

2012

Ausgegeben zu Bonn am 31. Juli 2012

Nr. 23

Tag	Inhalt	Seite
23. 7. 2012	Vierundzwanzigste Verordnung über die Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen (24. SOLAS-Änderungsverordnung – 24. SOLAS-ÄndV)	690
30. 5. 2012	Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Änderung von 1999 des Montrealer Protokolls über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen	714
1. 6. 2012	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Astrophysik	714
5. 6. 2012	Bekanntmachung über das Inkrafttreten der deutsch-schweizerischen Vereinbarungen über die Errichtung nebeneinanderliegender Grenzabfertigungsstellen an den Grenzübergängen Bad Säckingen/Stein, Bietingen/Thayngen, Büßlingen/Hofen, Erzingen/Trasadingen, Gailingen-West/Dörflingen, Grenzacherhorn/Riehen-Grenzacherstrasse, Günzgen/Wasterkingen, Jestetten/Neuhausen am Rheinflall, Konstanz-Kreuzlinger Tor/Kreuzlingen, Konstanz-Autobahn/Kreuzlingen, Konstanz-Emmishofer Tor/Kreuzlingen-Emmishofen, Laufenburg (D)/Laufenburg (CH), Randegg/Dörflingen, Rheinfelden-Autobahn (D)/Rheinfelden-Autobahn (CH), Weil am Rhein-Friedlingen/Basel-Hiltalingerstrasse, Rötteln/Kaiserstuhl, Weil am Rhein/Basel-Autobahn und über die deutsche und schweizerische Grenzabfertigung in Reisezügen während der Fahrt auf den Strecken Bahnhof Basel SBB – Lörrach, Freiburg im Breisgau – Basel, Weil am Rhein – Basel und Singen (Hohentwiel) – Schaffhausen sowie der dazugehörigen Verordnung	715
6. 6. 2012	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens von 1990 über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Ölverschmutzung	717
6. 6. 2012	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Zusatzprotokolls gegen die Schleusung von Migranten auf dem Land-, See- und Luftweg zum Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen die grenzüberschreitende organisierte Kriminalität	717
6. 6. 2012	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens von 1989 über Bergung	718
7. 6. 2012	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See	718
7. 6. 2012	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt	719
8. 6. 2012	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Protokolls vom 7. November 1996 zum Übereinkommen über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen von 1972	719
8. 6. 2012	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Protokolls von 1992 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden	720
13. 6. 2012	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden	720
13. 6. 2012	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Protokolls zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit fester Plattformen, die sich auf dem Festlandssockel befinden	721
4. 7. 2012	Bekanntmachung des deutsch-montenegrinischen Durchführungsprotokolls vom 20. April 2012 zum Abkommen vom 18. September 2007 zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Montenegro über die Rückübernahme von Personen mit unbefugtem Aufenthalt	721
5. 7. 2012	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Washingtoner Artenschutzübereinkommens	725
5. 7. 2012	Bekanntmachung der deutsch-indonesischen Vereinbarung über die Zusammenarbeit im Bereich der Verteidigung	725
11. 7. 2012	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Zweiten Fakultativprotokolls zu dem Internationalen Pakt über bürgerliche und politische Rechte zur Abschaffung der Todesstrafe	728

**Vierundzwanzigste Verordnung
über die Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
und des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen
(24. SOLAS-Änderungsverordnung – 24. SOLAS-ÄndV)**

Vom 23. Juli 2012

Auf Grund des § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 4, 5 und 7 sowie Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Seeaufgabengesetzes, von denen § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 durch Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa und bb des Gesetzes vom 8. April 2008 (BGBl. I S. 706) und § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b des Gesetzes vom 25. Juni 2004 (BGBl. I S. 1389) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Artikel 1

Folgende in London vom Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation angenommene Entschließungen werden hiermit in Kraft gesetzt:

1. a) MSC.290(87) vom 21. Mai 2010,
b) MSC.291(87) vom 21. Mai 2010,
c) MSC.308(88) vom 3. Dezember 2010,
d) MSC.317(89) vom 20. Mai 2011,

jeweils zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141, 142), das zuletzt durch die Entschließungen MSC.269(85) vom 4. Dezember 2008 und MSC.282(86) vom 5. Juni 2009 (BGBl. 2011 II S. 506, 507, 518) geändert worden ist,

2. MSC.309(88) vom 3. Dezember 2010

zur Änderung des Protokolls von 1988 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1994 II S. 2458, Anlageband), das zuletzt durch die Entschlieung MSC.283(86) vom 5. Juni 2009 (BGBl. 2011 II S. 506, 523) geändert worden ist.

Die Entschließungen werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

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

Artikel 3

- (1) Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Die Entschließungen MSC.290(87) und MSC.291(87) sind fur die Bundesrepublik Deutschland am 1. Januar 2012 in Kraft getreten.
- (3) Die Entschließungen MSC.308(88) und MSC.309(88) sind fur die Bundesrepublik Deutschland am 1. Juli 2012 in Kraft getreten.
- (4) Die Entschlieung MSC.317(89) tritt fur die Bundesrepublik Deutschland am 1. Januar 2013 in Kraft.

Berlin, den 23. Juli 2012

Der Bundesminister
fur Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Peter Ramsauer

Entschließung MSC.290(87)

(angenommen am 21. Mai 2010)

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

Resolution MSC.290(87)

(adopted on 21 May 2010)

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

Résolution MSC.290(87)

(adoptée le 21 mai 2010)

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 also 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,

recalling further that among the strategic directions of the Organization relating to developing and maintaining a comprehensive framework for safe, secure, efficient and environmentally sound shipping is the establishment of goal-based standards for the design and construction of new ships,

considering that ships should be designed and constructed for a specified design life to be safe and environmentally friendly, so that, if properly operated and maintained under specified operating and environmental conditions, they can remain safe throughout their service life,

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

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», qui a trait à la procédure d'amendement de l'Annexe à la Convention, à l'exclusion du chapitre I,

rappelant en outre qu'au nombre des orientations stratégiques de l'Organisation relatives à l'élaboration et au maintien d'un dispositif général pour la sécurité, la sûreté et l'efficacité des transports maritimes et leur respect de l'environnement, figure l'établissement de normes de conception et de construction des navires neufs en fonction d'objectifs,

considérant que les navires devraient être conçus et construits, pour une durée de vie prévue déterminée afin d'être sûrs et respectueux de l'environnement, de sorte que, s'ils sont exploités et entretenus correctement dans les conditions d'exploitation et d'environnement déterminées, ils puissent rester sûrs pendant toute leur durée de service,

ayant examiné, à sa quatre-vingt-septième session, les amendements à la Convention qui avaient été proposés et diffusés, conformément à l'article VIII b) i) de la Convention,

Der Schiffssicherheitsausschuss –

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

ebenso 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;

ferner in Anbetracht der Tatsache, dass zu den strategischen Zielen der Organisation hinsichtlich der Ausarbeitung und Fortschreibung eines umfassenden Rahmens für die Sicherheit, die Gefahrenabwehr, die Leistungsfähigkeit und die Umweltverträglichkeit im Seeverkehr die Einführung zielgerichteter Normen für den Entwurf und den Bau neuer Schiffe gehört;

in der Erwägung, dass Schiffe für eine vorausbestimmte Lebensdauer von ihrem Entwurf und ihrer Bauart her so beschaffen sein sollen, dass sie sicher und umweltverträglich sind, so dass sie bei ordnungsgemäßem Betrieb und ordnungsgemäßer Instandhaltung unter vorgegebenen Betriebs- und Umweltbedingungen während ihrer gesamten Betriebsdauer sicher bleiben können;

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

- | | | |
|--|--|--|
| <p>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;</p> <p>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 2011, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments 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;</p> <p>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 2012 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>6. resolves to review the progress towards the implementation of SOLAS regulation II-1/3-10 in 2014 and, if proven necessary, to adjust the time periods set forth in paragraph 1 of the regulation.</p> | <p>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;</p> <p>2. décide que, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1^{er} juillet 2011, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Gouvernements contractants à la Convention, ou des Gouvernements contractants 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'ils élèvent une objection contre ces amendements;</p> <p>3. invite les Gouvernements contractants à la Convention à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention, ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2012, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;</p> <p>4. prie le Secrétaire général de transmettre, conformément à l'article VIII b) v) de la Convention, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à tous les Gouvernements contractants à la Convention;</p> <p>5. prie également le Secrétaire général de transmettre 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;</p> <p>6. décide qu'il passera en revue en 2014 les progrès qui auront été réalisés en vue de l'application de la règle II-1/3-10 de la Convention SOLAS et que, si cela s'avère nécessaire, il modifiera les dates indiquées au paragraphe 1 de cette règle.</p> | <p>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;</p> <p>2. bestimmt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi) Nummer 2 Doppelbuchstabe bb) des Übereinkommens, dass die Änderungen als am 1. Juli 2011 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen des Übereinkommens oder aber Vertragsregierungen, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreaumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;</p> <p>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 2012 in Kraft treten;</p> <p>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;</p> <p>5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, Abschriften der EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln;</p> <p>6. beschließt, die Fortschritte bei der Umsetzung der Regel II-1/3-10 des SOLAS-Übereinkommens im Jahr 2014 zu überprüfen und, sofern es sich als notwendig erweist, die in Absatz 1 der Regel festgelegten Zeiträume anzupassen.</p> |
|--|--|--|

