Zeitabschnitts wirksam.

Artikel 13 Verwahrer

(1) Dieses Protokoll wird beim Generalsekretär der Organisation (im Folgenden als „Verwahrer“ bezeichnet) hinterlegt.

(2) Der Verwahrer

- a) unterrichtet die Regierungen aller Staaten, die dieses Protokoll unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind,
 - i) von jeder neuen Unterzeichnung oder Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde unter Angabe des Zeitpunkts;
 - ii) vom Tag des Inkrafttretens dieses Protokolls;

- (iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;
- (b) transmit certified true copies of the present Protocol to the Governments of all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.
- (3) As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depository to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.
- iii) de tout dépôt d'instrument dénonçant le présent Protocole, de la date à laquelle cet instrument a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
- b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole aux gouvernements de tous les Etats signataires de ce protocole et à tous les Etats qui y adhèrent.
- 3) Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Dépositaire en transmet une copie certifiée conforme au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.
- iii) von der Hinterlegung jeder Urkunde zur Kündigung dieses Protokolls unter Angabe des Tages ihres Eingangs und des Tages, an dem die Kündigung wirksam wird;
- b) übermittelt den Regierungen aller Staaten, die dieses Protokoll unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, beglaubigte Abschriften.
- (3) Sobald dieses Protokoll in Kraft tritt, übermittelt der Verwahrer dem Generalsekretär der Vereinten Nationen eine beglaubigte Abschrift zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.

Article 14
Languages

The present Protocol is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed the present Protocol.

Done at Torremolinos this second day of April one thousand nine hundred and ninety-three.

Article 14
Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature au présent Protocole.

Fait à Torremolinos, ce 2 avril mil neuf cent quatre-vingt-treize.

Artikel 14
Sprachen

Dieses Protokoll ist in einer Urschrift in arabischer, chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Zu Urkund dessen haben die von ihren Regierungen hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Protokoll unterschrieben.

Geschehen zu Torremolinos am 2. April 1993.

**Sechzehnte Verordnung
über die Änderung
des Internationalen Übereinkommens von 1974
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
und des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen
(16. SOLAS-Änderungsverordnung – 16. SOLAS-ÄndV)**

Vom 9. September 2003

Auf Grund

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

verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:

Artikel 1

Folgende Entschlüsse zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141), zuletzt geändert durch Entschliebung MSC.117(74) vom 6. Juni 2001 (BGBl. 2002 II S. 2938), und des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen (BGBl. 1994 II S. 2458), zuletzt geändert durch Entschliebung MSC.100(73) vom 5. Dezember 2000 (BGBl. 2002 II S. 1523), werden hiermit in Kraft gesetzt:

1. die in London am 24. Mai 2002 vom Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation angenommene Entschliebung MSC.123(75) und
2. die in London am 24. Mai 2002 vom Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation angenommene Entschliebung MSC.124(75).

Die Entschlüsse werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann den Wortlaut der amtlichen deutschen Übersetzung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der Fassung des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen in der vom 1. Januar 2004 an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 3

(1) Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2004 in Kraft.

(2) Am selben Tag treten die Entschlüsse MSC.123(75) und MSC.124(75) für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft.

Berlin, den 9. September 2003

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Manfred Stolpe

EntschlieÙung MSC.123(75)

(angenommen am 24. Mai 2002)

Beschlussfassung

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

Resolution MSC.123(75)

(adopted on 24 May 2002)

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

Résolution MSC.123(75)

(adoptée le 24 mai 2002)

Adoption d'amendements
à la Convention internationale de 1974
pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,
telle que modifiée

(Übersetzung)

The Maritime Safety Committee,

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

recalling further article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the Annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I thereof,

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

1. adopts, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. determines, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2003, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant

Le Comité de la sécurité maritime,

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

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

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

1. adopte, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention, les amendements à la Convention dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. décide, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er juillet 2003 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Gouvernements contractants à la Convention, ou des Gouvernements contractants dont les flottes marchan-

Der Schiffssicherheitsausschuss –

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

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

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

1. beschließt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des Übereinkommens die Änderungen des Übereinkommens, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Doppelbuchstabe bb des Übereinkommens, dass die Änderungen als am 1. Juli 2003 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen des Übereinkommens oder aber Vertragsregierungen, deren

fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. invites SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2004 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. requests the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. further requests the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

des représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié qu'ils élèvent une objection contre ces amendements;

3. invite les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention, ces amendements entreront en vigueur le 1er janvier 2004 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
4. prie le Secrétaire général, en conformité de l'article VIII b) v) de la Convention, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y sont annexés à tous les Gouvernements contractants à la Convention;
5. prie également le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas des Gouvernements contractants à la Convention.

Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;

3. fordert die SOLAS-Vertragsregierungen auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens die Änderungen nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser EntschlieÙung am 1. Januar 2004 in Kraft treten;
4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens allen Vertragsregierungen des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;
5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, Abschriften der EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln.

<p style="text-align: center;">Annex</p> <p style="text-align: center;">Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended</p>	<p style="text-align: center;">Annexe</p> <p style="text-align: center;">Amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée</p>	<p style="text-align: center;">Anlage</p> <p style="text-align: center;">Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner zuletzt geänderten Fassung</p>
Chapter IV	Chapitre IV	Kapitel IV
Radiocommunications	Radiocommunications	Funkverkehr
Regulation 1	Règle 1	Regel 1
Application	Application	Anwendung
1 Paragraphs 3, 4, 5, 6 and 7 are deleted.	1 Supprimer les paragraphes 3, 4, 5, 6 et 7.	1 Die Absätze 3, 4, 5, 6 und 7 werden gestrichen.
2 Existing paragraph 8 is renumbered as paragraph 3.	2 Changer la numérotation de l'actuel paragraphe 8, qui devient le paragraphe 3.	2 Der bisherige Absatz 8 wird in Absatz 3 unnummeriert.
Regulation 3	Règle 3	Regel 3
Exemptions	Exemptions	Befreiungen
3 The word “; or” at the end of paragraph 2.2 is replaced by full stop(.	3 À la fin du paragraphe 2.2, remplacer le terme «; ou» par un point (.	3 Der Ausdruck „, oder“ am Ende des Absatzes 2.2 wird durch einen Punkt ersetzt.
4 Paragraph 2.3 is deleted.	4 Supprimer le paragraphe 2.3.	4 Absatz 2.3 wird gestrichen.
Regulation 4	Règle 4	Regel 4
Functional requirements	Fonctions à assurer	Funktionsanforderungen
5 In paragraph 1.6, the reference to “V/12(g) and (h)” is replaced by “V/19.2.3.2”.	5 Au paragraphe 1.6, remplacer la référence aux «règles V/12 g) et h)» par une référence à la «règle V/19.2.3.2».	5 In Absatz 1.6 wird der Verweis auf „Regel V/12 Buchstaben g und h“ durch „Regel V/19.2.3.2“ ersetzt.
Regulation 7	Règle 7	Regel 7
Radio equipment: General	Matériel radioélectrique – Dispositions générales	Funkausrüstung – Allgemeines
6 Paragraphs 2, 3 and 4 are deleted.	6 Supprimer les paragraphes 2, 3 et 4.	6 Die Absätze 2, 3 und 4 werden gestrichen.
7 Existing paragraph 5 is renumbered as paragraph 2.	7 Changer la numérotation de l'actuel paragraphe 5, qui devient le paragraphe 2.	7 Der bisherige Absatz 5 wird in Absatz 2 unnummeriert.
Regulation 12	Règle 12	Regel 12
Watches	Veilles	Wachen
8 Paragraph 4 is deleted.	8 Supprimer le paragraphe 4.	8 Absatz 4 wird gestrichen.
Regulation 14	Règle 14	Regel 14
Performance standards	Normes de fonctionnement	Leistungsnormen
9 In paragraph 1, in the second sentence, the words “Subject to paragraph 2,” are deleted.	9 Dans la deuxième phrase du paragraphe 1, supprimer le membre de phrase «Sous réserve du paragraphe 2,».	9 In Absatz 1 Satz 2 wird der Ausdruck „Vorbehaltlich des Absatzes 2“ gestrichen und der Satzanfang umformuliert in „Diese Ausrüstungsgegenstände müssen ...“.
10 Paragraph 2 is deleted.	10 Supprimer le paragraphe 2.	10 Absatz 2 wird gestrichen.

Chapter V
Safety of Navigation

Regulation 21
International Code of Signals

- 11 The title of the regulation is replaced by the following:

“International Code of Signals and IAMSAR Manual”

- 12 The existing paragraph is numbered as paragraph 1.

- 13 A new paragraph 2 is added as follows:

“2 All ships shall carry an up-to-date copy of Volume III of the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual.”

Chapter VI
Carriage of Cargoes

Regulation 2
Cargo information

- 14 In existing paragraph 2.3, the words “regulation VII/2” are replaced by the words “the IMDG Code, as defined in regulation VII/1.1”.

Regulation 5
Stowage and securing

- 15 In existing paragraph 1, the words “Cargo and cargo units” are replaced by the words “Cargo, cargo units and cargo transport units”.

- 16 In existing paragraph 2, the words “cargo carried in cargo unit” are replaced by the words “cargo, cargo units and cargo transport units”.

- 17 In existing paragraph 4, the words “cargo units” are replaced by the words “cargo units and cargo transport units” (in two places).

- 18 In existing paragraph 5, the word “Containers” is replaced by the words “Freight containers” and in the last line, after “(CSC)”, at the end of the sentence, the words “, as amended” are added.

- 19 Existing paragraph 6 is replaced by the following:

“All cargoes, other than solid and liquid bulk cargoes, cargo units and cargo transport units shall be loaded, stowed and secured throughout the voyage in accordance with the Cargo Securing Manual approved by the Administration. In ships with ro-ro spaces, as defined in regulation

Chapitre V
Sécurité de la navigation

Règle 21
Code international de signaux

- 11 Remplacer le titre de cette règle par ce qui suit:

«Code international de signaux et Manuel IAMSAR».

- 12 Numéroter le paragraphe existant, qui devient le paragraphe 1.

- 13 Ajouter le nouveau paragraphe 2 suivant:

«2 Tous les navires doivent être munis d'un exemplaire à jour du volume III du Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (Manuel IAMSAR).»

Chapitre VI
Transport de cargaisons

Règle 2
Renseignements sur la cargaison

- 14 Dans le paragraphe 2.3 existant, remplacer les mots «de la règle VII/2» par les mots «du Code IMDG, tel que défini à la règle VII/1.1».

Règle 5
Arrimage et assujettissement

- 15 Dans le texte anglais de l'actuel paragraphe 1, remplacer les mots «Cargo and cargo units» par les mots «Cargo, cargo units and cargo transport units».

- 16 Dans le texte anglais de l'actuel paragraphe 2, remplacer les mots «cargo carried in a cargo unit» par les mots «cargo, cargo units and cargo transport units».

- 17 Dans le texte anglais de l'actuel paragraphe 4, ajouter «and cargo transport units» après les mots «cargo units» (deux fois dans le texte).

- 18 Dans le texte anglais de l'actuel paragraphe 5, remplacer le mot «containers» par les mots «freight containers». À la dernière ligne, insérer les mots «, telle que modifiée» après le mot «(CSC)».

- 19 Remplacer le texte de l'actuel paragraphe 6 par le texte suivant:

«Toutes les cargaisons, autres que des cargaisons solides et liquides en vrac, et tous les engins de transport doivent être chargés, arrimés et assujettis pendant toute la durée du voyage conformément aux dispositions du Manuel d'assujettissement de la cargaison qui a été approuvé par l'Admi-

Kapitel V
Sicherung der Seefahrt

Regel 21
Internationales Signalbuch

- 11 Die Überschrift der Regel wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Internationales Signalbuch und IAMSAR-Handbuch“.

- 12 Der bestehende Absatz wird als Absatz 1 nummeriert.

- 13 Es wird ein neuer Absatz 2 mit folgendem Wortlaut angefügt:

„2 Alle Schiffe haben eine aktuelle Ausgabe des Bandes III des Internationalen Handbuchs für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR) mitzuführen.“

Kapitel VI
Beförderung von Ladung

Regel 2
Angaben zur Ladung

- 14 In Absatz 2.3 wird „Regel VII/2“ durch den Wortlaut „dem IMDG-Code im Sinne der Regel VII/1.1“ ersetzt.

Regel 5
Stauung und Sicherung

- 15 In Absatz 1 wird „Ladung oder Ladungseinheiten“ durch „Ladung, Ladungseinheiten oder Beförderungseinheiten“ ersetzt.

- 16 In Absatz 2 wird „In einer Ladungseinheit beförderte Ladung ist“ durch „Ladung, Ladungseinheiten und Beförderungseinheiten sind“ ersetzt.

- 17 In Absatz 4 wird „Ladungseinheiten“ (an zwei Stellen) durch „Ladungseinheiten und Beförderungseinheiten“ ersetzt.

- 18 In Absatz 5 wird „Containern“ durch „Frachtcontainern“ ersetzt und am Satzende nach „(CSC)“ die Worte „in der jeweils geltenden Fassung“ eingefügt.

- 19 Der bisherige Wortlaut des Absatzes 6 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Alle Ladungen mit Ausnahme fester oder flüssiger Massengüter, alle Ladungseinheiten und Beförderungseinheiten sind während der gesamten Reise nach Maßgabe des von der Verwaltung genehmigten Ladungssicherungshandbuchs zu laden, zu stauen und zu sichern. Auf Schiffen mit

II-2/3.41, all securing of such cargoes, cargo units and cargo transport units, in accordance with the Cargo Securing Manual, shall be completed before the ship leaves the berth. The Cargo Securing Manual shall be drawn up to a standard at least equivalent to relevant guidelines developed by the Organization.”

nistration. À bord des navires dotés d’espaces rouliers, tels que définis à la règle II-2/3.41, toutes les cargaisons et tous les engins de transport doivent être assujettis conformément au Manuel d’assujettissement de la cargaison avant que le navire quitte le poste à quai. Les instructions du Manuel d’assujettissement de la cargaison doivent être au moins équivalentes aux directives pertinentes élaborées par l’Organisation.»

Ro-Ro-Laderäumen im Sinne der Regel II-2/3.41 muss die Sicherung solcher Ladung, Ladungseinheiten und Beförderungseinheiten nach Maßgabe des Ladungssicherungshandbuchs vor dem Auslaufen des Schiffes abgeschlossen sein. Die bei der Abfassung des Ladungssicherungshandbuchs zu berücksichtigenden Anforderungen müssen mindestens den von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien gleichwertig sein.“

Regulation 6

Acceptability for shipment

20 In existing paragraph 3, the words “regulation VII/2” are replaced by the words “the IMDG Code, as defined in regulation VII/1.1”.