Annex

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

Chapter II-1

Construction – Structure, subdivision and stability, machinery and electrical installations

Part A

General

Regulation 2 – Definitions

1 The following new paragraph 28 is added after the existing paragraph 27:

„28 *Goal-based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers*

Annexe

Amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée

Chapitre II-1

Construction – Structure, compartimentage et stabilité, machines et installations électriques

Partie A

Généralités

Règle 2 – Définitions

1 Ajouter le nouveau paragraphe 28 ci-après à la suite de l'actuel paragraphe 27:

«28 *Les Normes de construction des navires en fonction d'objectifs applicables*

Anlage

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

Kapitel II-1

Bauart – Bauweise, Unterteilung und Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen

Teil A

Allgemeines

Regel 2 – Begriffsbestimmungen

1 Nach dem bisherigen Absatz 27 wird folgender neuer Absatz 28 angefügt:

„28 *„Zielgerichtete Schiffbaunormen für Massengutschiffe und Öltankschiffe“* sind

means the International Goal-Based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers, adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.287(87), 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 thereof.”

aux vraquiers et aux pétroliers sont les Normes internationales de construction des navires en fonction d'objectifs applicables aux vraquiers et aux pétroliers que le Comité de la sécurité maritime a adoptées par la résolution MSC.287(87), telles qu'elles pourront être modifiées par l'Organisation, sous réserve que ces amendements soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article VIII de la présente Convention concernant la procédure d'amendement de l'Annexe, à l'exclusion du chapitre I.»

die vom Schiffssicherheitsausschuss mit EntschlieÙung MSC.287(87) angenommenen Internationalen zielgerichteten Schiffbaunormen für Massengutschiffe und Öltankschiffe 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.“

Part A-1

Structure of ships

2 The following new regulation 3-10 is added after the existing regulation 3-9:

**„Regulation 3-10
Goal-based ship construction
standards for bulk carriers
and oil tankers**

1 This regulation shall apply to oil tankers of 150 m in length and above and to bulk carriers of 150 m in length and above, constructed with single deck, top-side tanks and hopper side tanks in cargo spaces, excluding ore carriers and combination carriers:

- .1 for which the building contract is placed on or after 1 July 2016;
- .2 in the absence of a building contract, the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 July 2017; or
- .3 the delivery of which is on or after 1 July 2020.

2 Ships shall be designed and constructed for a specified design life to be safe and environmentally friendly, when properly operated and maintained under the specified operating and environmental conditions, in intact and specified damage conditions, throughout their life.

2.1 *Safe and environmentally friendly* means the ship shall have adequate strength, integrity and stability to minimize the risk of loss of the ship or pollution to the marine environment due to structural failure, including collapse, resulting in flooding or loss of watertight integrity.

2.2 *Environmentally friendly* also includes the ship being constructed of materials for environmentally acceptable recycling.

Partie A-1

Structure des navires

2 Ajouter la nouvelle règle 3-10 ci-après à la suite de l'actuelle règle 3-9:

**«Règle 3-10
Normes de construction des navires
en fonction d'objectifs applicables
aux vraquiers et aux pétroliers**

1 La présente règle s'applique aux pétroliers d'une longueur égale ou supérieure à 150 m et aux vraquiers d'une longueur égale ou supérieure à 150 m construits avec un seul pont, des citernes surélevées en abord et des citernes latérales en trémies dans les espaces à cargaison, à l'exclusion des minéraliers ou des transporteurs mixtes, et:

- .1 dont le contrat de construction est passé le 1^{er} juillet 2016 ou après cette date;
- .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent le 1^{er} juillet 2017 ou après cette date; ou
- .3 dont la livraison s'effectue le 1^{er} juillet 2020 ou après cette date.

2 Les navires doivent être conçus et construits pour une durée de vie prévue déterminée afin d'être sûrs et respectueux de l'environnement, lorsqu'ils sont exploités et entretenus correctement dans les conditions d'exploitation et d'environnement déterminées, à l'état intact et dans des conditions d'avarie spécifiées, pendant toute leur durée de vie.

2.1 *Par sûr et respectueux de l'environnement*, on entend que le navire a une résistance, une intégrité et une stabilité suffisantes pour réduire au minimum le risque de perte du navire ou de pollution du milieu marin à la suite d'une défaillance ou de l'effondrement de la structure, entraînant l'invasion ou la perte d'étanchéité.

2.2 *Par respectueux de l'environnement*, on entend aussi que le navire est construit avec des matériaux pouvant être recyclés de manière acceptable pour l'environnement.

Teil A-1

Bauweise der Schiffe

2 Nach Regel 3-9 wird folgende neue Regel 3-10 angefügt:

**„Regel 3-10
Zielgerichtete Schiffbaunormen
für Massengutschiffe und Öltankschiffe**

1 Diese Regel findet Anwendung auf Öltankschiffe von 150 m Länge und darüber sowie auf als Eindecker mit oberen Seitentanks und Hopper-Seitentanks in Laderäumen gebaute Massengutschiffe von 150 m Länge und darüber (mit Ausnahme von Erzfrachtschiffen und Tank-Massengutschiffen),

- .1 für die der Bauvertrag am oder nach dem 1. Juli 2016 geschlossen wird;
- .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, deren Kiel am oder nach dem 1. Juli 2017 gelegt wird oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befinden oder
- .3 die am oder nach dem 1. Juli 2020 abgeliefert werden.

2 Die Schiffe müssen für eine vorausbestimmte Lebensdauer von ihrem Entwurf und ihrer Bauart her so beschaffen sein, dass sie bei ordnungsgemäßem Betrieb und ordnungsgemäßer Instandhaltung unter den vorgegebenen Betriebs- und Umweltbedingungen, unter Intakt- und bestimmten Leckbedingungen während ihrer gesamten Lebensdauer sicher und umweltverträglich sind.

2.1 *„Sicher und umweltverträglich“* bedeutet, dass das Schiff über eine ausreichende Festigkeit, Widerstandsfähigkeit und Stabilität verfügen muss, um die Gefahr eines Verlusts des Schiffes oder der Verschmutzung der Meeresumwelt aufgrund eines Versagens der Schiffsstruktur, einschließlich ihres Zusammenbruchs, welches zu einem Wassereintrich oder dem Verlust der Wasserdichtigkeit führt, so gering wie möglich zu halten.

2.2 *„Umweltverträglich“* umfasst auch, dass das Schiff aus Werkstoffen gebaut ist, die für ein umweltgerechtes Recycling geeignet sind.

2.3 *Safety* also includes the ship's structure, fittings and arrangements providing for safe access, escape, inspection and proper maintenance and facilitating safe operation.

2.4 *Specified operating and environmental conditions* are defined by the intended operating area for the ship throughout its life and cover the conditions, including intermediate conditions, arising from cargo and ballast operations in port, waterways and at sea.

2.5 *Specified design life* is the nominal period that the ship is assumed to be exposed to operating and/or environmental conditions and/or the corrosive environment and is used for selecting appropriate ship design parameters. However, the ship's actual service life may be longer or shorter depending on the actual operating conditions and maintenance of the ship throughout its life cycle.

3 The requirements of paragraphs 2 to 2.5 shall be achieved through satisfying applicable structural requirements of an organization which is recognized by the Administration in accordance with the provisions of regulation XI-1/1, or national standards of the Administration, conforming to the functional requirements of the Goal-based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers.

4 A Ship Construction File with specific information on how the functional requirements of the Goal-based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers have been applied in the ship design and construction shall be provided upon delivery of a new ship, and kept on board the ship and/or ashore and updated as appropriate throughout the ship's service. The contents of the Ship Construction File shall, at least, conform to the guidelines developed by the Organization.

2.3 La *sécurité* implique aussi que la structure, les équipements et l'agencement des navires offrent des moyens sûrs d'accès, d'évacuation et d'inspection, permettent un entretien approprié et facilitent l'exploitation en toute sécurité.

2.4 Les *conditions d'exploitation et d'environnement déterminées* sont dictées par la zone d'exploitation prévue du navire tout au long de sa durée de vie et englobent les conditions, y compris les conditions intermédiaires, résultant des opérations liées à la cargaison et au ballast dans les ports, dans les voies de navigation et en mer.

2.5 La *durée de vie prévue déterminée* est la période pendant laquelle on suppose que le navire sera exposé aux conditions d'exploitation et/ou d'environnement et/ou à un milieu corrosif; elle sert à sélectionner les paramètres appropriés de conception du navire. Toutefois, la durée de service effective du navire peut être plus longue ou plus courte en fonction des conditions d'exploitation réelles et de l'entretien du navire tout au long de sa durée de vie.

3 Les conditions prescrites aux paragraphes 2 à 2.5 sont remplies s'il est satisfait aux règles de construction applicables établies par un organisme qui est reconnu par l'Administration conformément aux dispositions de la règle XI-1/1, ou à des normes nationales de l'Administration qui sont conformes aux prescriptions fonctionnelles des Normes de construction des navires en fonction d'objectifs applicables aux vraquiers et aux pétroliers.