Règle 6

Conditions d’acceptation des cargaisons à expédier

20 Dans l’actuel paragraphe 3, remplacer le membre de phrase «de la règle VII/2» par le membre de phrase «du Code IMDG, tel que défini à la règle VII/1.1».

Regel 6

Annahmebedingungen für die Beförderung

20 In Absatz 3 wird „Regel VII/2“ durch den Wortlaut „dem IMDG-Code im Sinne der Regel VII/1.1“ ersetzt.

Chapter VII

Carriage of Dangerous Goods

21 Existing part A is replaced by the following new part A and part A-1:

“Part A
Carriage of dangerous goods in packaged form

Regulation 1
Definitions

For the purpose of this chapter, unless expressly provided otherwise:

1 **IMDG Code** means the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.122(75), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I.

2 **Dangerous goods** mean the substances, materials and articles covered by the IMDG Code.

3 **Packaged form** means the form of containment specified in the IMDG Code.

Regulation 2
Application

1 Unless expressly provided otherwise, this part applies to the carriage of dangerous goods in packaged form

Chapitre VII

Transport de marchandises dangereuses

21 Remplacer le texte existant de la partie A par les nouvelles parties A et A-1 suivantes:

«Partie A
Transport de marchandises dangereuses en colis

Règle 1
Définitions

Aux fins du présent chapitre, sauf disposition expresse contraire:

1 **Code IMDG** désigne le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) que le Comité de la sécurité maritime de l’Organisation a adopté par la résolution MSC.122(75) et tel qu’il pourra être modifié, à condition que les amendements soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l’article VIII de la présente Convention relatives à la procédure d’amendement applicable à l’Annexe, à l’exclusion du chapitre I.

2 **Marchandises dangereuses** désignent les substances, matières et objets visés par le Code IMDG.

3 **En colis** désigne la forme d’emballage spécifiée dans le Code IMDG.

Règle 2
Application

1 Sauf disposition expresse contraire, la présente partie s’applique au transport de marchandises dangereuses en

Kapitel VII

Beförderung gefährlicher Güter

21 Der bisherige Teil A wird durch folgende neue Teile A und A-1 ersetzt:

„Teil A
Beförderung gefährlicher Güter in verpackter Form

Regel 1
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Kapitels, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1 **IMDG-Code** bezeichnet den vom Schiffssicherheitsausschuss der Organisation mit Entschließung MSC.122(75) angenommenen International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code in der jeweils von der Organisation geänderten Fassung, sofern diese Änderungen nach Maßgabe des Artikels VIII dieses Übereinkommens betreffend die Verfahren zur Änderung der Anlage mit Ausnahme ihres Kapitels I beschlossen, in Kraft gesetzt und wirksam werden.

2 **Gefährliche Güter** bezeichnet die unter den IMDG-Code fallenden Stoffe und Gegenstände.

3 **Verpackte Form** bezeichnet die im IMDG-Code festgelegte Art der Umschließung.

Regel 2
Anwendung

1 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, findet dieser Teil auf gefährliche Güter Anwendung, die

in all ships to which the present regulations apply and in cargo ships of less than 500 gross tonnage.

2 The provisions of this part do not apply to ships' stores and equipment.

3 The carriage of dangerous goods in packaged form is prohibited except in accordance with the provisions of this chapter.

4 To supplement the provisions of this part, each Contracting Government shall issue, or cause to be issued, detailed instructions on emergency response and medical first aid relevant to incidents involving dangerous goods in packaged form, taking into account the guidelines developed by the Organization.

Regulation 3

Requirements for the carriage of dangerous goods

The carriage of dangerous goods in packaged form shall be in compliance with the relevant provisions of the IMDG Code.

Regulation 4

Documents

1 In all documents relating to the carriage of dangerous goods in packaged form by sea, the proper shipping name of the goods shall be used (trade names alone shall not be used) and the correct description given in accordance with the classification set out in the IMDG Code.

2 The transport documents prepared by the shipper shall include, or be accompanied by, a signed certificate or a declaration that the consignment, as offered for carriage, is properly packaged, marked, labelled or placarded, as appropriate, and in proper condition for carriage.

3 The person(s) responsible for the packing/loading of dangerous goods in a cargo transport unit shall provide a signed container/vehicle packing certificate stating that the cargo in the unit has been properly packed and secured and that all applicable transport requirements have been met. Such a certificate may be combined with the document referred to in paragraph 2.

colis à bord de tous les navires auxquels s'appliquent les présentes règles et à bord des navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500.

2 Les dispositions de la présente partie ne s'appliquent pas aux provisions de bord ni au matériel d'armement des navires.

3 Le transport de marchandises dangereuses en colis est interdit à moins qu'il ne soit effectué conformément aux dispositions du présent chapitre.

4 Pour compléter les dispositions de la présente partie, chaque Gouvernement contractant doit publier ou faire publier des instructions détaillées sur l'intervention d'urgence et les soins médicaux d'urgence qui sont requis en cas d'événements dus à des marchandises dangereuses en colis, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

Règle 3

Prescriptions applicables au transport de marchandises dangereuses

Le transport de marchandises dangereuses en colis doit être conforme aux dispositions pertinentes du Code IMDG.

Règle 4

Documents

1 On doit utiliser la désignation officielle de transport des marchandises dans tous les documents relatifs au transport par mer de marchandises dangereuses en colis et se référer à la classification du Code IMDG (l'appellation commerciale seule n'est pas admise).

2 Les documents d'expédition établis par le chargeur doivent soit comprendre un certificat ou une déclaration signés, soit être accompagnés d'un tel certificat ou d'une telle déclaration, attestant que la marchandise à transporter est correctement emballée et, selon le cas, marquée, étiquetée ou munie d'une étiquette-placard et qu'elle répond aux conditions exigées pour le transport.

3 La (les) personne(s) responsable(s) du chargement des marchandises dangereuses dans un engin de transport doit (doivent) fournir un certificat d'empotage de conteneur/de véhicule signé, attestant que la marchandise se trouvant dans l'engin a été correctement chargée et assujettie et qu'il a été satisfait à toutes les prescriptions applicables en matière de transport. Ce certificat peut faire partie du document mentionné au paragraphe 2.

in verpackter Form auf allen Schiffen, auf die diese Regeln Anwendung finden, sowie auf Frachtschiffen mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 500 BRZ befördert werden.

2 Dieser Teil findet auf die Schiffsvorräte und die Schiffsausrüstung keine Anwendung.

3 Die Beförderung gefährlicher Güter in verpackter Form ist verboten, soweit sie nicht nach Maßgabe dieses Teiles erfolgt.

4 Zur Ergänzung dieses Teiles wird jede Vertragsregierung ausführliche Anordnungen über Notfallmaßnahmen und über medizinische Erste-Hilfe-Maßnahmen bei Unfällen mit gefährlichen Gütern in verpackter Form unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien herausgeben oder herausgeben lassen.

Regel 3

Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter

Die Beförderung gefährlicher Güter in verpackter Form muss nach Maßgabe der einschlägigen Vorschriften des IMDG-Codes erfolgen.

Regel 4

Beförderungsdokumente

1 In allen Beförderungsdokumenten, die sich auf die Beförderung gefährlicher Güter in verpackter Form auf See beziehen, müssen die richtigen technischen Namen (Handelsnamen allein sind nicht zulässig) dieser Güter verwendet und genaue Angaben gemäß der im IMDG-Code aufgeführten Klasseneinteilung gemacht werden.

2 In die vom Verloader ausgefüllten Beförderungsdokumente muss eine unterschriebene Bescheinigung oder Erklärung eingefügt sein, oder es muss ihnen eine solche beigegeben sein, in der bestätigt wird, dass die zu befördernde Sendung ordnungsgemäß verpackt und markiert beziehungsweise gekennzeichnet oder plakatiert ist und sich in einem für die Beförderung geeigneten Zustand befindet.

3 Die für das Packen/Verladen gefährlicher Güter in eine Beförderungseinheit verantwortlichen Personen müssen ein unterschriebenes Container- oder Fahrzeugpackzertifikat vorlegen, in dem bestätigt wird, dass die Ladung in der Einheit ordnungsgemäß gepackt und gesichert ist und dass alle anwendbaren Beförderungsvorschriften eingehalten worden sind. Dieses Zertifikat kann mit den in Absatz 2 genannten Dokumenten zusammengefasst werden.

4 Where there is due cause to suspect that a cargo transport unit in which dangerous goods are packed is not in compliance with the requirements of paragraph 2 or 3, or where a container/vehicle packing certificate is not available, the cargo transport unit shall not be accepted for carriage.

5 Each ship carrying dangerous goods in packaged form shall have a special list or manifest setting forth, in accordance with the classification set out in the IMDG Code, the dangerous goods on board and the location thereof. A detailed stowage plan, which identifies by class and sets out the location of all dangerous goods on board, may be used in place of such a special list or manifest. A copy of one of these documents shall be made available before departure to the person or organization designated by the port State authority.

Regulation 5
Cargo Securing Manual

Cargo, cargo units and cargo transport units, shall be loaded, stowed and secured throughout the voyage in accordance with the Cargo Securing Manual approved by the Administration. The Cargo Securing Manual shall be drawn up to a standard at least equivalent to the guidelines developed by the Organization.

Regulation 6
Reporting of incidents involving dangerous goods

1 When an incident takes place involving the loss or likely loss overboard of dangerous goods in packaged form into the sea, the master, or other person having charge of the ship, shall report the particulars of such an incident without delay and to the fullest extent possible to the nearest coastal State. The report shall be drawn up based on general principles and guidelines developed by the Organization.

2 In the event of the ship referred to in paragraph 1 being abandoned, or in the event of a report from such a ship being incomplete or unobtainable, the company, as defined in regulation IX/1.2, shall, to the fullest extent possible,

4 Lorsque l'on est en droit de supposer qu'un engin de transport dans lequel ont été chargées des marchandises dangereuses ne satisfait pas aux dispositions des paragraphes 2 ou 3, ou lorsqu'il n'existe pas de certificat d'emportage de conteneur/de véhicule, l'engin de transport ne doit pas être accepté à l'expédition.

5 Tout navire qui transporte des marchandises dangereuses en colis doit posséder une liste ou un manifeste spécial énumérant, conformément à la classification du Code IMDG, les marchandises dangereuses embarquées et indiquant leur lieu d'arrimage à bord. Au lieu de cette liste ou de ce manifeste, on peut utiliser un plan de chargement détaillé indiquant par classe l'emplacement de toutes les marchandises dangereuses à bord. Avant l'appareillage, une copie de l'un de ces documents doit être mise à la disposition de la personne ou de l'organisme désigné par l'autorité de l'État du port.

Règle 5
Manuel d'assujettissement de la cargaison

Les cargaisons et les engins de transport doivent être chargés, arrimés et assujettis pendant toute la durée du voyage conformément aux dispositions du Manuel d'assujettissement de la cargaison qui a été approuvé par l'Administration. Les instructions du Manuel d'assujettissement de la cargaison doivent être au moins équivalentes aux directives élaborées par l'Organisation.

Règle 6
Notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses

1 En cas d'événement entraînant ou risquant d'entraîner la perte par-dessus bord en mer de marchandises dangereuses en colis, le capitaine du navire, ou toute autre personne ayant charge du navire, envoie sans tarder à l'État côtier le plus proche un compte rendu aussi détaillé que possible sur les circonstances de l'événement. Ce compte rendu est établi conformément aux directives et principes généraux élaborés par l'Organisation.

2 En cas d'abandon du navire visé au paragraphe 1 ou lorsque le compte rendu envoyé par ce navire est incomplet ou impossible à obtenir, la compagnie, telle que définie à la règle IX/1.2, doit, dans toute la mesure du

4 Besteht hinreichender Verdacht, dass eine mit gefährlichen Gütern beladene Beförderungseinheit den Vorschriften des Absatzes 2 oder 3 nicht entspricht, oder liegt kein Container- oder Fahrzeugpackzertifikat vor, so darf die Beförderungseinheit nicht zur Beförderung angenommen werden.

5 Jedes Schiff, das gefährliche Güter in verpackter Form befördert, muss eine besondere Liste oder ein besonderes Verzeichnis mitführen, in der oder in dem die an Bord befindlichen Güter entsprechend der im IMDG-Code angegebenen Klasseneinteilung aufgeführt sind und der Platz angegeben ist, an dem sie gestaut sind. Anstelle der Liste oder des Verzeichnisses kann ein ausführlicher Stauplan verwendet werden, in dem alle gefährlichen Güter an Bord nach Klassen bezeichnet sind und der Platz angegeben ist, an dem sie gestaut sind. Eine Ausfertigung eines dieser Dokumente ist der von der Behörde des Hafensstaats bezeichneten Person oder Organisation vor dem Auslaufen zur Verfügung zu stellen.

Regel 5
Ladungssicherungshandbuch

Ladung, Ladungseinheiten und Beförderungseinheiten sind während der gesamten Reise nach Maßgabe des von der Verwaltung genehmigten Ladungssicherungshandbuchs zu laden, zu stauen und zu sichern. Die bei der Abfassung des Ladungssicherungshandbuchs zu berücksichtigenden Anforderungen müssen mindestens den von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien gleichwertig sein.

Regel 6
Meldung von Ereignissen mit gefährlichen Gütern

1 Tritt ein Ereignis ein, bei dem gefährliche Güter in verpackter Form über Bord gehen oder über Bord gehen können, so muss der Kapitän oder eine andere für das Schiff verantwortliche Person dem nächstgelegenen Küstenstaat dieses Ereignis unter möglichst vollständiger Angabe von Einzelheiten unverzüglich melden. Die Meldung muss auf der Grundlage der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien und allgemeinen Grundsätze abgefasst sein.

2 Wird das in Absatz 1 genannte Schiff verlassen oder ist eine von diesem Schiff abgegebene Meldung unvollständig oder wird keine Meldung empfangen, so hat das Unternehmen im Sinne der Regel IX/1.2 die dem

assume the obligations placed upon the master by this regulation.

possible, assumer les obligations qui incombent au capitaine aux termes de la présente règle.

Kapitän nach der vorliegenden Regel obliegenden Verpflichtungen in möglichst vollem Umfang zu übernehmen.

Part A-1

Carriage of dangerous goods in solid form in bulk

Regulation 7

Definitions

Dangerous goods in solid form in bulk means any material, other than liquid or gas, consisting of a combination of particles, granules or any larger pieces of material, generally uniform in composition, which is covered by the IMDG Code and is loaded directly into the cargo spaces of a ship without any intermediate form of containment, and includes such materials loaded in a barge on a barge-carrying ship.

Regulation 7-1

Application

1 Unless expressly provided otherwise, this part applies to the carriage of dangerous goods in solid form in bulk in all ships, to which the present regulations apply and in cargo ships of less than 500 gross tonnage.

2 The carriage of dangerous goods in solid form in bulk is prohibited except in accordance with the provisions of this part.

3 To supplement the provisions of this part, each Contracting Government shall issue, or cause to be issued, detailed instructions on the safe carriage of dangerous goods in solid form in bulk which shall include instructions on emergency response and medical first aid relevant to incidents involving dangerous goods in solid form in bulk, taking into account the guidelines developed by the Organization.

Regulation 7-2

Documents

1 In all documents relating to the carriage of dangerous goods in solid form in bulk by sea, the bulk cargo shipping name of the goods shall be used (trade names alone shall not be used).

2 Each ship carrying dangerous goods in solid form in bulk shall have a special list or manifest setting forth the

Partie A-1

Transport de marchandises dangereuses sous forme solide en vrac

Règle 7

Définitions

«Marchandises dangereuses sous forme solide en vrac» désigne toute matière, autre que liquide ou gazeuse, formée d'un mélange de particules, de granules ou de tous autres morceaux plus volumineux, de composition généralement uniforme, qui est visée par le Code IMDG et est chargée directement dans les espaces à cargaison d'un navire, sans être retenue par aucune forme de dispositif intermédiaire, et comprend les matières chargées sur une barge à bord d'un navire porte-barge.

Règle 7-1

Application

1 Sauf disposition expresse contraire, la présente partie s'applique au transport de marchandises dangereuses sous forme solide en vrac à bord de tous les navires auxquels s'appliquent les présentes règles et à bord des navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500.

2 Le transport de marchandises dangereuses sous forme solide en vrac est interdit à moins qu'il ne soit effectué conformément aux dispositions de la présente partie.

3 Pour compléter les dispositions de la présente partie, chaque Gouvernement contractant doit publier ou faire publier des instructions détaillées sur la sécurité du transport des marchandises dangereuses sous forme solide en vrac, lesquelles doivent également porter sur l'intervention d'urgence et les soins médicaux d'urgence qui sont requis en cas d'événements dus à des marchandises dangereuses sous forme solide en vrac, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

Règle 7-2

Documents

1 On doit utiliser la désignation de transport de la cargaison en vrac dans tous les documents relatifs au transport par mer de marchandises dangereuses sous forme solide en vrac (l'appellation commerciale seule n'est pas admise).

2 Chaque navire qui transporte des marchandises dangereuses sous forme solide en vrac doit posséder

Teil A-1

Beförderung gefährlicher Güter in fester Form als Massengut

Regel 7

Begriffsbestimmungen

Gefährliche Güter in fester Form als Massengut bezeichnet Stoffe, die weder flüssig noch gasförmig sind und die aus Teilchen, Körnchen oder größeren Teilen zusammengesetzt sind, im Allgemeinen in ihrer Zusammensetzung gleichförmig sind, unter den IMDG-Code fallen und ohne irgendeine Form der Umschließung unmittelbar in die Laderäume eines Schiffes geladen werden; dieser Ausdruck schließt Stoffe ein, die in einem Leichter auf ein Trägerschiff geladen werden.

Regel 7-1

Anwendung

1 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, findet dieser Teil auf gefährliche Güter Anwendung, die in fester Form als Massengut auf allen Schiffen, auf die diese Regeln Anwendung finden, sowie auf Frachtschiffen mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 500 BRZ befördert werden.

2 Die Beförderung gefährlicher Güter in fester Form als Massengut ist verboten, soweit sie nicht nach Maßgabe dieses Teiles erfolgt.

3 Zur Ergänzung dieses Teiles wird jede Vertragsregierung ausführliche Anordnungen über Notfallmaßnahmen und über medizinische Erste-Hilfe-Maßnahmen bei Unfällen mit gefährlichen Gütern in fester Form als Massengut unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien herausgeben oder herausgeben lassen.

Regel 7-2

Beförderungsdokumente

1 In allen Beförderungsdokumenten, die sich auf die Beförderung gefährlicher Güter in fester Form als Massengut auf See beziehen, muss die bei der Beförderung dieser Güter als Massengut gängige Bezeichnung verwendet werden (Handelsnamen allein sind nicht zulässig).

2 Jedes Schiff, das gefährliche Güter in fester Form als Massengut befördert, muss eine besondere Liste oder

dangerous goods on board and the location thereof. A detailed stowage plan, which identifies by class and sets out the location of all dangerous goods on board, may be used in place of such a special list or manifest. A copy of one of these documents shall be made available before departure to the person or organization designated by the port State authority.

Regulation 7-3

Stowage and segregation requirements

1 Dangerous goods in solid form in bulk shall be loaded and stowed safely and appropriately in accordance with the nature of the goods. Incompatible goods shall be segregated from one another.

2 Dangerous goods in solid form in bulk, which are liable to spontaneous heating or combustion, shall not be carried unless adequate precautions have been taken to minimize the likelihood of the outbreak of fire.

3 Dangerous goods in solid form in bulk which give off dangerous vapours shall be stowed in a well ventilated cargo space.

Regulation 7-4

Reporting of incidents involving dangerous goods

1 When an incident takes place involving the loss or likely loss overboard of dangerous goods in solid form in bulk into the sea, the master, or other person having charge of the ship, shall report the particulars of such an incident without delay and to the fullest extent possible to the nearest coastal State. The report shall be drawn up based on general principles and guidelines developed by the Organization.

2 In the event of the ship referred to in paragraph 1 being abandoned, or in the event of a report from such a ship being incomplete or unobtainable, the company, as defined in regulation IX/1.2, shall, to the fullest extent possible, assume the obligations placed upon the master by this regulation."

une liste ou un manifeste spécial énumérant les marchandises dangereuses embarquées et indiquant leur lieu d'arrimage à bord. Au lieu de cette liste ou de ce manifeste, on peut utiliser un plan d'arrimage détaillé indiquant par classe l'emplacement de toutes les marchandises dangereuses à bord. Avant l'appareillage, une copie de l'un de ces documents doit être mise à la disposition de la personne ou de l'organisme désigné par l'autorité de l'État du port.

Règle 7-3

Conditions d'arrimage et de séparation

1 Les marchandises dangereuses sous forme solide en vrac doivent être chargées et arrimées de manière appropriée et sûre compte tenu de leur nature. Les marchandises incompatibles doivent être séparées les unes des autres.

2 Les marchandises dangereuses sous forme solide en vrac susceptibles de s'échauffer ou de s'enflammer spontanément ne doivent être transportées que si toutes les précautions nécessaires ont été prises pour minimiser la probabilité d'un incendie.

3 Les marchandises dangereuses sous forme solide en vrac qui dégagent des vapeurs dangereuses doivent être arrimées dans un local à cargaison bien ventilé.

Règle 7-4

Notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses

1 En cas d'événement entraînant ou risquant d'entraîner la perte par-dessus bord en mer de marchandises dangereuses sous forme solide en vrac, le capitaine du navire, ou toute autre personne ayant charge du navire, envoie sans tarder à l'État côtier le plus proche un compte rendu aussi détaillé que possible sur les circonstances de l'événement. Ce compte rendu est rédigé conformément aux principes généraux et aux directives élaborés par l'Organisation.

2 En cas d'abandon du navire visé au paragraphe 1 ou lorsque le compte rendu envoyé par ce navire est incomplet ou impossible à obtenir, la compagnie, telle que définie à la règle IX/1.2, doit, dans toute la mesure du possible, assumer les obligations qui incombent au capitaine aux termes de la présente règle."

ein besonderes Verzeichnis mitführen, in der oder in dem die an Bord befindlichen gefährlichen Güter entsprechend der im IMDG-Code angegebenen Klasseneinteilung aufgeführt sind und der Platz angegeben ist, an dem sie gestaut sind. Anstelle der Liste oder des Verzeichnisses kann ein ausführlicher Stauplan verwendet werden, in dem alle gefährlichen Güter an Bord nach Klassen bezeichnet sind und der Platz angegeben ist, an dem sie gestaut sind. Eine Ausfertigung eines dieser Dokumente ist der von der Behörde des Hafenstaats bezeichneten Person oder Organisation vor dem Auslaufen zur Verfügung zu stellen.

Regel 7-3

Stau- und Trennvorschriften

1 Gefährliche Güter in fester Form als Massengut müssen sicher und ihrer Art entsprechend geladen, gestaut und gesichert werden. Güter, die miteinander unverträglich sind, müssen getrennt werden.

2 Gefährliche Güter in fester Form als Massengut, die zur Selbsterhitzung oder Selbstentzündung neigen, dürfen nur befördert werden, wenn angemessene Vorkehrungen getroffen worden sind, um die Wahrscheinlichkeit eines Brandes auf das Mindestmaß zu beschränken.

3 Gefährliche Güter in fester Form als Massengut, die gefährliche Dämpfe entwickeln, sind in einem gut belüfteten Laderaum zu stauen.

Regel 7-4

Meldung von Ereignissen mit gefährlichen Gütern

1 Tritt ein Ereignis ein, bei dem gefährliche Güter in fester Form als Massengut über Bord gehen oder über Bord gehen können, so muss der Kapitän oder eine andere für das Schiff verantwortliche Person dem nächstgelegenen Küstenstaat dieses Ereignis unter möglichst vollständiger Angabe der Einzelheiten unverzüglich melden. Die Meldung muss auf der Grundlage der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien und allgemeinen Grundsätze abgefasst sein.

2 Wird das in Absatz 1 genannte Schiff aufgegeben oder ist eine von diesem Schiff abgegebene Meldung unvollständig oder wird keine Meldung empfangen, so hat das Unternehmen im Sinne der Regel IX/1.2 die dem Kapitän nach der vorliegenden Regel obliegenden Verpflichtungen in möglichst vollem Umfang zu übernehmen."

Part D

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

Regulation 14**Definitions**

- 22 Existing paragraph 2 is replaced by the following:

“2 INF cargo means packaged irradiated nuclear fuel, plutonium and high-level radioactive wastes carried as cargo in accordance with class 7 of the IMDG Code.”

- 23 Existing paragraph 6 is deleted.

Partie D

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

Règle 14**Définitions**

- 22 Remplacer l'actuel paragraphe 2 par ce qui suit:

«2 Une cargaison INF désigne le combustible nucléaire irradié, le plutonium et les déchets hautement radioactifs en colis transportés en tant que cargaison conformément à la classe 7 du Code IMDG.».

- 23 Supprimer l'actuel paragraphe 6.

Teil D

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

Regel 14**Begriffsbestimmungen**

- 22 Der bisherige Absatz 2 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„2 INF-Ladung bezeichnet verpackte bestrahlte Kernbrennstoffe, Plutonium und hochradioaktive Abfälle, die als Ladung nach Klasse 7 des IMDG-Codes befördert werden.“

- 23 Der bisherige Absatz 6 wird gestrichen.

Appendix

Certificates

Record of Equipment for the Passenger Ship Safety Certificate (Form P)

- 24 In section 3, items 7 and 8 and related footnotes are deleted.

Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Radio Certificate (Form R)

- 25 In section 2, items 7 and 8 and related footnotes are deleted.

- 26 Section 4 is deleted.

Appendice

Certificats

Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire à passagers (Modèle P)

- 24 À la section 3, supprimer les rubriques 7 et 8 ainsi que les notes de bas de page correspondantes.

Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge (Modèle R)

- 25 À la section 2, supprimer les rubriques 7 et 8 ainsi que les notes de bas de page correspondantes.

- 26 Supprimer la section 4.

Anhang

Zeugnisse

Ausrüstungsverzeichnis zum Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe (Form P)

- 24 In Abschnitt 3 werden die Punkte 7 und 8 einschließlich der dazugehörigen Fußnoten gestrichen.

Ausrüstungsverzeichnis zum Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe (Form R)

- 25 In Abschnitt 2 werden die Punkte 7 und 8 einschließlich der dazugehörigen Fußnoten gestrichen.

- 26 Abschnitt 4 wird gestrichen.

EntschlieÙung MSC.124(75)

(angenommen am 24. Mai 2002)

Beschlussfassung
über Änderungen des Protokolls von 1988
zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See

Resolution MSC.124(75)

(adopted on 24 May 2002)

Adoption
of Amendments to the Protocol of 1988
relating to the International Convention for the
Safety of Life at Sea, 1974

Résolution MSC.124(75)

(adoptée le 24 mai 2002)

Adoption
d'amendements au Protocole de 1988
relatif à la Convention internationale de 1974
pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

(Übersetzung)

The Maritime Safety Committee,

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

recalling further article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") and article VI of the Protocol of 1988 relating to the Convention (hereinafter referred to as "the 1988 SOLAS Protocol") concerning the procedure for amending the 1988 SOLAS Protocol,

having considered, at its seventy-fifth session, amendments to the 1988 SOLAS Protocol proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol,

1. adopts, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, amendments to the appendix to the Annex to the 1988 SOLAS Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. determines, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol,

Le Comité de la sécurité maritime,

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

rappelant également l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) (ci-après dénommée «la Convention») et l'article VI du Protocole de 1988 relatif à la Convention (ci-après dénommé «le Protocole SOLAS de 1988») relatifs aux procédures d'amendement du Protocole SOLAS de 1988,

ayant examiné, à sa soixante-quinzième session, les amendements au Protocole SOLAS de 1988 qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988,

1. adopte, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, les amendements à l'appendice de l'Annexe du Protocole SOLAS de 1988 dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. décide, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988,

Der Schiffssicherheitsausschuss –

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

sowie in Anbetracht des Artikels VIII Buchstabe b des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) (im Folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet) und des Artikels VI des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen (im Folgenden als „SOLAS-Protokoll von 1988“ bezeichnet) betreffend das Verfahren zur Änderung des SOLAS-Protokolls von 1988,

nach der auf seiner fünfundsiebzigsten Tagung erfolgten Prüfung von Änderungen des SOLAS-Protokolls von 1988, die nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i des Übereinkommens und Artikel VI des SOLAS-Protokolls von 1988 vorgeschlagen und weitergeleitet worden waren –

1. beschließt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des Übereinkommens und Artikel VI des SOLAS-Protokolls von 1988 die Änderungen des Anhangs zur Anlage des SOLAS-Protokolls von 1988, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Doppelbuchstabe bb des Übereinkommens und Artikel VI

that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2003, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 SOLAS Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. invites the Parties concerned to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, the amendments shall enter into force on 1 January 2004, upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. requests the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention and article VI of the 1988 SOLAS Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Parties to the 1988 SOLAS Protocol;
5. further requests the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 SOLAS Protocol.

que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1er juillet 2003 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties au Protocole SOLAS de 1988, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;

3. invite les Parties intéressées à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, les amendements entreront en vigueur le 1er janvier 2004 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
4. prie le Secrétaire général, en conformité avec l'article VIII b) v) de la Convention et l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements figurant en annexe à toutes les Parties au Protocole SOLAS de 1988;
5. prie en outre le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties au Protocole SOLAS de 1988.

des SOLAS-Protokolls von 1988, dass die Änderungen als am 1. Juli 2003 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsparteien des SOLAS-Protokolls von 1988 oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;

3. fordert die betreffenden Vertragsparteien auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens und Artikel VI des SOLAS-Protokolls von 1988 die Änderungen nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser EntschlieÙung am 1. Januar 2004 in Kraft treten;
4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens und Artikel VI des SOLAS-Protokolls von 1988 allen Vertragsparteien des SOLAS-Protokolls von 1988 beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;
5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien des SOLAS-Protokolls von 1988 sind, Abschriften der EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln.