4 Un dossier de construction du navire indiquant clairement comment les prescriptions fonctionnelles des Normes de construction des navires en fonction d'objectifs applicables aux vraquiers et aux pétroliers ont été appliquées lors de la conception et la construction du navire doit être fourni à la livraison d'un navire neuf et être conservé à bord et/ou à terre pendant toute la durée de service du navire. Le contenu du dossier de construction du navire doit au moins être conforme aux directives élaborées par l'Organisation.

2.3 „*Sicherheit*“ umfasst auch die schiffbaulichen Verbände, Zubehörteile und Vorrichtungen, die den sicheren Zugang, die sichere Lebensdauer und Überprüfung und die ordnungsgemäße Instandhaltung gewährleisten sowie den sicheren Betrieb erleichtern.

2.4 Die „*vorgegebenen Betriebs- und Umweltbedingungen*“ sind durch das vorgesehene Einsatzgebiet des Schiffes während seiner Lebensdauer bestimmt und umfassen die Bedingungen, einschließlich Zwischenbedingungen, die sich aus den Ladungs- und Ballastwasseroperationen im Hafen, auf Wasserstraßen und auf See ergeben.

2.5 Die „*vorausbestimmte Lebensdauer*“ ist der angenommene nominale Zeitraum, in dem das Schiff den Betriebs- und/oder Umweltbedingungen und/oder einer korrosionsfördernden Umgebung ausgesetzt ist und der als Grundlage für die Auswahl der geeigneten Schiffsentwurfparameter dient. Jedoch kann die tatsächliche Betriebsdauer des Schiffes in Abhängigkeit von den tatsächlichen Betriebsbedingungen und der Instandhaltung des Schiffes im Laufe seines Lebenszyklus länger oder kürzer sein.

3 Den Vorschriften der Absätze 2 bis 2.5 wird durch Einhaltung der geltenden baulichen Vorschriften einer von der Verwaltung nach mit Regel XI-1/1 anerkannten Stelle entsprochen oder durch Einhaltung innerstaatlicher Normen der Verwaltung, die den Funktionsanforderungen der zielgerichteten Schiffsbauvorschriften für Massengutschiffe und Öltankschiffe entsprechen.

4 Bei Ablieferung eines neuen Schiffes wird eine Dokumentations-Datei über die schiffbauliche Struktur mit spezifischen Informationen darüber, wie die Funktionsanforderungen der zielgerichteten Schiffbaunormen für Massengutschiffe und Öltankschiffe im Entwurf und beim Bau des Schiffes umgesetzt wurden, ausgehändigt, die während der gesamten Betriebsdauer des Schiffes an Bord des Schiffes und/oder an Land aufbewahrt und gegebenenfalls aktualisiert wird. Die in der Dokumentations-Datei über die schiffbauliche Struktur enthaltenen Angaben müssen mindestens den von der Organisation erarbeiteten Richtlinien entsprechen.“

EntschlieÙung MSC.291(87)

(angenommen am 21. Mai 2010)

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

Resolution MSC.291(87)

(adopted on 21 May 2010)

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

Résolution MSC.291(87)

(adoptée le 21 mai 2010)

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 eighty-seventh 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 2011, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of

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»), qui a trait à la procédure d'amendement de l'Annexe à la Convention, à l'exclusion du chapitre I,

ayant examiné, à sa quatre-vingt-septième session, les amendements à la Convention qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la 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 que, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1^{er} juillet 2011, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Gouvernements contractants à la Convention, ou des Gouvernements contractants dont les flottes mar-

Der Schiffssicherheitsausschuss –

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

ferner 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 siebenundachtzigsten 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 2011 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen des Übereinkommens oder aber Vertragsregierungen, deren

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 2012 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.

chandes 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 1^{er} janvier 2012, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
4. prie le Secrétaire général de transmettre, conformément à l'article VIII b) v) de la Convention, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à tous les Gouvernements contractants à la Convention;
5. prie également le Secrétaire général de transmettre 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 Entschließung am 1. Januar 2012 in Kraft treten;
4. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer v des Übereinkommens allen Vertragsregierungen des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser Entschließung 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 Entschließung und ihrer Anlage zu übermitteln.

Annex

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

Chapter II-1

Construction – Structure, subdivision and stability, machinery and electrical installations

Part A-1

Structure of ships

1 The following new regulation 3-11 is added after regulation 3-10:

**„Regulation 3-11
Corrosion protection of
cargo oil tanks of crude oil tankers**

1 Paragraph 3 shall apply to crude oil tankers, as defined in regulation 1 of Annex I to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, of 5,000 tonnes deadweight and above:

- .1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2013; or
- .2 in the absence of a building contract, the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 July 2013; or

Annexe

Amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée

Chapitre II-1

Construction – Structure, compartimentage et stabilité, machines et installations électriques

Partie A-1

Structure des navires

1 Après la règle 3-10, ajouter la nouvelle règle 3-11 ci-après:

**«Règle 3-11
Protection contre la corrosion des
citernes à cargaison d'hydrocarbures
des transporteurs de pétrole brut**

1 Le paragraphe 3 s'applique aux transporteurs de pétrole brut, tels que définis à la règle 1 de l'Annexe I de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telles que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes:

- .1 dont le contrat de construction est passé le 1^{er} janvier 2013 ou après cette date; ou
- .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction est dans un état d'avancement équivalent le 1^{er} juillet 2013 ou après cette date; ou

Anlage

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

Kapitel II-1

Bauart – Bauweise, Unterteilung und Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen

Teil A-1

Bauweise der Schiffe

1 Nach Regel 3-10 wird folgende neue Regel 3-11 angefügt:

**„Regel 3-11
Korrosionsschutz für
Ladeöltanks von Rohöltankschiffen**

1 Absatz 3 findet Anwendung auf Rohöltankschiffe im Sinne der Begriffsbestimmung in Regel 1 der Anlage I des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu dem genannten Übereinkommen von 5 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit,

- .1 für die der Bauvertrag am oder nach dem 1. Januar 2013 geschlossen wird;
- .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, deren Kiel am oder nach dem 1. Juli 2013 gelegt wird oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befinden oder

- .3 the delivery of which is on or after 1 January 2016.
- 2 Paragraph 3 shall not apply to combination carriers or chemical tankers as defined in regulations 1 of Annexes I and II, respectively, to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto. For the purpose of this regulation, chemical tankers also include chemical tankers certified to carry oil.
- 3 All cargo oil tanks of crude oil tankers shall be:
- .1 coated during the construction of the ship in accordance with the Performance standard for protective coatings for cargo oil tanks of crude oil tankers, adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.288(87), 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; or
- .2 protected by alternative means of corrosion protection or utilization of corrosion resistance material to maintain required structural integrity for 25 years in accordance with the Performance standard for alternative means of corrosion protection for cargo oil tanks of crude oil tankers, adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.289(87), 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.
- 4 The Administration may exempt a crude oil tanker from the requirements of paragraph 3 to allow the use of novel prototype alternatives to the coating system specified in paragraph 3.1, for testing, provided they are subject to suitable controls, regular assessment and acknowledgement of the need for immediate remedial action if the system fails or is shown to be failing. Such exemption shall be recorded on an exemption certificate.
- 5 The Administration may exempt a crude oil tanker from the requirements of paragraph 3 if the ship is built to be engaged
- .3 dont la livraison s'effectue le 1^{er} janvier 2016 ou après cette date.
- 2 Le paragraphe 3 ne s'applique pas aux transporteurs mixtes ni aux navires-citernes pour produits chimiques, tels que définis aux règles 1 des Annexes I et II, respectivement, de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif. Aux fins de la présente règle, les navires-citernes pour produits chimiques comprennent également ceux qui sont autorisés à transporter des hydrocarbures.
- 3 Toutes les citernes à cargaison d'hydrocarbures des transporteurs de pétrole brut doivent:
- .1 être enduites, lors de la construction du navire, d'un revêtement conforme à la Norme de comportement des revêtements de protection des citernes à cargaison d'hydrocarbures des transporteurs de pétrole brut, que le Comité de la sécurité maritime a adoptée par la résolution MSC.288(87), telle qu'elle pourra être modifiée par l'Organisation, sous réserve que ces amendements soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article VIII de la présente Convention concernant les procédures d'amendement applicables à l'Annexe, à l'exclusion du chapitre I; ou
- .2 être protégées par d'autres moyens de protection contre la corrosion ou grâce à l'utilisation d'un matériau résistant à la corrosion qui assure à leur structure le degré d'intégrité requis pendant 25 ans conformément à la Norme de comportement des autres moyens de protection contre la corrosion des citernes à cargaison d'hydrocarbures des transporteurs de pétrole brut, que le Comité de la sécurité maritime a adoptée par la résolution MSC.289(87), telle qu'elle pourra être modifiée par l'Organisation, sous réserve que ces amendements soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article VIII de la présente Convention concernant les procédures d'amendement applicables à l'Annexe, à l'exclusion du chapitre I.
- 4 L'Administration peut exempter un transporteur de pétrole brut de l'application des prescriptions du paragraphe 3 pour lui permettre de mettre à l'essai des systèmes de revêtement prototypes d'un type nouveau à la place de celui qui est visé au paragraphe 3.1, à condition que ces systèmes fassent l'objet de contrôles adéquats et soient évalués régulièrement et que soit reconnue la nécessité de prendre immédiatement des mesures correctives si le système ne résiste pas aux essais ou se dégrade. Cette exemption doit être consignée dans un certificat d'exemption.
- 5 L'Administration peut exempter un transporteur de pétrole brut de l'application des prescriptions du paragraphe 3 si ce navire
- .3 die am oder nach dem 1. Januar 2016 abgeliefert werden.
- 2 Absatz 3 findet keine Anwendung auf Tank-Massengutschiffe oder Chemikaliertankschiffe im Sinne der Begriffsbestimmungen in den jeweiligen Regeln 1 der Anlagen I und II des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu dem genannten Übereinkommen. Im Sinne dieser Regel umfasst der Ausdruck Chemikaliertankschiffe auch Chemikaliertankschiffe, die für die Beförderung von Öl zugelassen sind.
- 3 Alle Ladeöltanks von Rohöltankschiffen müssen
- .1 beim Bau des Schiffes mit einem Schutzanstrich versehen werden, welcher der vom Schiffssicherheitsausschuss mit EntschlieÙung MSC.288(87) angenommenen „Leistungsnorm für Schutzanstriche für Ladeöltanks von Rohöltankschiffen“ in der jeweils von der Organisation geänderten Fassung entspricht, 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, oder
- .2 geschützt werden durch alternative Korrosionsschutzmittel oder durch die Verwendung korrosionsbeständiger Werkstoffe zur Erhaltung der erforderlichen baulichen Widerstandsfähigkeit über einen Zeitraum von 25 Jahren gemäß der vom Schiffssicherheitsausschuss mit EntschlieÙung MSC.289(87) angenommenen „Leistungsnorm für alternative Korrosionsschutzmittel für Ladeöltanks von Rohöltankschiffen“ 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.
- 4 Die Verwaltung kann ein Rohöltankschiff von der Befolgung der Vorschriften des Absatzes 3 befreien und zu Prüfzwecken die Verwendung neuartiger Prototypvarianten des in Absatz 3.1 beschriebenen Schutzanstrichsystems zulassen, sofern für diese geeignete Kontrollen, eine regelmäßige Bewertung und die Feststellung der Notwendigkeit vorgesehen ist, ob sofortige Abhilfemaßnahmen erforderlich sind, wenn das System ausfällt oder ausfallen könnte. Eine solche Befreiung muss in ein Ausnahmezeugnis eingetragen werden.
- 5 Die Verwaltung kann ein Rohöltankschiff von der Befolgung der Vorschriften des Absatzes 3 befreien, wenn das Schiff aus-