Annex

Amendments
to the Protocol of 1988
relating to the International Convention
for the Safety of Life at Sea, 1974

Appendix

Modifications and
additions to the appendix
to the Annex to the
International Convention
for the Safety of Life at Sea, 1974

Record of Equipment for the Passenger Ship Safety Certificate (Form P)

- 1 In section 3, items 7 and 8 and related footnotes are deleted.

Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Radio Certificate (Form R)

- 2 In section 2, items 7 and 8 and related footnotes are deleted.
3 Section 4 is deleted.

Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Certificate (Form C)

- 4 In section 3, items 7 and 8 and related footnotes are deleted.

Annexe

Amendements
au Protocole de 1988
relatif à la Convention
internationale de 1974
pour la sauvegarde
de la vie humaine en mer

Appendice

Modifications et
adjonctions à apporter
à l'appendice de l'annexe
de la Convention
internationale de 1974
pour la sauvegarde
de la vie humaine en mer

Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire à passagers (Modèle P)

- 1 À la section 3, supprimer les rubriques 7 et 8, ainsi que les notes de bas de page correspondantes.

Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge (Modèle R)

- 2 À la section 2, supprimer les rubriques 7 et 8, ainsi que les notes de bas de page correspondantes.
3 Supprimer la section 4.

Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire de charge (Modèle C)

- 4 À la section 3, supprimer les rubriques 7 et 8, ainsi que les notes de bas de page correspondantes.

Anlage

Änderungen
des Protokolls von 1988
zu dem Internationalen Überein-
kommen von 1974
zum Schutz des mensch-
lichen Lebens auf See

Anhang

Änderungen und
Ergänzungen des Anhangs
zur Anlage des Internationalen
Übereinkommens von 1974
zum Schutz des mensch-
lichen Lebens auf See

Ausrüstungsverzeichnis zum Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe (Form P)

- 1 In Abschnitt 3 werden die Punkte 7 und 8 einschließlich der dazugehörigen Fußnoten gestrichen.

Ausrüstungsverzeichnis zum Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe (Form R)

- 2 In Abschnitt 2 werden die Punkte 7 und 8 einschließlich der dazugehörigen Fußnoten gestrichen.
3 Abschnitt 4 wird gestrichen.

Ausrüstungsverzeichnis zum Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe (Form C)

- 4 In Abschnitt 3 werden die Punkte 7 und 8 einschließlich der dazugehörigen Fußnoten gestrichen.

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Übereinkommens
zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt**

Vom 17. Juni 2003

Das Übereinkommen vom 23. November 1972 zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt (BGBl. 1977 II S. 213) ist nach seinem Artikel 33 für folgende weitere Staaten in Kraft getreten:

St. Vincent und die Grenadinen	am	3. Mai 2003
Südafrika	am	10. Oktober 1997

nach Maßgabe der nachstehenden, bei Hinterlegung der Ratifikationsurkunde angebrachten Erklärung:

(Übersetzung)

“The Government of South Africa hereby ratifies the Convention concerning the Protection of World Cultural and Natural Heritage subject to the express declaration in terms of Article 16 (2), that South Africa does not consider itself bound by the provision of paragraph 1 of Article 16.”

„Die Regierung von Südafrika ratifiziert hiermit das Übereinkommen zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt vorbehaltlich der ausdrücklichen Erklärung nach Artikel 16 Absatz 2, dass Südafrika sich durch Artikel 16 Absatz 1 nicht als gebunden betrachtet.“

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 15. April 2003 (BGBl. II S. 498).

Berlin, den 17. Juni 2003

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Läufer

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens von 1973
zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
in der durch das Protokoll von 1978 geänderten Fassung
sowie der Anlagen III und V des Übereinkommens
(MARPOL 73/78)**

Vom 24. Juli 2003

I.

Das Internationale Übereinkommen vom 2. November 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls vom 17. Februar 1978 zu diesem Übereinkommen (BGBl. 1982 II S. 2; 1984 II S. 230; 1985 II S. 868; 1993 II S. 2410) ist nach Artikel V Abs. 2 des Protokolls, die fakultativen Anlagen III und V sind nach Artikel 15 Abs. 5 des Übereinkommens vorbehaltlich anders lautender Erklärungen nach Artikel 14 Abs. 1 des Übereinkommens für folgende weitere Staaten in Kraft getreten:

Angola	am	4. Januar 2002
Äquatorialguinea	am	24. Juli 1996
Argentinien	am	1. Dezember 1993
nach Maßgabe des unter IV. abgedruckten Vorbehalts		
Bangladesch	am	18. März 2003
Barbados	am	6. August 1994
mit der Maßgabe, dass Barbados die Anlage IV des Übereinkommens nicht annimmt		
Belarus	am	7. April 1994
Belize	am	26. August 1998
Benin	am	11. Mai 2000
Bolivien	am	4. September 1999
Chile	am	10. Januar 1995
mit der Maßgabe, dass Chile die Anlage V des Übereinkommens nicht annimmt		
Dominica	am	21. September 2000
Dominikanische Republik	am	24. September 1999
Georgien	am	8. Februar 1995
Guatemala	am	3. Februar 1998
Guinea	am	2. Januar 2003
Guyana	am	10. März 1998
Honduras	am	21. November 2001
Iran	am	25. Januar 2003
Irland	am	6. April 1995
mit der Maßgabe, dass Irland bis zu einer anders lautenden Erklärung die Anlagen III und IV des Übereinkommens nicht annimmt		
Kambodscha	am	28. Februar 1995
Kanada	am	16. Februar 1993
mit der Maßgabe, dass Kanada die Anlagen III, IV und V des Übereinkommens nicht annimmt, sowie nach Maßgabe der unter IV. abgedruckten Erklärungen		
Kasachstan	am	7. Juni 1994
Komoren	am	22. Februar 2001
Malawi	am	17. März 2002

Malaysia	am	1. Mai 1997
mit der Maßgabe, dass Malaysia die Anlagen III und IV des Übereinkommens nicht annimmt		
Marokko	am	12. Januar 1994
Mauretanien	am	24. Februar 1998
Mauritius	am	6. Juli 1995
Namibia	am	18. März 2003
Neuseeland	am	25. Dezember 1998
mit der Maßgabe, dass Neuseeland die Anlage IV des Übereinkommens ausschließlich in Bezug auf das Sondergebiet Antarktis annimmt		
Nicaragua	am	1. Mai 2001
Nigeria	am	24. August 2002
Pakistan	am	22. Februar 1995
Papua-Neuguinea	am	25. Januar 1995
Philippinen	am	15. September 2001
Samoa	am	7. Mai 2002
São Tomé und Príncipe	am	29. Januar 1999
Senegal	am	16. April 1997
Sierra Leone	am	26. Oktober 2001
Sri Lanka	am	24. September 1997
St. Kitts und Nevis	am	24. März 1998
nach Maßgabe des unter IV. abgedruckten Vorbehalts		
St. Lucia	am	12. Oktober 2000
Tonga	am	1. Mai 1996
Trinidad und Tobago	am	6. Juni 2000
Ukraine	am	25. Januar 1994
Venezuela	am	29. Oktober 1994.

Die Bundesrepublik Jugoslawien hat dem Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation am 20. Januar 2003 notifiziert, dass sie sich als einer der Rechtsnachfolger der ehemaligen Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien mit Wirkung vom 27. April 1992, dem Tag der Gründung der Bundesrepublik Jugoslawien, als durch das Übereinkommen in der Fassung des Protokolls von 1978 einschließlich seiner Anlagen III und V gebunden betrachtet.

Der Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation hat den Vertragsstaaten am 3. März 1994 notifiziert, dass sich der mit Wirkung vom 15. Juli 1993 erfolgte Beitritt Rumäniens nicht auf die Anlagen III und V des Übereinkommens bezog.

Die Slowakei hat dem Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation am 30. Januar 1995 notifiziert, dass sie sich als eine der Rechtsnachfolgerinnen der ehemaligen Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik mit Wirkung vom 1. Januar 1993, dem Tag der Gründung der Slowakischen Republik, als durch das Übereinkommen in der Fassung des Protokolls von 1978 einschließlich seiner Anlagen III und V gebunden betrachtet.

Die Tschechische Republik hat dem Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation am 19. Oktober 1993 notifiziert, dass sie sich als eine der Rechtsnachfolgerinnen der ehemaligen Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik mit Wirkung vom 1. Januar 1993, dem Tag der Gründung der Tschechischen Republik, als durch das Übereinkommen in der Fassung des Protokolls von 1978 einschließlich seiner Anlagen III und V gebunden betrachtet.

II.

Die Anlage III des Übereinkommens in der Fassung des Protokolls von 1978 ist nach Artikel 15 Abs. 5 des Übereinkommens für folgende weitere Staaten in Kraft getreten:

Australien	am	10. Januar 1995
Brasilien	am	8. Februar 1996
China	am	13. Dezember 1994

Irland	am	27. Juli 1998
Israel	am	1. Januar 1997
Kanada	am	8. November 2002
Korea, Republik	am	28. Mai 1996
Liberia	am	5. Januar 1996
Singapur	am	2. Juni 1994
Südafrika	am	5. Mai 1997.

III.

Die Anlage V des Übereinkommens in der Fassung des Protokolls von 1978 ist nach Artikel 15 Abs. 5 des Übereinkommens für folgende weitere Staaten in Kraft getreten:

Brasilien	am	8. Februar 1996
Korea, Republik	am	28. Mai 1996
Kuba	am	12. Mai 2002
Liberia	am	12. September 1995
Mexiko	am	15. Oktober 1998
Singapur	am	27. August 1999.

IV.

Vorbehalte und Erklärungen

Argentinien hat dem Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation bei Hinterlegung der Beitrittsurkunde am 31. August 1993 den nachfolgend abgedruckten Vorbehalt notifiziert:

(Übersetzung)

(Translation)

(Übersetzung)

„The Republic of Argentina reserves its position in respect of the provision that disputes relating to the interpretation or application of this Convention as regards the exercise by a riparian State of its sovereign rights or its jurisdiction, are to be governed only by the arbitration procedures contemplated in Article X and Protocol II, where it is alleged that a riparian State has acted in breach of international rules and standards prescribed for the protection and preservation of the marine environment which are applicable to the riparian State and which have been established by this Convention.

„Die Argentinische Republik behält sich ihren Standpunkt zu der Bestimmung vor, dass Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens in Bezug auf die Ausübung von Hoheitsrechten oder Hoheitsgewalt durch einen Anrainerstaat nur durch die in Artikel X und Protokoll II vorgesehenen Schiedsverfahren zu regeln sind, wenn behauptet wird, dass ein Anrainerstaat gegen zum Schutz und zur Bewahrung der Meeresumwelt vorgeschriebene internationale Regeln und Normen verstoßen hat, die auf den Anrainerstaat Anwendung finden und durch das Übereinkommen festgelegt worden sind.

The Republic of Argentina reserves its position in that it does not as yet possess the equipment required by Rule 10 of Annex IV and by Rule 7 of Annex V, and cannot fulfil the guarantees laid down in these standards.”

Die Argentinische Republik behält sich ihren Standpunkt insofern vor, als sie die nach Regel 10 der Anlage IV und nach Regel 7 der Anlage V verlangte Ausrüstung noch nicht besitzt und die in den genannten Normen festgelegten Gewährleistungen nicht geben kann.“

Brasilien hat dem Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation am 6. März 1998 notifiziert, dass es seinen Vorbehalt in Bezug auf Artikel 10 des Übereinkommens und das Protokoll II dazu zurücknimmt.

China hat dem Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation mit Schreiben vom 5. Juni 1997 notifiziert, dass das Übereinkommen in der Fassung des Protokolls von 1978 einschließlich seiner Anlagen III und V auf die Sonderverwaltungsregion Hongkong mit Wirkung vom 1. Juli 1997 anzuwenden ist.

China hat dem Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation mit Schreiben vom 10. Dezember 1999 notifiziert, dass das Übereinkommen in der Fassung des Protokolls von 1978 einschließlich seiner Anlagen III und V auf die Sonderverwaltungsregion Macau mit Wirkung vom 20. Dezember 1999 anzuwenden ist.

Dänemark hat dem Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation notifiziert, dass es seinen bei Hinterlegung der Beitrittsurkunde zu dem Protokoll von 1978 am 27. November 1980 angebrachten Vorbehalt (vgl. die Bekanntmachung vom 19. September 1983, BGBl. II S. 632) dahin gehend zurücknimmt, dass das Protokoll mit Wirkung vom 1. Januar 1997 auf Grönland angewendet wird.

Kanada hat dem Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation bei Hinterlegung der Beitrittsurkunde am 16. November 1992 die nachfolgend abgedruckten Erklärungen notifiziert:

(Übersetzung)

“1. ‘Optional Annexes’

In accordance with article 14 of the Convention Canada declares that it does not accept Annexes III, IV and V of the Convention at this time.

2. Arctic Waters

Canada makes the following declarations based on Article 234 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, signed by Canada on December 10, 1982:

(a) The Government of Canada considers that it has the right in accordance with international law to adopt and enforce special non-discrimination laws and regulations for the prevention, reduction and control of marine pollution from vessels in ice-covered waters where particularly severe climatic conditions and the presence of ice covering such waters for most of the year create obstructions or exceptional hazards to navigation, and pollution of the marine environment could cause major harm to or irreversible disturbance of the ecological balance.

(b) Consequently, Canada considers that its accession to the Protocol of 1978, as amended, relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL 73/78) is without prejudice to such Canadian laws and regulations as are now or may in the future be established in respect of arctic waters within or adjacent to Canada.”

„1. ‚Fakulative Anlagen‘

Im Einklang mit Artikel 14 des Übereinkommens erklärt Kanada, dass es die Anlagen III, IV und V des Übereinkommens derzeit nicht annimmt.

2. Arktische Gewässer

Kanada gibt die folgenden Erklärungen ab, die sich auf Artikel 234 des von Kanada am 10. Dezember 1982 unterzeichneten Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 stützen:

a) Die Regierung von Kanada vertritt die Auffassung, dass sie nach dem Völkerrecht das Recht hat, besondere nicht diskriminierende Gesetze und sonstige Vorschriften zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in eisbedeckten Gewässern zu erlassen und durchzusetzen, wenn dort besonders strenge klimatische Bedingungen und das diese Gewässer während des größten Teiles des Jahres bedeckende Eis Hindernisse oder außergewöhnliche Gefahren für die Schifffahrt schaffen und die Verschmutzung der Meeresumwelt das ökologische Gleichgewicht ernstlich schädigen oder endgültig zerstören könnte.

b) Kanada vertritt daher die Auffassung, dass sein Beitritt zu dem geänderten Protokoll von 1978 zum Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 73/78) die bereits bestehenden oder künftigen kanadischen Gesetze und sonstigen Vorschriften in Bezug auf die arktischen Gewässer, die sich in Kanada befinden oder an Kanada angrenzen, nicht berührt.“

Portugal hat dem Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation am 24. August 1999 notifiziert, dass es die Anwendung des Übereinkommens in der Fassung des Protokolls von 1978 einschließlich der Anlagen III und V mit Wirkung vom 24. August 1999 auf Macau erstreckt.