solely in the carriage of cargoes and cargo handling operations not causing corrosion. Such exemption and conditions for which it is granted shall be recorded on an exemption certificate.

a été construit pour transporter exclusivement des cargaisons et effectuer des opérations de manutention de cargaisons qui ne causent pas de corrosion. Cette exemption et les conditions régissant son octroi doivent être consignées dans un certificat d'exemption.

schließlich für die Beförderung von Ladung und den Ladebetrieb gebaut ist, die nicht zu Korrosion führen. Eine solche Befreiung und die Bedingungen, unter denen sie gewährt wird, müssen in ein Ausnahmezeugnis eingetragen werden.“

Chapter II-2

Construction – Fire protection, fire detection and fire extinction

Part A

General

Regulation 1 – Application

2 In paragraph 2.2, in subparagraph .4, the word “and” is deleted; in subparagraph .5 the word “and” is added at the end; and the following new subparagraph .6 is added after the existing subparagraph .5:

“6 regulation 4.5.7.1.”

Part B

Prevention of fire and explosion

Regulation 4 – Probability of ignition

3 The existing paragraph 5.7 is replaced by the following:

“5.7 Gas measurement and detection

5.7.1 Portable instrument

Tankers shall be equipped with at least one portable instrument for measuring oxygen and one for measuring flammable vapour concentrations, together with a sufficient set of spares. Suitable means shall be provided for the calibration of such instruments.

5.7.2 Arrangements for gas measurement in double-hull spaces and double-bottom spaces

5.7.2.1 Suitable portable instruments for measuring oxygen and flammable vapour concentrations in double-hull spaces and double-bottom spaces shall be provided. In selecting these instruments, due attention shall be given to their use in combination with the fixed gas sampling line systems referred to in paragraph 5.7.2.2.

5.7.2.2 Where the atmosphere in double-hull spaces cannot be reliably measured using flexible gas sampling hoses, such spaces shall be fitted with permanent gas sampling lines. The configuration of gas sampling lines shall be adapted to the design of such spaces.

5.7.2.3 The materials of construction and dimensions of gas sampling lines shall be

Chapitre II-2

Construction – Prévention, détection et extinction de l'incendie

Partie A

Généralités

Règle 1 – Application

2 Supprimer le mot «et» à l'alinéa .4 du paragraphe 2.2, ajouter le terme «et» à la fin de l'alinéa .5 et ajouter le nouvel alinéa .6 suivant après l'actuel alinéa .5:

«6 de la règle 4.5.7.1.»

Partie B

Prévention de l'incendie et des explosions

Règle 4 – Probabilité d'inflammation

3 Remplacer l'actuel paragraphe 5.7 par ce qui suit:

«5.7 Mesure et détection des gaz

5.7.1 Instrument portatif

Les navires-citernes doivent être équipés d'au moins un instrument portatif permettant de mesurer l'oxygène et d'un autre permettant de mesurer les concentrations de vapeurs inflammables et avoir un nombre suffisant de pièces de rechange. Des moyens appropriés doivent être prévus pour étalonner ces instruments.

5.7.2 Dispositifs de mesure des gaz dans les espaces de double coque et les espaces de double fond

5.7.2.1 Des instruments portatifs permettant de mesurer les concentrations d'oxygène et de vapeurs inflammables dans les espaces de double coque et les espaces de double fond doivent être prévus. Lorsqu'on choisit ces instruments, il faut tenir dûment compte de la nécessité de les utiliser conjointement avec les systèmes de conduites fixes d'échantillonnage des gaz visés au paragraphe 5.7.2.2.

5.7.2.2 Lorsque l'atmosphère dans les espaces de double coque ne peut être mesurée de manière fiable à l'aide de tuyaux souples de prise d'échantillons, ces espaces doivent être dotés de conduites fixes d'échantillonnage des gaz. La configuration des conduites d'échantillonnage des gaz doit être adaptée à la conception de tels espaces.

5.7.2.3 Les matériaux de construction et les dimensions des conduites d'échantillon-

Kapitel II-2

Bauart – Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung

Teil A

Allgemeines

Regel 1 – Anwendung

2 In Absatz 2.2 wird am Ende des Unterabsatzes .4 das Wort „und“ gestrichen und durch ein Komma ersetzt, am Ende des Unterabsatzes .5 wird der Punkt gestrichen und das Wort „und“ angefügt, nach Unterabsatz .5 wird folgender neuer Unterabsatz .6 angefügt:

„6 der Regel 4.5.7.1.“

Teil B

Brand- und Explosionsverhütung

Regel 4 – Entzündungswahrscheinlichkeit

3 Der bisherige Absatz 5.7 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„5.7 Gasmessung und Aufspüren von Gasen

5.7.1 Tragbare Messgeräte

Tankschiffe müssen mindestens mit einem tragbaren Gerät zum Messen von Sauerstoff und einem tragbaren Gerät zum Messen entzündbarer Dampfkonzentrationen zusammen mit ausreichenden Ersatzteilen ausgerüstet sein. Geeignete Vorrichtungen für die Kalibrierung solcher Geräte müssen vorhanden sein.

5.7.2 Einrichtungen für die Gasmessung in Doppelhüllen- und Doppelbodenräumen

5.7.2.1 Geeignete tragbare Geräte zur Messung von Sauerstoff und entzündbaren Dampfkonzentrationen in Doppelhüllen- und Doppelbodenräumen müssen vorhanden sein. Bei der Auswahl dieser Geräte ist ihre Verwendung in Verbindung mit den in Absatz 5.7.2.2 bezeichneten fest eingebauten Gasentnahmeleitungssystemen zu berücksichtigen.

5.7.2.2 Kann die Atmosphäre in Doppelhüllenräumen nicht zuverlässig mit Hilfe flexibler Gasentnahmeschläuche gemessen werden, so müssen diese Räume mit fest eingebauten Gasentnahmeleitungen ausgerüstet sein. Die Anordnung derartiger Leitungssysteme muss der Konstruktion solcher Räume angepasst sein.

5.7.2.3 Die Werkstoffe, aus denen die Gasentnahmeleitungen bestehen, sowie ihre

such as to prevent restriction. Where plastic materials are used, they shall be electrically conductive.

5.7.3 Arrangements for fixed hydrocarbon gas detection systems in double-hull and double-bottom spaces of oil tankers

5.7.3.1 In addition to the requirements in paragraphs 5.7.1 and 5.7.2, oil tankers of 20,000 tonnes deadweight and above, constructed on or after 1 January 2012, shall be provided with a fixed hydrocarbon gas detection system complying with the Fire Safety Systems Code for measuring hydrocarbon gas concentrations in all ballast tanks and void spaces of double-hull and double-bottom spaces adjacent to the cargo tanks, including the forepeak tank and any other tanks and spaces under the bulkhead deck adjacent to cargo tanks.

5.7.3.2 Oil tankers provided with constant operative inerting systems for such spaces need not be equipped with fixed hydrocarbon gas detection equipment.

5.7.3.3 Notwithstanding the above, cargo pump-rooms subject to the provisions of paragraph 5.10 need not comply with the requirements of this paragraph.”

nage des gaz doivent être de nature à éviter l'obstruction des conduites. Si des matières plastiques sont utilisées, elles doivent être conductrices d'électricité.

5.7.3 Dispositions relatives aux dispositifs fixes de détection des gaz d'hydrocarbure dans les espaces de double coque et les espaces de double fond des pétroliers

5.7.3.1 Outre les prescriptions des paragraphes 5.7.1 et 5.7.2, les pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes construits le 1^{er} janvier 2012 ou après cette date doivent être équipés d'un dispositif fixe de détection des gaz d'hydrocarbure qui soit conforme au Recueil international de règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie et qui permette de mesurer les concentrations de gaz d'hydrocarbure dans toutes les citernes à ballast et tous les espaces vides des espaces de double coque et de double fond adjacents aux citernes à cargaison, y compris le coqueron avant et toute autre citerne et tout autre espace situé au-dessous du pont de cloisonnement qui est adjacent aux citernes à cargaison.

5.7.3.2 Les pétroliers équipés de systèmes de mise en atmosphère inerte de ces espaces qui fonctionnent en permanence ne sont pas tenus d'être équipés d'un dispositif fixe de détection des gaz d'hydrocarbure.

5.7.3.3 Nonobstant ce qui précède, les chambres des pompes à cargaison auxquelles s'appliquent les dispositions du paragraphe 5.10 n'ont pas à satisfaire aux prescriptions du présent paragraphe.».

Abmessungen müssen so beschaffen sein, dass eine Einschränkung der Funktion vermieden wird. Werden Kunststoffe verwendet, so müssen sie elektrisch leitend sein.

5.7.3 Einrichtungen für fest eingebaute Systeme zum Aufspüren von Kohlenwasserstoffgas in Doppelhüllen- und Doppelbodenräumen von Öltankschiffen

5.7.3.1 Zusätzlich zu den Vorschriften in den Absätzen 5.7.1 und 5.7.2 müssen am oder nach dem 1. Januar 2012 gebaute Öltankschiffe von 20 000 und mehr Tonnen Tragfähigkeit mit einem fest eingebauten System zum Aufspüren von Kohlenwasserstoffgas, das dem Code für Brandsicherheitssysteme entspricht, ausgerüstet sein, um die Kohlenwasserstoffgaskonzentrationen in allen Ballasttanks und Leerräumen von Doppelhüllen- und Doppelbodenräumen neben den Ladetanks einschließlich des Vorpiektanks und aller sonstigen Tanks und Räume unterhalb des Schottendecks neben den Ladetanks zu messen.

5.7.3.2 Öltankschiffe, die über ständig einsatzbereite Inertgassysteme für solche Räume verfügen, müssen nicht mit fest eingebauten Einrichtungen zum Aufspüren von Kohlenwasserstoffgas ausgerüstet sein.

5.7.3.3 Ungeachtet der vorstehenden Vorschriften brauchen Ladepumpenräume, auf die Absatz 5.10 Anwendung findet, die Vorschriften dieses Absatzes nicht zu erfüllen.“

EntschlieÙung MSC.308(88)

(angenommen am 3. Dezember 2010)

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

Resolution MSC.308(88)

(adopted on 3 December 2010)

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

Résolution MSC.308(88)

(adoptée le 3 décembre 2010)

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 eighty-eighth 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 January 2012, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments 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;

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»), qui concerne la procédure d'amendement de l'Annexe à la Convention, à l'exclusion du chapitre I,

ayant examiné, à sa quatre-vingt-huitième session, les amendements à la Convention qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la 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 que, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1^{er} janvier 2012, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Gouvernements contractants à la Convention, ou des Gouvernements contractants 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'ils élèvent une objection contre ces amendements;

Der Schiffssicherheitsausschuss –

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

ferner 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 achtundachtzigsten 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. Januar 2012 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen des Übereinkommens oder aber Vertragsregierungen, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;

- | | | |
|---|--|---|
| <p>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 July 2012 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;</p> | <p>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 1^{er} juillet 2012, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;</p> | <p>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. Juli 2012 in Kraft treten;</p> |
| <p>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;</p> | <p>4. prie le Secrétaire général de communiquer, conformément à l'article VIII b) v) de la Convention, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à tous les Gouvernements contractants à la Convention;</p> | <p>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;</p> |
| <p>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.</p> | <p>5. prie aussi 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.</p> | <p>5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, Abschriften der EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln;</p> |

Annex

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

Chapter II-1

Construction – Structure, subdivision and stability, machinery and electrical installations

Part D

Electrical installations

Regulation 41 – Main source of electrical power and lighting systems

1 In paragraph 6, the words “constructed on or after 1 July 2010” are inserted after the words “In passenger ships”.

Chapter II-2

Construction – Fire protection, fire detection and fire extinction

Part A

General

Regulation 1 – Application

2 In paragraph 1.1, the date “1 July 2002” is replaced by the date “1 July 2012”.

3 In paragraph 1.2.2, the date “1 July 2002” is replaced by the date “1 July 2012”.

4 The existing paragraph 2.1 is replaced by the following:

“2.1 Unless expressly provided otherwise, for ships constructed before 1 July 2012, the Administration shall ensure that the requirements which are applicable under chapter II-2 of the International Convention

Annexe

Amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée

Chapitre II-1

Construction – Structure, compartimentage et stabilité, machines et installations électriques

Partie D

Installations électriques

Règle 41 – Source principale d'énergie électrique et dispositifs d'éclairage

1 Au paragraphe 6, insérer les mots «construits le 1^{er} juillet 2010 ou après cette date» à la suite des mots «À bord des navires à passagers».

Chapitre II-2

Construction – Prévention, détection et extinction de l'incendie

Partie A

Généralités

Règle 1 – Application

2 Au paragraphe 1.1, remplacer «1^{er} juillet 2002» par «1^{er} juillet 2012».

3 Au paragraphe 1.2.2, remplacer «1^{er} juillet 2002» par «1^{er} juillet 2012».

4 Remplacer l'actuel paragraphe 2.1 par ce qui suit:

«2.1 Sauf disposition expresse contraire, dans le cas des navires construits avant le 1^{er} juillet 2012, l'Administration doit s'assurer qu'ils respectent les prescriptions qui leur sont applicables en vertu des dispo-

Anlage

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

Kapitel II-1

Bauart – Bauweise, Unterteilung und Stabilität, Maschinen und elektrische Anlagen

Teil D

Elektrische Anlagen

Regel 41 – Hauptstromquelle und Beleuchtungsanlagen

1 In Absatz 6 werden nach den Wörtern „Auf Fahrgastschiffen“ die Wörter „ , die am oder nach dem 1. Juli 2010 gebaut sind,“ eingefügt.

Kapitel II-2

Bauart – Brandschutz, Feueranzeige und Feuerlöschung

Teil A

Allgemeines

Regel 1 – Anwendung

2 In Absatz 1.1 wird das Datum „1. Juli 2002“ durch das Datum „1. Juli 2012“ ersetzt.

3 In Absatz 1.2.2 wird das Datum „1. Juli 2002“ durch das Datum „1. Juli 2012“ ersetzt.

4 Der bisherige Absatz 2.1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2.1 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, stellt die Verwaltung sicher, dass für Schiffe, die vor dem 1. Juli 2012 gebaut sind, die Vorschriften erfüllt werden, die nach Kapitel II-2 des Internatio-

for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended by resolutions MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61), MSC.31(63), MSC.57(67), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.194(80), MSC.201(81), MSC.216(82), MSC.256(84), MSC.269(85) and MSC.291(87) are complied with.”

5 In paragraph 3.1, the date “1 July 2002” is replaced by the date “1 July 2012”.

6 In paragraph 3.2, the date “1 July 2002” is replaced by the date “1 July 2012”.

Regulation 3 – Definitions

7 The existing paragraph 23 is replaced by the following:

“23 *Fire Test Procedures Code* means the International Code for Application of Fire Test Procedures, 2010 (2010 FTP Code) as adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.307(88), 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.”

Part C

Suppression of fire

Regulation 7 – Detection and alarm

8 In paragraph 4.1, at the end of subparagraph .1, the word “and” is deleted; at the end of subparagraph .2.2, the period “.” is replaced by the word “; and”; and the following new subparagraph .3 is added after the existing subparagraph .2.2:

“3 enclosed spaces containing incinerators”.