St. Kitts und Nevis hat dem Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation bei Hinterlegung der Beitrittsurkunde am 24. Dezember 1997 den nachfolgend abgedruckten Vorbehalt notifiziert:

(Übersetzung)

“The Federation of St. Kitts and Nevis will find it difficult on the practical level to implement the inspection and equipment requirements of MARPOL. There is concern about the ability to meet the equipment

„Die Föderation St. Kitts und Nevis erachtet die praktische Umsetzung der in MARPOL gestellten Anforderungen an Überprüfungen und Ausrüstungen für schwierig. Sie ist besorgt darüber, ob sie

requirements. Secondly, there is concern about the necessary expertise to carry out the inspection process. Such expertise is very scarce in the Federation.”

in der Lage ist, den Anforderungen an die Ausrüstung zu entsprechen. Zweitens ist sie besorgt darüber, ob sie über die zur Durchführung der Überprüfung notwendige Sachkompetenz verfügt. Eine solche Sachkompetenz ist in der Föderation ausgesprochen selten anzutreffen.“

Das Vereinigte Königreich hat dem Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts Organisation am 14. November 1994 notifiziert, dass es die Anwendung des Übereinkommens in der Fassung des Protokolls von 1978 einschließlich der Anlagen I, II, III und V mit Wirkung vom gleichen Tage auf die Falklandinseln (Malwinen) erstreckt.

Das Vereinigte Königreich hat dem Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts Organisation am 7. März 1995 notifiziert, dass es die Anwendung der Anlage III des Übereinkommens mit Wirkung vom gleichen Tage auf Hongkong erstreckt.

Das Vereinigte Königreich hat dem Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts Organisation am 27. März 1996 notifiziert, dass es die Anwendung der Anlage V des Übereinkommens mit Wirkung vom gleichen Tage auf Hongkong erstreckt.

Das Vereinigte Königreich hat dem Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts Organisation mit Schreiben vom 11. Juni 1997 notifiziert, dass die Verantwortung des Vereinigten Königreichs für die aus der Anwendung des Übereinkommens in der Fassung des Protokolls von 1978 einschließlich seiner Anlagen III und V auf Hongkong resultierenden Rechte und Pflichten mit Ablauf des 30. Juni 1997 endet.

V.

Deutschland hat dem Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts Organisation am 29. November 1993 nachfolgend abgedruckte Erklärung zu der Erklärung von Kanada (vgl. Abschnitt IV) notifiziert:

(Übersetzung)

«Le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne a l'honneur de se référer à la déclaration formulée par le Canada lors de son adhésion au Protocole de 1978, additionnel à la Convention internationale sur la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78), et relative à l'Article 234 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (PMP/Circ. 105/7 December 1992).

„Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland beehrt sich, auf die Erklärung Bezug zu nehmen, die Kanada anlässlich seines Beitritts zum Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 73/78) im Hinblick auf Artikel 234 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 abgegeben hat (PMP/Circ. 105/7. Dezember 1992).

Le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne prend note de la déclaration précitée du Canada et précise que celle-ci doit être lue en conformité avec les Articles 57, 234 et 236 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. En particulier, le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne constate que l'Article 234 de la convention des Nations Unies de 1982 s'applique dans les limites de la zone économique exclusive ou d'une zone semblable déterminées conformément à l'article 57 de la Convention et que les lois et règlements visés à l'Article 234 doivent tenir dûment compte de la navigation, ainsi que de la protection et de la préservation du milieu marin sur la base des données scientifiques les plus sûres dont on puisse disposer. [...]»

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland nimmt die genannte Erklärung Kanadas zur Kenntnis und führt dazu aus, dass diese im Einklang mit den Artikeln 57, 234 und 236 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen zu lesen ist. Insbesondere stellt die Regierung der Bundesrepublik Deutschland fest, dass Artikel 234 des Übereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 innerhalb der nach Artikel 57 des Übereinkommens bestimmten Grenzen der ausschließlichen Wirtschaftszone oder einer ähnlichen Zone gilt und dass die in Artikel 234 genannten Gesetze und sonstigen Vorschriften die Schifffahrt sowie den Schutz und die Bewahrung der Meeresumwelt auf der Grundlage der besten verfügbaren wissenschaftlichen Angaben gebührend berücksichtigen müssen.“

Gleich lautende Erklärungen haben Belgien am 3. Dezember 1993, Dänemark am 6. Dezember 1993, Frankreich am 6. Dezember 1993,

Griechenland am 7. Dezember 1993, Italien am 14. Januar 1994, die Niederlande am 6. Dezember 1993, Portugal am 3. Dezember 1993, Spanien am 14. Dezember 1993 und das Vereinigte Königreich am 17. Dezember 1993 dem Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation notifiziert.

Die Vereinigten Staaten haben dem Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation am 18. November 1993 die nachfolgend abgedruckte Erklärung zu der Erklärung von Kanada notifiziert:

(Übersetzung)

“[...] The Government of the United States of America considers that Canada may enact and enforce only those laws and regulations, in respect of foreign shipping in Arctic waters, that are within 200 nautical miles from the baselines used to measure the breadth of the territorial sea determined in accordance with international law:

- that have due regard to navigation and the protection and preservation of the marine environment based on the best available scientific evidence in Arctic waters, and
- that are otherwise consistent with international law, including Articles 234 and 236 and other relevant provisions of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea.”

„[...] Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika vertritt die Auffassung, dass Kanada nur solche Gesetze und sonstigen Vorschriften in Bezug auf die ausländische Schifffahrt in arktischen Gewässern, die innerhalb von 200 Seemeilen ab den zur Messung der Breite des nach dem Völkerrecht festgelegten Küstenmeers verwendeten Basislinien liegen, erlassen und durchsetzen kann,

- welche die Schifffahrt sowie den Schutz und die Bewahrung der Meeresumwelt in arktischen Gewässern auf der Grundlage der besten verfügbaren wissenschaftlichen Angaben gebührend berücksichtigen und
- in sonstiger Hinsicht mit dem Völkerrecht einschließlich der Artikel 234 und 236 sowie anderer einschlägiger Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 im Einklang stehen.“

VI.

Argentinien hat dem Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation am 28. Dezember 1995 den nachfolgend abgedruckten Einspruch gegen die Erklärung des Vereinigten Königreichs vom 14. November 1994 (vgl. Abschnitt IV) notifiziert:

(Übersetzung)

(Translation)

“The Argentine Republic rejects the statement by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland in connection with the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as amended by the Protocol of 1978, to the effect that Annexes I, II, III (optional) and V (optional) of the Convention shall apply to the Malvinas Islands ‘with immediate effect’.

The Argentine Republic recalls the adoption, by the General Assembly of the United Nations, of resolutions 2065 (XX), 3160 (XXVIII), 31/49, 37/9, 38/12, 39/6, 40/21, 41/40, 42/19 and 43/25, acknowledging the existence of a dispute concerning sovereignty and urging the Governments of the Argentine Republic and of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to enter into negotiations with a view to identifying means of pacific and final settlement of the outstanding problems between the two countries, including all matters concerning the future of the Malvinas Islands, in accordance with the Charter of the United Nations.”

(Übersetzung)

„Die Argentinische Republik weist die Erklärung des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland im Zusammenhang mit dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der durch das Protokoll von 1978 geänderten Fassung zurück, mit der die Anlagen I, II, III (fakultativ) und V (fakultativ) ‚mit sofortiger Wirkung‘ auf die Malwinen angewendet werden sollen.

Die Argentinische Republik erinnert daran, dass die Generalversammlung der Vereinten Nationen die Resolutionen 2065 (XX), 3160 (XXVIII), 31/49, 37/9, 38/12, 39/6, 40/21, 41/40, 42/19 und 43/25 angenommen hat, in denen das Bestehen einer Streitigkeit hinsichtlich der Souveränität zur Kenntnis genommen wird und die Regierungen der Argentinischen Republik und des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland nachdrücklich aufgefordert werden, in Verhandlungen einzutreten, um Möglichkeiten einer friedlichen und endgültigen Beilegung der ungelösten Probleme zwischen den beiden Ländern, darunter alle Angelegenheiten betreffend die Zukunft der Malwinen, im Einklang mit der Charta der Vereinten Nationen zu ermitteln.“

Das Vereinigte Königreich hat dem Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation am 12. Juni 1996 die nachfolgend abgedruckte Erklärung zum Einspruch Argentiniens vom 28. Dezember 1995 notifiziert:

(Übersetzung)

„The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland have noted the declaration of the Government of Argentina regarding the extension by the United Kingdom of the application of the [International] Convention [for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto] to the Falkland Islands and to South Georgia and the South Sandwich Islands.

The British Government have no doubt about the sovereignty of the United Kingdom over the Falkland Islands and over South Georgia and the South Sandwich Islands and their consequential right to extend the said Convention to these Territories.”

„Die Regierung des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland hat die Erklärung der Regierung von Argentinien bezüglich der Erstreckung der Anwendung des [Internationalen] Übereinkommens [von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der durch das dazugehörige Protokoll von 1978 geänderten Fassung] auf die Falklandinseln sowie auf Südgeorgien und die Südlichen Sandwichinseln zur Kenntnis genommen.

Die britische Regierung hat keinen Zweifel an der Staatshoheit des Vereinigten Königreichs über die Falklandinseln sowie über Südgeorgien und die Südlichen Sandwichinseln und ihren daraus resultierenden Rechten, das Übereinkommen auf diese Hoheitsgebiete anzuwenden.“

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 5. Januar 1994 (BGBl. II S. 252).

Berlin, den 24. Juli 2003

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Läufer

**Bekanntmachung
des deutsch-mazedonischen Abkommens
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Vom 30. Juli 2003

Das in Skopje am 26. Mai 2003 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der mazedonischen Regierung über Finanzielle Zusammenarbeit 2000 („Soziale Infrastruktur II“) ist nach seinem Artikel 5

am 13. Juni 2003

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 30. Juli 2003

Bundesministerium
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung
Im Auftrag
Dr. Rainer Goerdeler

Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der mazedonischen Regierung
über Finanzielle Zusammenarbeit 2000
„Soziale Infrastruktur II“

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die mazedonische Regierung –

im Geiste der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen ihren beiden Ländern,

im Wunsch, diese freundschaftlichen Beziehungen durch partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festigen und zu vertiefen,

im Bewusstsein, dass die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung beizutragen,

unter Bezugnahme auf die Agreed Minutes vom 6. April 2000 –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der mazedonischen Regierung und anderen, von beiden Regierungen gemeinsam auszuwählenden Empfängern, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, einen Finanzierungsbeitrag in Höhe von insgesamt 5 112 918,81 EUR (in Worten: fünf Millionen einhundertzwölftausendneuhundertundachtzehn 81/100 Euro) für das Vorhaben „Soziale Infrastruktur II“ zu erhalten, wenn nach Prüfung dessen Förderungswürdigkeit festgestellt und bestätigt worden ist, dass es als Vorhaben der sozialen Infrastruktur insbesondere der weiteren Förderung des interethnischen Zusammenlebens dient und somit die besonderen Voraussetzungen für die Förderung im Weg eines Finanzierungsbeitrags erfüllt.

(2) Kann bei dem bezeichneten Vorhaben diese Bestätigung nicht erfolgen, so ermöglicht es die Regierung der Bundesrepublik Deutschland der mazedonischen Regierung, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau für dieses Vorhaben bis zur Höhe des vorgesehenen Finanzierungsbeitrags ein Darlehen zu erhalten.

(3) Das in Absatz 1 bezeichnete Vorhaben kann im Einvernehmen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der mazedonischen Regierung durch andere Vorhaben ersetzt werden.

(4) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der mazedonischen Regierung zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht, weitere Finanzierungsbeiträge zur Vorbereitung des in Absatz 1 genannten Vorhabens oder für notwendige Begleitmaß-

nahmen zur Durchführung und Betreuung des in Absatz 1 genannten Vorhabens von der Kreditanstalt für Wiederaufbau zu erhalten, findet dieses Abkommen Anwendung.

Artikel 2

(1) Die Verwendung des in Artikel 1 genannten Betrags, die Bedingungen, zu denen er zur Verfügung gestellt wird sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmen die zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und den Empfängern des Finanzierungsbeitrags zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen. Die Zusage des in Artikel 1 Absatz 1 genannten Betrags entfällt, soweit nicht innerhalb einer Frist von 8 Jahren nach dem Zusagejahr die entsprechenden Finanzierungsverträge geschlossen wurden. Für diesen Betrag endet die Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2008.

(2) Die mazedonische Regierung, soweit sie nicht selbst Empfänger des Finanzierungsbeitrags ist, wird etwaige Rückzahlungsansprüche, die aufgrund der nach Absatz 1 zu schließenden Finanzierungsverträge entstehen können, gegenüber der Kreditanstalt für Wiederaufbau garantieren.

Artikel 3

Die mazedonische Regierung belastet die Kreditanstalt für Wiederaufbau mit keinerlei Steuern oder sonstigen öffentlichen Abgaben, die im Zusammenhang mit Abschluss und Durchführung der in Artikel 2 erwähnten Verträge im mazedonischen Hoheitsgebiet erhoben werden.

Artikel 4

Die mazedonische Regierung überlässt bei den sich aus der Gewährung des Finanzierungsbeitrags ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See-, Land- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die gleichberechtigte Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland ausschließen oder erschweren und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

Dieses Abkommen tritt an dem Tag in Kraft, an dem die mazedonische Regierung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland mitgeteilt hat, dass die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind. Maßgebend ist der Tag des Eingangs der Mitteilung.

Geschehen zu Skopje am 26. Mai 2003 in zwei Urschriften,
jede in deutscher und mazedonischer Sprache, wobei jeder
Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
H. Dunkl

Für die mazedonische Regierung
Milaim Ajdini

**Bekanntmachung
des deutsch-ugandischen Abkommens
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Vom 31. Juli 2003

Das in Kampala am 23. Dezember 2002 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Uganda über Finanzielle Zusammenarbeit (Vorhaben „Wasserkwerk Gaba III“ und sechs weitere Vorhaben) ist nach seinem Artikel 6

am 23. Dezember 2002

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 31. Juli 2003

Bundesministerium
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung
Im Auftrag
Dr. Michael Hofmann

Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Uganda
über Finanzielle Zusammenarbeit
(Vorhaben „Wasserwerk Gaba III“ und sechs weitere Vorhaben)

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

im Geist der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Uganda,

im Wunsch, diese freundschaftlichen Beziehungen durch partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festigen und zu vertiefen,

im Bewusstsein, dass die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in der Republik Uganda beizutragen,

unter Bezugnahme auf das Protokoll der Regierungsverhandlungen vom 3. April 2001 –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Republik Uganda und beziehungsweise oder anderen, von beiden Regierungen gemeinsam auszuwählenden Empfängern, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, Finanzierungsbeiträge in Höhe von bis zu insgesamt 29 654 929,11 EUR (in Worten: neunundzwanzig Millionen sechshundertvierundfünfzigtausendneunhundertneunundzwanzig Euro und elf Cent) für die Vorhaben

- a) „Wasserwerk Gaba III“ 7 158 086,34 EUR (in Worten: sieben Millionen einhundertachtundfünfzigtausendsechshundertachtzig Euro und vierunddreißig Cent),
- b) „Ausbau der städtischen Wasserversorgung“ 6 646 794,46 EUR (in Worten: sechs Millionen sechshundertsechshundertvierzigtausendsebenhundertvierundneunzig Euro und sechsundvierzig Cent),
- c) „Wasserversorgung in Slumgebieten“ 2 556 459,41 EUR (in Worten: zwei Millionen fünfhundertsechshundertvierundvierhundertneunundfünfzig Euro und einundvierzig Cent),
- d) „Berufsbildungszentren II“ 5 112 918,81 EUR (in Worten: fünf Millionen einhundertzwölftausendneunhundertachtzehn Euro und einundachtzig Cent),
- e) „Refinanzierung des Leasinggeschäfts mit der ugandischen Entwicklungsfinanzierungsgesellschaft“ 1 533 875,64 EUR (in Worten: eine Million fünfhundertdreiunddreißigtausendachthundertfünfundsiebzig Euro und vierundsechzig Cent),
- f) „Programm zur Bekämpfung sexuell übertragbarer Krankheiten III“ 4 090 335,05 EUR (in Worten: vier Millionen neunzigtausenddreihundertfünfunddreißig Euro und fünf Cent),

- g) „Nationalpark Murchison Falls, Phase II“ 2 556 459,41 EUR (in Worten: zwei Millionen fünfhundertsechshundertvierundvierhundertneunundfünfzig Euro und einundvierzig Cent),

zu erhalten, wenn nach Prüfung die Förderungswürdigkeit dieser Vorhaben festgestellt worden ist.

(2) Die in Absatz 1 bezeichneten Vorhaben können im Einvernehmen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Uganda durch andere Vorhaben ersetzt werden.

(3) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der Regierung der Republik Uganda zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht, weitere Finanzierungsbeiträge zur Vorbereitung der in Absatz 1 genannten Vorhaben oder für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung der in Absatz 1 genannten Vorhaben von der Kreditanstalt für Wiederaufbau zu erhalten, findet dieses Abkommen Anwendung.

Artikel 2

(1) Die Verwendung der in Artikel 1 genannten Beträge, die Bedingungen, zu denen sie zur Verfügung gestellt werden, sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmen die zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und den Empfängern der Finanzierungsbeiträge zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen. Die Zusage der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Beträge entfällt, soweit nicht innerhalb einer Frist von 8 Jahren nach dem Zusagejahr die entsprechenden Finanzierungsverträge geschlossen wurden. Für diese Beträge endet diese Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2009.

(2) Die Regierung der Republik Uganda, soweit sie nicht selbst Empfänger der Finanzierungsbeiträge ist, wird etwaige Rückzahlungsansprüche, die aufgrund der nach Absatz 1 zu schließenden Finanzierungsverträge entstehen können, gegenüber der Kreditanstalt für Wiederaufbau garantieren.

Artikel 3

Die Regierung der Republik Uganda stellt die Kreditanstalt für Wiederaufbau von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die im Zusammenhang mit Abschluss und Durchführung der in Artikel 2 erwähnten Verträge in der Republik Uganda erhoben werden.

Artikel 4

Die Regierung der Republik Uganda überlässt bei den sich aus der Gewährung der Finanzierungsbeiträge ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See-, Land- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die gleichberechtigte Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

Die im Abkommen vom 11. April 1997 zwischen unseren beiden Regierungen über Finanzielle Zusammenarbeit für das Vorhaben „Container-Umschlagplatz Kampala“ vorgesehenen Finanzierungsbeiträge in Höhe von 12 000 000,- DM (in Worten: zwölf Millionen Deutsche Mark; nachrichtlich 6 135 502,57 EUR) wurden gemäß Nummer 6.3 des Protokolls der Regierungskonsultationen vom 26. Mai 2000 in Kampala mit einem Betrag von 5 500 000,- DM (in Worten: fünf Millionen fünfhunderttausend Deutsche Mark; nachrichtlich in Euro: 2 556 459,41) für das Vorhaben „Entwicklung des Zahlungsverkehrssystems“ reprogrammiert. Von diesem Vorhaben „Entwicklung des Zahlungsverkehrssystems“ wird gemäß Nummer 5.2.1 und 9.1 des Proto-

kolls der Regierungsverhandlungen vom 3. April 2001 und in Abänderung der Vereinbarung vom 9. November/10. Dezember 2001 ein Betrag von 3 500 000,- DM (in Worten: drei Millionen fünfhunderttausend Deutsche Mark; nachrichtlich in Euro: 1 789 521,58) weiter reprogrammiert und zusätzlich für das in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe e erwähnte Vorhaben „Refinanzierung des Leasinggeschäftes mit der DFCU“ verwendet, wenn nach Prüfung dessen Förderungswürdigkeit festgestellt worden ist.

Artikel 6

Dieses Abkommen tritt am Tag seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Kampala am 23. Dezember 2002 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Klaus Holderbaum

Für die Regierung der Republik Uganda
James Wapakhalubo

**Bekanntmachung
des deutsch-äthiopischen Abkommens
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Vom 31. Juli 2003

Das in Addis Abeba am 2. Mai 2002 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien über Finanzielle Zusammenarbeit (Vorhaben „Instandsetzung der Straße Addis Abeba – Gedo, Phase II“ und zwei weitere Vorhaben) ist nach seinem Artikel 5

am 2. Mai 2002

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 31. Juli 2003

Bundesministerium
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung
Im Auftrag
Dr. Michael Hofmann

Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien
über Finanzielle Zusammenarbeit
(Vorhaben „Instandsetzung der Straße
Addis Abeba – Gedo, Phase II“ und zwei weitere Vorhaben)

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung der
Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien –

im Geiste der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien,

in dem Wunsch, diese freundschaftlichen Beziehungen durch partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festigen und zu vertiefen,

in dem Bewusstsein, dass die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien beizutragen,

unter Bezugnahme auf das Protokoll der Regierungsverhandlungen vom 29. bis 30. Oktober 2001 in Bonn –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, Finanzierungsbeiträge in Höhe von insgesamt 15 338 756,44 EUR (in Worten: fünfzehn Millionen dreihundertachtunddreißigtausend-siebenhundertsechshundertfünfzig Euro vierundvierzig Cent) für die folgenden Vorhaben zu erhalten:

- a) „Instandsetzung der Straße Addis Abeba – Gedo, Phase I“ bis zu 7 158 086,34 EUR (in Worten: sieben Millionen einhundertachtundfünfzigtausendsechshundertachtundachtzig Euro vierunddreißig Cent);
- b) „Instandsetzung der Straße Addis Abeba – Gedo, Phase II“ bis zu 5 112 918,81 EUR (in Worten: fünf Millionen einhundertzwölftausendneunhundertachtundachtzig Euro einundachtzig Cent);
- c) „Technische Berufsbildungseinrichtungen“ bis zu 3 067 751,29 EUR (in Worten: drei Millionen siebenhundertsechzigtausendsiebenhunderteinundfünfzig Euro neunundzwanzig Cent)

wenn nach Prüfung die Förderungswürdigkeit dieser Vorhaben festgestellt worden ist.

(2) Die in Absatz 1 bezeichneten Vorhaben können im Einvernehmen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutsch-

land und der Regierung der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien durch andere Vorhaben ersetzt werden.

(3) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der Regierung der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht, weitere Finanzierungsbeiträge zur Vorbereitung der in Absatz 1 genannten Vorhaben oder für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung der in Absatz 1 genannten Vorhaben von der Kreditanstalt für Wiederaufbau zu erhalten, findet dieses Abkommen Anwendung.

Artikel 2

Die Verwendung der in Artikel 1 Absatz 1 Buchstaben a bis c genannten Beträge, die Bedingungen, zu denen sie zur Verfügung gestellt werden, sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmen die zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und den Empfängern der Finanzierungsbeiträge zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen. Die Zusage der in Artikel 1 genannten Beträge entfällt, soweit nicht innerhalb einer Frist von acht Jahren nach dem Zusagejahr die entsprechenden Finanzierungsverträge geschlossen wurden. Für diese Beträge endet diese Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2009.

Artikel 3

Die Regierung der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien stellt die Kreditanstalt für Wiederaufbau von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die im Zusammenhang mit Abschluss und Durchführung der in Artikel 2 erwähnten Verträge in der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien erhoben werden.

Artikel 4

Die Regierung der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien überlässt bei den sich aus der Gewährung der Finanzierungsbeiträge ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die gleichberechtigte Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

Dieses Abkommen tritt am Tag seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Addis Abeba am 2. Mai 2002 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Honsowitz

Für die Regierung der
Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien
Mulu Ketsela

**Bekanntmachung
des deutsch-äthiopischen Abkommens
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Vom 31. Juli 2003

Das in Addis Abeba am 12. Dezember 2002 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien über Finanzielle Zusammenarbeit (Vorhaben „Programm zur nachhaltigen Nutzung natürlicher Ressourcen“ und drei weitere Vorhaben) ist nach seinem Artikel 5

am 12. Dezember 2002

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 31. Juli 2003

Bundesministerium
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung
Im Auftrag
Dr. Michael Hofmann

Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien
über Finanzielle Zusammenarbeit
 (Vorhaben „Programm zur nachhaltigen Nutzung
 natürlicher Ressourcen“ und drei weitere Vorhaben)

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
 und
 die Regierung der
 Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien –

im Geiste der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien,

in dem Wunsch, diese freundschaftlichen Beziehungen durch partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festigen und zu vertiefen,

in dem Bewusstsein, dass die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien beizutragen,

unter Bezugnahme auf das Protokoll der Regierungsverhandlungen vom 18. Juni 2002 –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, Finanzierungsbeiträge in Höhe von insgesamt 40 000 000,- Euro (in Worten: vierzig Millionen Euro) für folgende Vorhaben zu erhalten:

- a) „Programm zur nachhaltigen Nutzung natürlicher Ressourcen“ bis zu 10 950 000,- Euro (in Worten: zehn Millionen neunhundertfünfzigtausend Euro);
- b) „Programm zum Kapazitätsaufbau im Regierungs- und Verwaltungssystem“ bis zu 12 000 000,- Euro (in Worten: zwölf Millionen Euro);
- c) „Investitionsprogramm für Berufsbildung“ bis zu 5 050 000,- Euro (in Worten: fünf Millionen fünfzigtausend Euro);
- d) „Instandsetzung der Straße Addis Abeba – Gedo (Phase III)“ bis zu 12 000 000,- Euro (in Worten: zwölf Millionen Euro),

wenn nach Prüfung die Förderungswürdigkeit dieser Vorhaben festgestellt worden ist.

(2) Die in Absatz 1 bezeichneten Vorhaben können im Einvernehmen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutsch-

land und der Regierung der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien durch andere Vorhaben ersetzt werden.

(3) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der Regierung der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht, weitere Finanzierungsbeiträge zur Vorbereitung der in Absatz 1 genannten Vorhaben oder für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung der in Absatz 1 genannten Vorhaben von der Kreditanstalt für Wiederaufbau zu erhalten, findet dieses Abkommen Anwendung.

Artikel 2

Die Verwendung der in Artikel 1 genannten Beträge, die Bedingungen, zu denen sie zur Verfügung gestellt werden, sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmen die zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und den Empfängern der Finanzierungsbeiträge zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen. Die Zusage der in Artikel 1 genannten Beträge entfällt, soweit nicht innerhalb einer Frist von acht Jahren nach dem Zusagejahr die entsprechenden Finanzierungsverträge geschlossen wurden. Für diese Beträge endet diese Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2010.

Artikel 3

Die Regierung der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien stellt die Kreditanstalt für Wiederaufbau von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die im Zusammenhang mit Abschluss und Durchführung der in Artikel 2 erwähnten Verträge in der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien erhoben werden.

Artikel 4

Die Regierung der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien überlässt bei den sich aus der Gewährung der Finanzierungsbeiträge ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die gleichberechtigte Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

Dieses Abkommen tritt am Tag seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Addis Abeba am 12. Dezember 2002 in zwei
Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei
jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Strachwitz

Für die Regierung der
Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien
Mulu Ketsela

**Bekanntmachung
des deutsch-tansanischen Abkommens
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Vom 31. Juli 2003

Das in Daressalam am 30. Juni 2003 unterzeichnete
Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik
Deutschland und der Regierung der Vereinigten Republik
Tansania über Finanzielle Zusammenarbeit – Vorhaben
„Kofinanzierung des Weltbankprogramms zur Armuts-
bekämpfung – PRSC“ und neun weitere Vorhaben –
ist nach seinem Artikel 6

am 30. Juni 2003

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 31. Juli 2003

Bundesministerium
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung
Im Auftrag
Dr. Michael Hofmann

Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Republik Tansania über Finanzielle Zusammenarbeit

Vorhaben „Kofinanzierung des Weltbankprogramms zur Armutsbekämpfung – PRSC“ und neun weitere Vorhaben

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung der Vereinigten Republik Tansania –

im Geist der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Vereinigten Republik Tansania,

im Wunsch, diese freundschaftlichen Beziehungen durch partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festigen und zu vertiefen,

im Bewusstsein, dass die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in der Vereinigten Republik Tansania beizutragen,

unter Bezugnahme auf das Protokoll der Regierungsverhandlungen vom 19. Februar 2003 –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Vereinigten Republik Tansania und beziehungsweise oder anderen, von beiden Regierungen gemeinsam auszuwählenden Empfängern, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, Finanzierungsbeiträge in Höhe von insgesamt 59 000 000,- EUR (in Worten: neunundfünfzig Millionen Euro) zu erhalten

1. für die Vorhaben

- a) „Kofinanzierung des Weltbankprogramms zur Armutsbekämpfung – PRSC“ bis zu 9 000 000,- EUR (in Worten: neun Millionen Euro),
- b) „Städtische Wasserversorgung Songea II“ bis zu 5 000 000,- EUR (in Worten: fünf Millionen Euro),
- c) „Wasserversorgung Regionalzentren II“ bis zu 3 900 000,- EUR (in Worten: drei Millionen neunhunderttausend Euro),
- d) „Wasserversorgung Regionalzentren III“ bis zu 7 900 000,- EUR (in Worten: sieben Millionen neunhunderttausend Euro),
- e) „Ländliche Wasserversorgung Ost-Kilimanjaro II“ bis zu 6 400 000,- EUR (in Worten: sechs Millionen vierhunderttausend Euro),
- f) „Ländliche Wasserversorgung Hai-Distrikt IV“ bis zu 7 500 000,- EUR (in Worten: sieben Millionen fünfhunderttausend Euro),

- g) „Abwasserentsorgung Sansibar II“ bis zu 5 000 000,- EUR (in Worten: fünf Millionen Euro),
- h) „Gesundheitsreformprogramm II“ bis zu 9 000 000,- EUR (in Worten: neun Millionen Euro),
- i) „Verbesserung der Gesundheitsversorgung in der Tanga-Region I“ bis zu 4 300 000,- EUR (in Worten: vier Millionen dreihunderttausend Euro),

wenn nach Prüfung die Förderungswürdigkeit dieser Vorhaben festgestellt worden ist;

2. für die Einrichtung eines Studien- und Fachkräftefonds bis zu 1 000 000,- EUR (in Worten: eine Million Euro).