Chapter V

Safety of navigation

Regulation 18 – Approval, surveys and performance standards of navigation systems and equipment and voyage data recorder

9 The following new paragraph 9 is added after the existing paragraph 8:

“9 The automatic identification system (AIS) shall be subjected to an annual test. The test shall be conducted by an approved surveyor or an approved testing or servicing facility. The test shall verify the correct programming of the ship static information, correct data exchange with connected sensors as well as verifying the radio performance by radio frequency measurement and on-air test using, e.g., a Vessel Traffic Service (VTS). A copy of the test report shall be retained on board the ship.”

tions du chapitre II-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée par les résolutions MSC.1 (XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61), MSC.31(63), MSC.57(67), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.194(80), MSC.201(81), MSC.216(82), MSC.256(84), MSC.269(85) et MSC.291(87).»

5 Au paragraphe 3.1, remplacer la date «1^{er} juillet 2002» par la date «1^{er} juillet 2012».

6 Au paragraphe 3.2, remplacer la date «1^{er} juillet 2002» par la date «1^{er} juillet 2012».

Règle 3 – Définitions

7 Remplacer l’actuel paragraphe 23 par ce qui suit:

«23 *Le Code des méthodes d’essai au feu* est le Code international de 2010 pour l’application des méthodes d’essai au feu (Code FTP de 2010), que le Comité de la sécurité maritime de l’Organisation a adopté par la résolution MSC.307(88) et tel qu’il pourra être modifié par l’Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l’article VIII de la présente Convention concernant les procédures d’amendement applicables à l’Annexe, à l’exclusion du chapitre I.»

Partie C

Confinement de l’incendie

Règle 7 – Détection et alarme

8 Au paragraphe 4.1, à la fin de l’alinéa .1, supprimer le mot «et», à la fin de l’alinéa .2.2, remplacer le point par «; et» et ajouter le nouvel alinéa .3 suivant après l’actuel alinéa .2.2:

«3 les locaux fermés contenant des incinérateurs.»

Chapitre V

Sécurité de la navigation

Règle 18 – Approbation, visites et normes de fonctionnement des systèmes et matériel de navigation et des enregistreurs des données du voyage

9 Après l’actuel paragraphe 8, insérer un nouveau paragraphe 9, libellé comme suit:

«9 Le système d’identification automatique (AIS) doit être soumis à un essai chaque année. Cet essai doit être effectué par un inspecteur agréé ou une installation de contrôle ou d’entretien agréée. L’essai doit permettre de s’assurer que les données statiques relatives au navire ont été correctement programmées et que l’échange de données avec les capteurs connectés s’effectue sans erreurs et de vérifier le fonctionnement du matériel radioélectrique en mesurant les fréquences radioélectriques et en

nalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der durch die Entschliefungen MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61), MSC.31(63), MSC.57(67), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.194(80), MSC.201(81), MSC.216(82), MSC.256(84), MSC.269(85) und MSC.291(87) geänderten Fassung anwendbar sind.“

5 In Absatz 3.1 wird das Datum „1. Juli 2002“ durch das Datum „1. Juli 2012“ ersetzt.

6 In Absatz 3.2 wird das Datum „1. Juli 2002“ durch das Datum „1. Juli 2012“ ersetzt.

Regel 3 – Begriffsbestimmungen

7 Der bisherige Absatz 23 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„23 „*Code für Brandprüfverfahren*“ bedeutet den mit Entschliebung MSC.307(88) vom Schiffssicherheitsausschuss der Organisation angenommenen Internationalen Code für die Anwendung von Brandprüfverfahren von 2010 (FTP Code, 2010), der von der Organisation geändert werden kann, sofern die Änderungen in Übereinstimmung mit Artikel VIII dieses Übereinkommens betreffend das auf die Anlage mit Ausnahme ihres Kapitels I anwendbare Änderungsverfahren angenommen, in Kraft gesetzt und wirksam werden.“

Teil C

Brandunterdrückung

Regel 7 – Meldung und Anzeige

8 In Absatz 4.1 wird am Ende des Unterabsatzes .1 das Wort „und“ gestrichen; am Ende des bisherigen Unterabsatzes .2.2 wird das Satzzeichen „.“ durch das Wort „und“ ersetzt und folgender neuer Unterabsatz .3 angefügt:

„3 geschlossenen Räumen mit eingebauter Verbrennungsanlage.“

Kapitel V

Sicherung der Seefahrt

Regel 18 – Zulassung und Besichtigung von Navigationssystemen und -ausrüstung und Schiffsdatenschreiber sowie Leistungsanforderungen an diese Geräte

9 Nach dem bisherigen Absatz 8 wird folgender neuer Absatz 9 angefügt:

„9 Das automatische Schiffsidentifizierungssystem (AIS) ist einer jährlichen Prüfung zu unterziehen. Die Prüfung ist von einem zugelassenen Besichtiger oder von einer zugelassenen Prüf- oder Kundendiensteinrichtung durchzuführen. Die Prüfung dient dazu, die korrekte Programmierung der statischen Angaben des Schiffes und den korrekten Datenaustausch mit angeschlossenen Sensoren zu überprüfen; weiter ist eine Überprüfung der Funkleistung über eine Funkfrequenzmessung und

effectuant un essai en direct à l'aide, par exemple, d'un service de trafic maritime (STM). Un exemplaire du procès-verbal d'essai doit être conservé à bord du navire.»

einen Sendetest, beispielsweise unter Nutzung eines Schiffsverkehrsdienstes (VTS), durchzuführen. Eine Abschrift des Prüfberichts ist an Bord mitzuführen.“

Regulation 23 – Pilot transfer arrangements

10 The existing text of regulation 23 is replaced by the following:

“1 Application

1.1 Ships engaged on voyages in the course of which pilots may be employed shall be provided with pilot transfer arrangements.

1.2 Equipment and arrangements for pilot transfer which are installed on or after 1 July 2012 shall comply with the requirements of this regulation, and due regard shall be paid to the standards adopted by the Organization.

1.3 Except as provided otherwise, equipment and arrangements for pilot transfer which are provided on ships before 1 July 2012 shall at least comply with the requirements of regulation 17 or 23, as applicable, of the Convention in force prior to that date, and due regard shall be paid to the standards adopted by the Organization prior to that date.

1.4 Equipment and arrangements installed on or after 1 July 2012, which are a replacement of equipment and arrangements provided on ships before 1 July 2012, shall, in so far as is reasonable and practicable, comply with the requirements of this regulation.

1.5 With respect to ships constructed before 1 January 1994, paragraph 5 shall apply not later than the first survey on or after 1 July 2012.

1.6 Paragraph 6 applies to all ships.

2 General

2.1 All arrangements used for pilot transfer shall efficiently fulfil their purpose of enabling pilots to embark and disembark safely. The appliances shall be kept clean, properly maintained and stowed and shall be regularly inspected to ensure that they are safe to use. They shall be used solely for the embarkation and disembarkation of personnel.

2.2 The rigging of the pilot transfer arrangements and the embarkation of a pilot shall be supervised by a responsible officer having means of communication with the navigation bridge and who shall also arrange for the escort of the pilot by a safe route to and from the navigation bridge. Personnel engaged in rigging and operating any mechanical equipment shall be instructed

Règle 23 – Dispositifs de transfert du pilote

10 Remplacer le texte de la règle 23 par ce qui suit:

«1 Application

1.1 Les navires qui effectuent des voyages au cours desquels ils peuvent avoir à employer des pilotes doivent être dotés de dispositifs de transfert du pilote.

1.2 Le matériel et les dispositifs de transfert du pilote installés le 1^{er} juillet 2012 ou après cette date doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle et il doit être dûment tenu compte des normes adoptées par l'Organisation.

1.3 Sauf disposition contraire, le matériel et les dispositifs de transfert du pilote installés à bord des navires avant le 1^{er} juillet 2012 doivent au moins satisfaire aux prescriptions de la règle 17 ou 23, selon le cas, de la Convention qui étaient applicables avant cette date et il doit être dûment tenu compte des normes adoptées par l'Organisation avant cette date.

1.4 Le matériel et les dispositifs qui sont installés le 1^{er} juillet 2012 ou après cette date en remplacement de matériel et de dispositifs installés à bord des navires avant le 1^{er} juillet 2012 doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle dans la mesure où cela est raisonnable et possible dans la pratique.

1.5 Dans le cas des navires construits avant le 1^{er} janvier 1994, le paragraphe 5 s'applique au plus tard à la date de la première visite prévue le 1^{er} juillet 2012 ou après cette date.

1.6 Le paragraphe 6 s'applique à tous les navires.

2 Généralités

2.1 Tous les dispositifs utilisés pour le transfert du pilote doivent remplir efficacement leur rôle, qui est de permettre au pilote d'embarquer et de débarquer en toute sécurité. Ces dispositifs doivent être tenus propres, être convenablement entretenus et arrimés et être contrôlés régulièrement de façon à pouvoir être utilisés en toute sécurité. Ils ne doivent être utilisés que pour l'embarquement ou le débarquement du personnel.

2.2 La mise en place des dispositifs de transfert du pilote et l'embarquement du pilote doivent être surveillés par un officier responsable disposant de moyens de communication avec la passerelle de navigation, lequel doit aussi faire en sorte que le pilote soit escorté le long d'un parcours sûr pour aller à la passerelle de navigation et en revenir. Le personnel qui s'occupe de la mise

Regel 23 – Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen

10 Der bisherige Wortlaut der Regel 23 wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

„1 Anwendung

1.1 Schiffe, die auf ihren Reisen möglicherweise einen Lotsen benötigen, müssen mit Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen ausgerüstet sein.