(2) Die in Absatz 1 bezeichneten Vorhaben können im Einvernehmen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Republik Tansania durch andere Vorhaben ersetzt werden.

(3) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der Regierung der Vereinigten Republik Tansania zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht, weitere Finanzierungsbeiträge zur Vorbereitung der in Absatz 1 Nummer 1 genannten Vorhaben oder für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung der in Absatz 1 genannten Vorhaben von der Kreditanstalt für Wiederaufbau zu erhalten, findet dieses Abkommen Anwendung.

Artikel 2

(1) Die Verwendung der in Artikel 1 genannten Beträge, die Bedingungen, zu denen sie zur Verfügung gestellt werden, sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmen die zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und den Empfängern der Finanzierungsbeiträge zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen. Die Zusage der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Beträge entfällt, soweit nicht innerhalb einer Frist von acht Jahren nach dem Zusagejahr die entsprechenden Finanzierungsverträge geschlossen wurden. Für diese Beträge endet diese Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2011.

(2) Die Regierung der Vereinigten Republik Tansania, soweit sie nicht selbst Empfänger der Finanzierungsbeiträge ist, wird etwaige Rückzahlungsansprüche, die aufgrund der nach Absatz 1 zu schließenden Finanzierungsverträge entstehen können, gegenüber der Kreditanstalt für Wiederaufbau garantieren.

Artikel 3

Die Regierung der Vereinigten Republik Tansania stellt die Kreditanstalt für Wiederaufbau von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die im Zusammenhang mit Abschluss und Durchführung der in Artikel 2 erwähnten Verträge in der Vereinigten Republik Tansania erhoben werden.

Artikel 4

Die Regierung der Vereinigten Republik Tansania überlässt bei den sich aus der Gewährung der Finanzierungsbeiträge ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See-, Land- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die gleichberechtigte Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

Von dem im Abkommen vom 16. März 1999 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Republik Tansania über Finanzielle Zusammenarbeit vereinbarten Finanzierungsbeitrag in Höhe von 4 000 000,- DM

(in Worten: vier Millionen Deutsche Mark, nachrichtlich: 2 045 167,52 Euro) für das Vorhaben „DEG-Darlehen an die ULC (United Leasing Company Tanzania Limited)“ ist nach Nummer 8 des Protokolls der deutsch-tansanischen Regierungsgespräche vom 10. September 2002 ein Betrag in Höhe von 1 000 000,- EUR (in Worten: eine Million Euro) für das Vorhaben „Zusammenarbeit Staat und Kirche im Bereich sozialer Dienstleistungen“ reprogrammiert worden. Dieser Betrag in Höhe von 1 000 000,- EUR (in Worten: eine Million Euro) wird nochmals reprogrammiert und soll für das Vorhaben „Kofinanzierung des Weltbankprogramms zur Armutsbekämpfung – PRSC“ verwendet werden, wenn nach Prüfung dessen Förderungswürdigkeit festgestellt ist. Im Übrigen gelten die Bestimmungen des Abkommens vom 16. März 1999 auch für dieses Vorhaben.

Artikel 6

Dieses Abkommen tritt am Tag seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Daressalam am 30. Juni 2003 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Barker

Für die Regierung der Vereinigten Republik Tansania
Gray Mgonja

Bekanntmachung des deutsch-tansanischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit

Vom 31. Juli 2003

Das in Daressalam am 3. Mai 2002 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Republik Tansania über Finanzielle Zusammenarbeit (Vorhaben: „Städtische Wasserversorgung Mbeya“, „Distriktgesundheitsversorgung Region Mtwara, Phase II“ und „Sozialdienste der Kirchen: Sektorprogramm Gesundheit III“) ist nach seinem Artikel 5

am 3. Mai 2002

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 31. Juli 2003

Bundesministerium
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung
Im Auftrag
Dr. Michael Hofmann

Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Vereinigten Republik Tansania
über Finanzielle Zusammenarbeit

(Vorhaben: „Städtische Wasserversorgung Mbeya“,
„Distriktgesundheitsversorgung Region Mtwara, Phase II“
und „Sozialdienste der Kirchen: Sektorprogramm Gesundheit III“)

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung der Vereinigten Republik Tansania –

im Geist der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Vereinigten Republik Tansania,

im Wunsch, diese freundschaftlichen Beziehungen durch partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festigen und zu vertiefen,

im Bewusstsein, dass die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in der Vereinigten Republik Tansania beizutragen,

unter Bezugnahme auf die Note der Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in Daressalam vom 20. Dezember 2000, die hierzu ergangene Antwortnote des Ministeriums für auswärtige Angelegenheiten und internationale Zusammenarbeit der Regierung der Vereinigten Republik Tansania vom 23. März 2001 sowie Nummer 3.3 des Protokolls der Konsultationen vom 27. April 2001 in Daressalam –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Vereinigten Republik Tansania und beziehungsweise oder anderen, von beiden Regierungen gemeinsam auszuwählenden Empfängern, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, Finanzierungsbeiträge in Höhe von insgesamt 18 000 000,- DM (in Worten: achtzehn Millionen Deutsche Mark; nachrichtlich in Euro: 9 203 253,86) für die Vorhaben

– „Städtische Wasserversorgung Mbeya“ bis zu 10 000 000,- DM (in Worten: zehn Millionen Deutsche Mark; nachrichtlich in Euro: 5 112 918,81),

– „Distriktgesundheitsversorgung Region Mtwara, Phase II“ bis zu 4 000 000,- DM (in Worten: vier Millionen Deutsche Mark; nachrichtlich in Euro: 2 045 167,52),

– „Sozialdienste der Kirchen, Sektorprogramm Gesundheit III“ bis zu 4 000 000,- DM (in Worten: vier Millionen Deutsche Mark; nachrichtlich in Euro: 2 045 167,52)

zu erhalten, wenn nach Prüfung die Förderungswürdigkeit dieser Vorhaben festgestellt worden ist.

(2) Die in Absatz 1 bezeichneten Vorhaben können im Einvernehmen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Republik Tansania durch andere Vorhaben ersetzt werden.

(3) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der Regierung der Vereinigten Republik Tansania zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht, weitere Finanzierungsbeiträge zur Vorbereitung der in Absatz 1 genannten Vorhaben oder für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung der in Absatz 1 genannten Vorhaben von der Kreditanstalt für Wiederaufbau zu erhalten, findet dieses Abkommen Anwendung.

Artikel 2

(1) Die Verwendung der in Artikel 1 genannten Beträge, die Bedingungen, zu denen sie zur Verfügung gestellt werden, sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmen die zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und den Empfängern der Finanzierungsbeiträge zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen.

(2) Die Zusage des in Artikel 1 Absatz 1, 1. Anstrich genannten Betrags entfällt, soweit nicht innerhalb einer Frist von acht Jahren nach dem Zusagejahr der entsprechende Finanzierungsvertrag geschlossen wurde. Für diesen Betrag endet diese Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2008.

(3) Die Zusage des in Artikel 1 Absatz 1, 2. Anstrich genannten Betrags entfällt in einer Höhe von 3 000 000,- DM (in Worten: drei Millionen Deutsche Mark; nachrichtlich in Euro: 1 533 875,64), soweit nicht innerhalb einer Frist von 8 Jahren nach dem Zusagejahr der entsprechende Finanzierungsvertrag geschlossen wurde. Für diesen Betrag endet diese Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2009.

(4) Die Regierung der Vereinigten Republik Tansania, soweit sie nicht selbst Empfänger der Finanzierungsbeiträge ist, wird etwaige Rückzahlungsansprüche, die aufgrund der nach Absatz 1 zu schließenden Finanzierungsverträge entstehen können, gegenüber der Kreditanstalt für Wiederaufbau garantieren.

Artikel 3

Die Regierung der Vereinigten Republik Tansania stellt die Kreditanstalt für Wiederaufbau von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die im Zusammenhang mit Abschluss und Durchführung der in Artikel 2 erwähnten Verträge in der Vereinigten Republik Tansania erhoben werden.

den Transporten von Personen und Gütern im See- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die gleichberechtigte Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 4

Die Regierung der Vereinigten Republik Tansania überlässt bei den sich aus der Gewährung der Finanzierungsbeiträge ergeben-

Artikel 5

Dieses Abkommen tritt am Tag seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Daressalam am 3. Mai 2002 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Barker

Für die Regierung der Vereinigten Republik Tansania
Peniel Lyimo

**Bekanntmachung
des deutsch-eritreischen Abkommens
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Vom 31. Juli 2003

Das in Asmara am 23. April 2003 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Staates Eritrea über Finanzielle Zusammenarbeit (Vorhaben: „Wasserversorgung und Abwasserentsorgung Massawa, Phase II“) ist nach seinem Artikel 5

am 23. April 2003

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 31. Juli 2003

Bundesministerium
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung
Im Auftrag
Dr. Michael Hofmann

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung des Staates Eritrea
über Finanzielle Zusammenarbeit**

(Vorhaben: „Wasserversorgung und Abwasserentsorgung Massawa, Phase II“)

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Regierung des Staates Eritrea –

im Geiste der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Eritrea,

in dem Wunsch, diese freundschaftlichen Beziehungen durch partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festigen und zu vertiefen,

in dem Bewusstsein, dass die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung im Staat Eritrea beizutragen,

unter Bezugnahme auf die Regierungsverhandlungen vom 30. bis 31. Juli 2001 in Asmara –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung des Staates Eritrea und beziehungsweise oder anderen, von beiden Regierungen gemeinsam auszuwählenden Empfängern, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, einen Finanzierungsbeitrag in Höhe von insgesamt 5 112 918,81 Euro (in Worten: fünf Millionen einhundertzwölftausendneunhundertachtzehn Euro und einundachtzig Cent) für das Vorhaben „Wasserversorgung und Abwasserentsorgung Massawa, Phase II“ zu erhalten, wenn nach Prüfung die Förderungswürdigkeit dieses Vorhabens festgestellt worden ist.

(2) Das in Absatz 1 bezeichnete Vorhaben kann im Einvernehmen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Staates Eritrea durch ein anderes Vorhaben ersetzt werden.

(3) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der Regierung des Staates Eritrea zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht, weitere Finanzierungsbeiträge zur Vorbereitung des in Absatz 1 genannten Vorhabens oder für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung des in Absatz 1

genannten Vorhabens von der Kreditanstalt für Wiederaufbau zu erhalten, findet dieses Abkommen Anwendung.

Artikel 2

(1) Die Verwendung des in Artikel 1 genannten Betrags, die Bedingungen, zu denen er zur Verfügung gestellt wird, sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmt der zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und dem Empfänger des Finanzierungsbeitrags zu schließende Vertrag, der den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegt. Die Zusage des in Artikel 1 Absatz 1 genannten Betrags entfällt, soweit nicht innerhalb einer Frist von acht Jahren nach dem Zusagejahr der entsprechende Finanzierungsvertrag geschlossen wurde. Für diesen Betrag endet diese Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2009.

(2) Die Regierung des Staates Eritrea, soweit sie nicht selbst Empfänger des Finanzierungsbeitrags ist, wird etwaige Rückzahlungsansprüche, die aufgrund des nach Absatz 1 zu schließenden Finanzierungsvertrags entstehen können, gegenüber der Kreditanstalt für Wiederaufbau garantieren.

Artikel 3

Die Regierung des Staates Eritrea stellt die Kreditanstalt für Wiederaufbau von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die im Zusammenhang mit Abschluss und Durchführung des in Artikel 2 erwähnten Vertrags im Staat Eritrea erhoben werden.

Artikel 4

Die Regierung des Staates Eritrea überlässt bei den sich aus der Gewährung des Finanzierungsbeitrags ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die gleichberechtigte Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

Dieses Abkommen tritt am Tag seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Asmara am 23. April 2003 in zwei Urschriften,
jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut
gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Fassbender

Für die Regierung des Staates Eritrea
W. Futur

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Haager Übereinkommens
über die Anerkennung und Vollstreckung von Unterhaltsentscheidungen**

Vom 1. August 2003

Das Haager Übereinkommen vom 2. Oktober 1973 über die Anerkennung und Vollstreckung von Unterhaltsentscheidungen (BGBl. 1986 II S. 825, 826) wird nach seinem Artikel 35 Abs. 2 für

Litauen am 1. Oktober 2003
nach Maßgabe der nachfolgend abgedruckten, bei Hinterlegung der Beitrittsurkunde am 5. Juni 2002 notifizierten Vorbehalte

in Kraft treten:

(Übersetzung)

- | | |
|--|--|
| <p>“1. ..., the Republic of Lithuania reserves the right not to recognize or enforce a decision or settlement insofar as it relates to a period of time after a maintenance creditor attains the age of twentyone years or marries, except when the creditor is or was the spouse of the maintenance debtor (subparagraph 1 of Article 26 of the Convention);</p> <p>2. the Republic of Lithuania reserves the right not to recognize or enforce a decision or a settlement in respect of maintenance obligations between persons related collaterally (subparagraph 2 (a) of Article 26 of the Convention);</p> <p>3. the Republic of Lithuania reserves the right not to recognize or enforce a decision or settlement in respect of maintenance obligations between persons related by affinity (subparagraph 2(b) of Article 26 of the Convention).”</p> | <p>„1. ... Die Republik Litauen behält sich das Recht vor, Entscheidungen und Vergleiche über Unterhaltsleistungen, die ein Unterhaltsverpflichteter, der nicht der Ehegatte oder der frühere Ehegatte des Unterhaltsberechtigten ist, für die Zeit nach der Eheschließung oder nach dem vollendeten einundzwanzigsten Lebensjahr des Unterhaltsberechtigten schuldet, weder anzuerkennen noch für vollstreckbar zu erklären/zu vollstrecken (Artikel 26 Absatz 1 des Übereinkommens).</p> <p>2. Die Republik Litauen behält sich das Recht vor, Entscheidungen und Vergleiche in Unterhaltssachen zwischen Verwandten in der Seitenlinie weder anzuerkennen noch für vollstreckbar zu erklären/zu vollstrecken (Artikel 26 Absatz 2 Buchstabe a des Übereinkommens).</p> <p>3. Die Republik Litauen behält sich das Recht vor, Entscheidungen und Vergleiche in Unterhaltssachen zwischen Verschwägerten weder anzuerkennen noch für vollstreckbar zu erklären/zu vollstrecken (Artikel 26 Absatz 2 Buchstabe b des Übereinkommens).“</p> |
|--|--|

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 19. Februar 2002 (BGBl. II S. 751).

Berlin, den 1. August 2003

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Christoph Müller

**Bekanntmachung
des deutsch-mazedonischen Abkommens
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Vom 1. August 2003

Das in Skopje am 11. April 2003 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der mazedonischen Regierung über Finanzielle Zusammenarbeit (Jahr 2000) ist nach seinem Artikel 5

am 11. April 2003

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 1. August 2003

Bundesministerium
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung
Im Auftrag
Dr. Rainer Goerdeler

Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der mazedonischen Regierung über Finanzielle Zusammenarbeit (Jahr 2000)

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die mazedonische Regierung –

im Geiste der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Mazedonien,

in dem Wunsch, diese freundschaftlichen Beziehungen durch partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festigen und zu vertiefen,

in dem Bewusstsein, dass die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in Mazedonien beizutragen,

unter Bezugnahme auf die Verbalnote Nr. 234/2000 der Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in Skopje an das mazedonische Außenministerium vom 7. Juli 2000 –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der mazedonischen Regierung und anderen, von beiden Regierungen gemeinsam auszuwählenden Empfängern, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, folgende Beträge zu erhalten.

1. einen Finanzierungsbeitrag bis zu insgesamt 2 454 201,03 EUR (in Worten: zwei Millionen vierhundertvierundfünfzigtausendzweihunderteins 03/100 Euro) für das Vorhaben „Umweltschutz Prespa-See“, wenn nach Prüfung die Förderungswürdigkeit des Vorhabens festgestellt worden ist;
2. einen Finanzierungsbeitrag für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung des unter Nummer 1 genannten Vorhabens bis zu 300 000,- EUR (in Worten: dreihunderttausend Euro), wenn nach Prüfung deren Förderungswürdigkeit festgestellt und bestätigt worden ist, dass sie als Vorhaben des Umweltschutzes, der sozialen Infrastruktur, als Kreditgarantiefonds für mittelständische Betriebe, als selbsthilfeorientierte Maßnahmen zur Armutsbekämpfung oder als Maßnahmen, die der Verbesserung der gesellschaftlichen Stellung von Frauen dienen, die besonderen Voraussetzungen für die Förderung im Wege eines Finanzierungsbeitrags erfüllen.

(2) Die in Absatz 1 bezeichneten Vorhaben können im Einvernehmen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der mazedonischen Regierung durch andere Vorhaben ersetzt werden.

(3) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der mazedonischen Regierung zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht, weitere Finanzierungsbeiträge zur Vorbereitung der in Absatz 1 genannten Vorhaben oder für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung der in Absatz 1 genannten Vorhaben von der Kreditanstalt für Wiederaufbau zu erhalten, findet dieses Abkommen Anwendung.

(4) Der Finanzierungsbeitrag für Vorbereitungs- und Begleitmaßnahmen nach Absatz 1 Nummer 2 wird in ein Darlehen umgewandelt, wenn er nicht für solche Maßnahmen verwendet wird.

Artikel 2

(1) Die Verwendung der in Artikel 1 genannten Beträge, die Bedingungen, zu denen sie zur Verfügung gestellt werden, sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmen die zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und den Empfängern der Finanzierungsbeiträge zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen. Die Zusage der in Artikel 1 Absatz 1 Nummern 1 bis 2 genannten Beträge entfällt, soweit nicht innerhalb einer Frist von 8 Jahren nach dem Zusagejahr die entsprechenden Finanzierungsverträge geschlossen wurden. Für diese Beträge endet die Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2008.

(2) Die mazedonische Regierung, soweit sie nicht Empfänger der Finanzierungsbeiträge ist, wird etwaige Rückzahlungsansprüche, die aufgrund der nach Absatz 1 zu schließenden Finanzierungsverträge entstehen können, gegenüber der Kreditanstalt für Wiederaufbau garantieren.

Artikel 3

Die mazedonische Regierung belastet die Kreditanstalt für Wiederaufbau mit keinerlei Steuern oder sonstigen öffentlichen Abgaben, die im Zusammenhang mit Abschluss und Durchführung der in Artikel 2 erwähnten Verträge im mazedonischen Hoheitsgebiet erhoben werden.

Artikel 4

Die mazedonische Regierung überlässt bei den sich aus der Gewährung der Finanzierungsbeiträge ergebenden Transporten von Personen und Gütern im Land- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die gleichberechtigte Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

Dieses Abkommen tritt am Tag seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Skopje am 11. April 2003 in zwei Urschriften,
jede in deutscher und mazedonischer Sprache, wobei jeder
Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Dr. Irene Hinrichsen

Für die mazedonische Regierung
Dragoljub Matevski

**Bekanntmachung
des deutsch-mazedonischen Abkommens
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Vom 1. August 2003

Das in Skopje am 11. April 2003 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der mazedonischen Regierung über Finanzielle Zusammenarbeit (Jahr 2000) „Bewässerungsprogramm für die südliche Vardar-Region“ ist nach seinem Artikel 5

am 11. April 2003

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 1. August 2003

Bundesministerium
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung
Im Auftrag
Dr. Rainer Goerdeler

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der mazedonischen Regierung
über Finanzielle Zusammenarbeit (Jahr 2000)**

„Bewässerungsprogramm für die südliche Vardar Region“

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die mazedonische Regierung –

im Geiste der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Mazedonien,

in dem Wunsch, diese freundschaftlichen Beziehungen durch partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festigen und zu vertiefen,

in dem Bewusstsein, dass die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in Mazedonien beizutragen,

unter Bezugnahme auf die Verbalnote Nr. 234/2000 der Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in Skopje an das mazedonische Außenministerium vom 7. Juli 2000 –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der mazedonischen Regierung und anderen, von beiden Regierungen gemeinsam auszuwählenden Empfängern, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, folgende Beträge zu erhalten:

1. ein Darlehen bis zu insgesamt 6 646 794,46 EUR (in Worten: sechs Millionen sechshundertsechundvierzigtausendsebenhundertvierundneunzig 46/100 Euro) für das Vorhaben „Bewässerungsprogramm für die südliche Vardar Region“, wenn nach Prüfung die Förderungswürdigkeit des Vorhabens festgestellt worden ist;
2. einen Finanzierungsbeitrag für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung des unter Nummer 1 genannten Vorhabens bis zu 1 533 875,64 EUR (in Worten: eine Million fünfhundertdreiunddreißigtausendachthundert fünfundsiebzig 64/100 Euro), wenn nach Prüfung deren Förderungswürdigkeit festgestellt und bestätigt worden ist, dass sie als Vorhaben des Umweltschutzes, der sozialen Infrastruktur, als Kreditgarantiefonds für mittelständische Betriebe, als selbsthilfeorientierte Maßnahme zur Armutsbekämpfung oder als Maßnahmen, die der Verbesserung der gesellschaftlichen Stellung von Frauen dienen, die besonderen Voraussetzungen für die Förderung im Wege eines Finanzierungsbeitrags erfüllen.

(2) Die in Absatz 1 bezeichneten Vorhaben können im Einvernehmen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der mazedonischen Regierung durch andere Vorhaben ersetzt werden.

(3) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der mazedonischen Regierung zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht, weitere Darlehen oder Finanzierungsbeiträge zur Vorberei-

tung der in Absatz 1 genannten Vorhaben oder weitere Finanzierungsbeiträge für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung der in Absatz 1 genannten Vorhaben von der Kreditanstalt für Wiederaufbau zu erhalten, findet dieses Abkommen Anwendung.

(4) Der Finanzierungsbeitrag für Vorbereitungs- und Begleitmaßnahmen nach Absatz 1 Nummer 2 wird in ein Darlehen umgewandelt, wenn er nicht für solche Maßnahmen verwendet wird.

Artikel 2

(1) Die Verwendung der in Artikel 1 genannten Beträge, die Bedingungen, zu denen sie zur Verfügung gestellt werden, sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmen die zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und den Empfängern der Darlehen beziehungsweise der Finanzierungsbeiträge zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen. Die Zusage der in Artikel 1 Absatz 1 Nummern 1 bis 2 genannten Beträge entfällt, soweit nicht innerhalb einer Frist von 8 Jahren nach dem Zusagejahr die entsprechenden Darlehens beziehungsweise Finanzierungsverträge geschlossen wurden. Für diese Beträge endet die Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2008.

(2) Die mazedonische Regierung, soweit sie nicht selbst Darlehensnehmer ist, wird gegenüber der Kreditanstalt für Wiederaufbau alle Zahlungen in Euro in Erfüllung von Verbindlichkeiten der Darlehensnehmer aufgrund der nach Absatz 1 zu schließenden Verträge garantieren.

(3) Die mazedonische Regierung, soweit sie nicht Empfänger der Finanzierungsbeiträge ist, wird etwaige Rückzahlungsansprüche, die aufgrund der nach Absatz 1 zu schließenden Finanzierungsverträge entstehen können, gegenüber der Kreditanstalt für Wiederaufbau garantieren.

Artikel 3

Die mazedonische Regierung belastet die Kreditanstalt für Wiederaufbau mit keinerlei Steuern oder sonstigen öffentlichen Abgaben, die im Zusammenhang mit Abschluss und Durchführung der in Artikel 2 erwähnten Verträge im mazedonischen Hoheitsgebiet erhoben werden.

Artikel 4

Die mazedonische Regierung überlässt bei den sich aus der Darlehensgewährung und der Gewährung des Finanzierungsbeitrags ergebenden Transporten von Personen und Gütern im Land- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die gleichberechtigte Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

Dieses Abkommen tritt am Tag seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Skopje am 11. April 2003 in zwei Urschriften,
jede in deutscher und mazedonischer Sprache, wobei jeder
Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Dr. Irene Hinrichsen

Für die mazedonische Regierung
Slavko Petrov

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Abkommens
zur friedlichen Erledigung internationaler Streitfälle**

Vom 6. August 2003

Das Abkommen vom 18. Oktober 1907 zur friedlichen Erledigung internationaler Streitfälle (RGBl. 1910 S. 5, 375) ist nach seinem Artikel 95 für

Belize	am	21. Januar 2003
in Kraft getreten. Es wird ferner für		
Estland	am	1. September 2003
Kuwait	am	14. September 2003
in Kraft treten.		

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 18. Oktober 2002 (BGBl. II S. 2823).

Berlin, den 6. August 2003

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Christoph Müller

**Bekanntmachung
über das Inkrafttreten
des deutsch-polnischen Abkommens
über die Zusammenarbeit der Polizeibehörden
und der Grenzschutzbehörden in den Grenzgebieten**

Vom 7. August 2003

Nach Artikel 3 Abs. 2 des Gesetzes vom 27. März 2003 zu dem Abkommen vom 18. Februar 2002 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über die Zusammenarbeit der Polizeibehörden und der Grenzschutzbehörden in den Grenzgebieten (BGBl. 2003 II S. 218) wird bekannt gemacht, dass das Abkommen nach seinem Artikel 24 Abs. 1 Satz 2

am 26. Juni 2003

in Kraft getreten ist.

Berlin, den 7. August 2003

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Christoph Müller

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich
des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966**

Vom 8. August 2003

Das Internationale Freibord-Übereinkommen vom 5. April 1966 (BGBl. 1969 II S. 249; 1977 II S. 164) wird nach seinem Artikel 28 Abs. 3 für

Albanien

am 30. August 2003

in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 18. Juni 2000 (BGBl. II S. 1087).

Berlin, den 8. August 2003

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Christoph Müller

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich der Satzung
der Organisation der Vereinten Nationen für industrielle Entwicklung**

Vom 8. August 2003

Die Satzung der Organisation der Vereinten Nationen für industrielle Entwicklung (UNIDO) vom 8. April 1979 (BGBl. 1985 II S. 1215) ist nach ihrem Artikel 25 Abs. 2 Buchstabe c für

Timor-Leste am 31. Juli 2003
in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 31. Januar 2003 (BGBl. II S. 192).

Berlin, den 8. August 2003

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Christoph Müller

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich
des Übereinkommens der Vereinten Nationen
zur Bekämpfung der Wüstenbildung in den von Dürre und/oder
Wüstenbildung schwer betroffenen Ländern, insbesondere Afrika**

Vom 8. August 2003

Das in Paris am 14. Oktober 1994 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnete Übereinkommen der Vereinten Nationen zur Bekämpfung der Wüstenbildung in den von Dürre und/oder Wüstenbildung schwer betroffenen Ländern, insbesondere Afrika (BGBl. 1997 II S. 1468), wird nach seinem Artikel 36 Abs. 2 für

Litauen am 23. Oktober 2003
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 13. Juni 2003 (BGBl. II S. 701).

Berlin, den 8. August 2003

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Christoph Müller

Herausgeber: Bundesministerium der Justiz – Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH. – Druck: M. DuMont Schauberg, Köln

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.mmbH., Postfach 10 05 34, 50445 Köln

Telefon: (02 21) 9 76 68-0, Telefax: (02 21) 9 76 68-3 36

E-Mail: bgbl@bundesanzeiger.de

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

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich je 45,00 €. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 1,40 € zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Januar 2003 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Konto der Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH. (Kto.-Nr. 399-509) bei der Postbank Köln (BLZ 370 100 50) oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe ohne Anlageband: 6,65 € (5,60 € zuzüglich 1,05 € Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 7,25 €.

Preis des Anlagebandes: 14,05 € (12,60 € zuzüglich 1,45 € Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 14,65 €.

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

ISSN 0341-1109

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

Postvertriebsstück · Deutsche Post AG · G 1998 · Entgelt bezahlt

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Übereinkommens
über die grenzüberschreitenden Auswirkungen von Industrieunfällen**

Vom 8. August 2003

Das Übereinkommen vom 17. März 1992 über die grenzüberschreitenden Auswirkungen von Industrieunfällen (BGBl. 1998 II S. 1527) wird nach seinem Artikel 30 Abs. 3 für

Weißrussland am 23. September 2003
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 13. Juni 2003 (BGBl. II S. 701).

Berlin, den 8. August 2003

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Christoph Müller