1.2 Ausrüstungen und Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen, die am oder nach dem 1. Juli 2012 eingebaut worden sind, müssen den Anforderungen dieser Regel entsprechen; die von der Organisation angenommenen Normen sind gebührend zu beachten.

1.3 Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, müssen Ausrüstungen und Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen, die vor dem 1. Juli 2012 auf Schiffen vorhanden waren, mindestens den vor diesem Zeitpunkt in Kraft befindlichen Anforderungen der Regel 17 beziehungsweise der Regel 23 des Übereinkommens entsprechen; die von der Organisation vor diesem Zeitpunkt angenommenen Normen sind gebührend zu beachten.

1.4 Ausrüstungen und Einrichtungen, die am oder nach dem 1. Juli 2012 eingebaut werden und die vor dem 1. Juli 2012 vorhandene Ausrüstungen und Einrichtungen auf Schiffen ersetzen, müssen, soweit angemessen und zweckmäßig, den Anforderungen dieser Regel entsprechen.

1.5 Bei vor dem 1. Januar 1994 gebauten Schiffen findet Absatz 5 spätestens bei der ersten Besichtigung am oder nach dem 1. Juli 2012 Anwendung.

1.6 Absatz 6 gilt für alle Schiffe.

2 Allgemeines

2.1 Alle für das Versetzen von Lotsen benutzten Einrichtungen müssen ihren Zweck, das gefahrlose An- und Vonbordgehen von Lotsen zu ermöglichen, wirksam erfüllen. Sie müssen sauber gehalten, ordnungsgemäß gewartet und gestaut sowie regelmäßig auf ihre gefahrlose Benutzbarkeit hin besichtigt werden. Sie dürfen nur für das An- und Vonbordgehen von Personen benutzt werden.

2.2 Das Ausbringen der Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen und das An- und Vonbordgehen eines Lotsen müssen von einem verantwortlichen Offizier überwacht werden, der über eine Nachrichtenverbindung zur Kommandobrücke verfügt und außerdem dafür zu sorgen hat, dass der Lotse auf einem sicheren Weg zur Kommandobrücke und zurück begleitet wird.

in the safe procedures to be adopted and the equipment shall be tested prior to use.

2.3 A pilot ladder shall be certified by the manufacturer as complying with this regulation or with an international standard acceptable to the Organization. Ladders shall be inspected in accordance with regulations I/6, 7 and 8.

2.4 All pilot ladders used for pilot transfer shall be clearly identified with tags or other permanent marking so as to enable identification of each appliance for the purposes of survey, inspection and record keeping. A record shall be kept on the ship as to the date the identified ladder is placed into service and any repairs effected.

2.5 Reference in this regulation to an accommodation ladder includes a sloping ladder used as part of the pilot transfer arrangements.

3 Transfer arrangements

3.1 Arrangements shall be provided to enable the pilot to embark and disembark safely on either side of the ship.

3.2 In all ships, where the distance from sea level to the point of access to, or egress from, the ship exceeds 9 m, and when it is intended to embark and disembark pilots by means of the accommodation ladder, or other equally safe and convenient means in conjunction with a pilot ladder, the ship shall carry such equipment on each side, unless the equipment is capable of being transferred for use on either side.

3.3 Safe and convenient access to, and egress from, the ship shall be provided by either:

.1 a pilot ladder requiring a climb of not less than 1.5 m and not more than 9 m above the surface of the water so positioned and secured that:

.1 it is clear of any possible discharges from the ship;

.2 it is within the parallel body length of the ship and, as far as is practicable, within the mid-ship half length of the ship;

.3 each step rests firmly against the ship's side; where constructional features, such as rubbing bands, would prevent the implementation of this provision, special arrangements

en place et de l'utilisation d'un dispositif mécanique doit être mis au courant des consignes de sécurité à suivre et le matériel doit être mis à l'essai avant d'être utilisé.

2.3 La conformité de l'échelle de pilote à la présente règle ou à une norme internationale jugée acceptable par l'Organisation doit être certifiée par le fabricant. Les échelles doivent être inspectées conformément aux dispositions des règles I/6, I/7 et I/8.

2.4 Toutes les échelles de pilote utilisées pour le transfert du pilote doivent être clairement identifiées comme telles à l'aide d'une étiquette ou d'une autre marque permanente afin que chacune d'elles puisse être identifiée dans le contexte des visites, de l'inspection et de la tenue des registres. Les dates auxquelles une échelle donnée a été mise en service et a fait l'objet d'une quelconque réparation doivent être consignées dans un registre conservé à bord du navire.

2.5 L'échelle de coupée à laquelle il est fait référence dans la présente règle peut être une échelle inclinée si elle fait partie des dispositifs de transfert du pilote.

3 Dispositifs de transfert

3.1 Des dispositifs doivent être prévus pour que le pilote puisse embarquer et débarquer en toute sécurité de chaque bord du navire.

3.2 Lorsque, à bord d'un navire, le point d'entrée ou de sortie se trouve à une hauteur de plus de 9 m du niveau de la mer et qu'il est prévu d'embarquer et de débarquer les pilotes en utilisant une échelle de coupée ou tout autre moyen également sûr et commode conjointement avec une échelle de pilote, le navire doit être équipé de ce matériel de chaque bord, à moins que le matériel en question puisse être déplacé pour être transféré d'un bord à l'autre du navire.

3.3 Il doit être possible d'accéder au navire et d'en débarquer de manière sûre et commode par:

.1 une échelle de pilote, sans monter moins de 1,5 m ni plus de 9 m au-dessus de la surface de l'eau, cette échelle devant être installée et assujettie de manière:

.1 qu'elle ne risque pas de recevoir d'éventuels rejets provenant du navire;

.2 qu'elle soit située sur la partie rectiligne du navire et, si possible, entre le quart avant et le quart arrière;

.3 que chaque échelon soit solidement appuyé contre le bordé du navire; si des caractéristiques de construction, telles que des bandes de ravage, empêchent l'application de la

Personen, die zum Ausbringen und zur Bedienung mechanischer Ausrüstung eingesetzt werden, müssen in den festzulegenden sicheren Verfahren unterwiesen werden, und die Ausrüstung muss vor der Benutzung erprobt sein.

2.3 Es ist vom Hersteller einer Lotsenleiter zu bescheinigen, dass sie den Bestimmungen dieser Regel oder einer für die Organisation annehmbaren internationalen Norm entspricht. Die Leitern müssen nach den Regeln I/6, 7 und 8 überprüft werden.

2.4 Alle für das Versetzen von Lotsen verwendeten Lotsenleitern müssen deutlich mit Aufklebern oder einer anderen dauerhaften Markierung gekennzeichnet sein, um auf diese Weise die Identifizierung jeder Vorrichtung zu Zwecken der Besichtigung, der Überprüfung und der Bestandsführung zu ermöglichen. Aufzeichnungen über das Datum der Indienststellung der bezeichneten Leiter und etwaige Reparaturen sind auf dem Schiff aufzubewahren.

2.5 Die Bezugnahme in dieser Regel auf eine Fallreepstreppe schließt einen als Teil der Lotsenversetzungseinrichtungen benutzten Niedergang ein.

3 Versetzeinrichtungen

3.1 Es müssen Einrichtungen vorhanden sein, damit der Lotse an jeder Seite des Schiffes sicher an Bord und von Bord gehen kann.

3.2 Auf allen Schiffen, bei denen der Abstand von der Wasseroberfläche zu der Stelle, an der der Lotse das Schiff betritt oder verlässt, mehr als 9 m beträgt, und wenn beabsichtigt ist, dass Lotsen über die Fallreepstreppe oder sonstige ebenso sichere und bequeme Vorrichtungen in Verbindung mit einer Lotsenleiter an Bord und von Bord gehen, müssen diese Einrichtungen auf beiden Seiten des Schiffes vorhanden sein, es sei denn, sie können von einer Seite zur anderen verbracht und auf jeder Seite verwendet werden.

3.3 Für das sichere und bequeme Betreten und Verlassen des Schiffes muss Folgendes vorhanden sein:

.1 eine Lotsenleiter, die den Aufstieg von mindestens 1,5 m und höchstens 9 m (von der Wasseroberfläche aus gerechnet) erfordert und die so angebracht und gesichert ist,

.1 dass sie frei von etwaigen Abflussöffnungen des Schiffes ist;

.2 dass sie sich innerhalb der Länge des Schiffskörpers, deren Seiten parallel verlaufen, und soweit durchführbar innerhalb der halben Länge des Schiffes im Mittschiffsbereich befindet;

.3 dass jede Stufe fest an der Bordwand ruht; weist ein Schiff bauliche Besonderheiten wie Scheuerleisten auf, welche die Durchführung dieser Bestimmung verhindern, so müssen

shall, to the satisfaction of the Administration, be made to ensure that persons are able to embark and disembark safely;

.4 the single length of pilot ladder is capable of reaching the water from the point of access to, or egress from, the ship and due allowance is made for all conditions of loading and trim of the ship, and for an adverse list of 15°; the securing strong point, shackles and securing ropes shall be at least as strong as the side ropes; or

.2 an accommodation ladder in conjunction with the pilot ladder (i.e. a combination arrangement), or other equally safe and convenient means, whenever the distance from the surface of the water to the point of access to the ship is more than 9 m. The accommodation ladder shall be sited leading aft. When in use, means shall be provided to secure the lower platform of the accommodation ladder to the ship's side, so as to ensure that the lower end of the accommodation ladder and the lower platform are held firmly against the ship's side within the parallel body length of the ship and, as far as is practicable, within the mid-ship half length and clear of all discharges;

.1 when a combination arrangement is used for pilot access, means shall be provided to secure the pilot ladder and manropes to the ship's side at a point of nominally 1.5 m above the bottom platform of the accommodation ladder. In the case of a combination arrangement using an accommodation ladder with a trapdoor in the bottom platform (i.e. embarkation platform), the pilot ladder and man-ropes shall be rigged through the trapdoor extending above the platform to the height of the handrail.

4 Access to the ship's deck

Means shall be provided to ensure safe, convenient and unobstructed passage for any person embarking on, or disembarking from, the ship between the head of the pilot ladder, or of any accommodation ladder or other appliance, and the ship's deck. Where such passage is by means of:

- .1 a gateway in the rails or bulwark, adequate handholds shall be provided;
- .2 a bulwark ladder, two handhold stanchions rigidly secured to the ship's

présente disposition, des mesures spéciales doivent être prises, à la satisfaction de l'Administration, pour que les personnes puissent embarquer et débarquer en toute sécurité;

.4 qu'elle puisse, tout en étant d'une seule pièce, atteindre l'eau depuis l'accès au navire ou le point de sortie et qu'il soit dûment tenu compte de toutes les conditions de chargement et d'assiette du navire ainsi que d'une contre-gîte de 15°, le point d'assujettissement, les manilles et les cordages de fixation doivent être au moins aussi résistants que les cordages latéraux; ou

.2 une échelle de coupée conjointement avec l'échelle de pilote (autrement dit un dispositif combiné) ou un autre dispositif présentant des conditions de sécurité et de commodité équivalentes, lorsque la distance entre le niveau de la mer et le point d'accès au navire est supérieure à 9 m. L'échelle de coupée doit être disposée en direction de l'arrière. Lorsqu'elle est utilisée, il doit y avoir un moyen permettant d'assujettir le plateau inférieur de l'échelle de coupée d'une manière telle que l'extrémité et le plateau inférieurs de l'échelle restent bien contre la partie rectiligne du bordé et, dans la mesure du possible, entre le quart avant et le quart arrière du navire et à l'écart de tout rejet.

.1 Si un dispositif combiné est utilisé pour embarquer de pilote, il doit y avoir un moyen permettant d'assujettir l'échelle de pilote et les tire-veilles au bordé du navire à une distance nominale de 1,5 m au-dessus de la plate-forme inférieure de l'échelle de coupée. Dans le cas d'un dispositif combiné qui comprend une échelle de coupée ayant une trappe dans sa plate-forme inférieure (c'est-à-dire la plate-forme d'embarquement), l'échelle de pilote et les tire-veilles doivent passer dans la trappe et se prolonger, au-dessus de la plate-forme, jusqu'à la hauteur de la main courante.

4 Accès au pont du navire

Des dispositifs doivent être prévus pour permettre à toute personne embarquant ou débarquant de passer de manière sûre et commode et sans entrave du sommet de l'échelle de pilote, ou de toute échelle de coupée ou autre dispositif, au pont du navire:

- .1 lorsqu'on utilise à cet effet une ouverture dans les lisses ou le pavois, il doit être prévu des poignées appropriées;
- .2 lorsque ce passage s'effectue au moyen d'une échelle de pavois,

den Anforderungen der Verwaltung entsprechende besondere Vorkehrungen getroffen werden, um sicherzustellen, dass Personen sicher an Bord und von Bord gehen können;

.4 dass die aus einer einzigen Länge bestehende Lotsenleiter unter Berücksichtigung aller anzunehmenden Beladungszustände und Trimm-lagen des Schiffes sowie einer negativen Schlagseite von 15 Grad von der Stelle, an der das Schiff betreten oder verlassen wird, bis zur Wasseroberfläche reicht; die Sicherungshalterungen, Schäkkel und Sicherungsseile müssen mindestens so stark sein wie die Seitenseile, oder

.2 eine Fallreepstreppe in Verbindung mit der Lotsenleiter (das heißt eine kombinierte Vorrichtung) oder eine andere ebenso sichere und bequeme Vorrichtung in allen Fällen, in denen der Abstand von der Wasseroberfläche zu der Stelle, an der das Schiff betreten wird, mehr als 9 m beträgt. Die Fallreepstreppe muss so angebracht sein, dass sie nach achtern führt. Bei Benutzung sind Vorrichtungen zu treffen, um die untere Plattform der Fallreepstreppe an der Bordwand festzumachen, um so sicherzustellen, dass das untere Ende der Fallreepstreppe und die untere Plattform fest an der Bordwand ruhen und sich innerhalb der Länge des Schiffskörpers, deren Seiten parallel verlaufen, und soweit durchführbar innerhalb der halben Länge des Schiffes im Mittschiffsbereich und frei von etwaigen Abflussöffnungen befinden.

.1 Bei Verwendung einer kombinierten Vorrichtung für den Zugang durch Lotsen sind Vorrichtungen zu treffen, um die Lotsenleiter und die Manntaue an der Seite des Schiffes an einem Punkt von nominal 1,5 m oberhalb der Bodenplattform der Fallreepstreppe zu sichern. Bei einer kombinierten Vorrichtung, bei der eine Fallreepstreppe mit einer Fallklappe in der Bodenplattform (das heißt Einschiffungsplattform) zum Einsatz kommt, müssen die Lotsenleiter und die Manntaue durch die Fallklappe hindurch befestigt sein und über die Plattform hinaus bis zur Höhe des Handlaufs reichen.

4 Zugang zum Schiffsdeck

Es sind Vorkehrungen zu treffen, um für alle Personen, die an Bord oder von Bord gehen, einen sicheren, bequemen und ungehinderten Übergang vom oberen Ende der Lotsenleiter, der Fallreepstreppe oder der sonstigen Vorrichtung zum Schiffsdeck sicherzustellen. Erfolgt dieser Übergang

- .1 durch eine Pforte in der Reling oder im Schanzkleid, so müssen geeignete Handgriffe vorhanden sein;
- .2 mittels einer Relingstreppe, so müssen zwei Handstützen vorhanden sein, die

structure at or near their bases and at higher points shall be fitted. The bulwark ladder shall be securely attached to the ship to prevent overturning.

5 Shipline doors

Shipline doors used for pilot transfer shall not open outwards.

6 Mechanical pilot hoists

Mechanical pilot hoists shall not be used.

7 Associated equipment

7.1 The following associated equipment shall be kept at hand ready for immediate use when persons are being transferred:

- .1 two man-ropes of not less than 28 mm and not more than 32 mm in diameter properly secured to the ship if required by the pilot; manropes shall be fixed at the rope end to the ring plate fixed on deck and shall be ready for use when the pilot disembarks, or upon request from a pilot approaching to board (the manropes shall reach the height of the stanchions or bulwarks at the point of access to the deck before terminating at the ring plate on deck);
- .2 a lifebuoy equipped with a self-igniting light;
- .3 a heaving line.

7.2 When required by paragraph 4 above, stanchions and bulwark ladders shall be provided.

8 Lighting

Adequate lighting shall be provided to illuminate the transfer arrangements outside and the position on deck where a person embarks or disembarks.”

Appendix Certificates

Form of Safety Certificate for Passenger Ships

11 The following new paragraphs 2.10 and 2.11 are added after the existing paragraph 2.9:

“2.10 the ship was/was not¹ subject to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ of the Convention;

2.11 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances¹ is/is not¹ appended to this Certificate.

¹ Delete as appropriate.”

deux batayoles fixées de manière rigide à la structure du navire, à leur base ou non loin de celle-ci, ainsi qu'à des points situés plus haut, doivent être installées. L'échelle de pavois doit être solidement fixée au navire pour ne pas risquer de se retourner.

5 Portes latérales

Les portes latérales utilisées pour le transfert du pilote ne doivent pas s'ouvrir vers l'extérieur.

6 Appareils de hissage du pilote

Il est interdit d'utiliser des appareils de hissage du pilote.

7 Accessoires

7.1 Les accessoires ci-après doivent toujours être prêts à être utilisés immédiatement lors d'un transfert de personnes:

- .1 deux tire-veilles d'un diamètre d'au moins 28 mm mais de 32 mm au plus, bien assujettis au navire, si le pilote le demande; ces tire-veilles doivent être attachés par leur extrémité à l'anneau fixé sur le pont et doivent être prêts à être utilisés quand le pilote débarque ou à la demande d'un pilote qui s'apprête à embarquer (les tire-veilles doivent se prolonger jusqu'à la hauteur des chandeliers ou du pavois au niveau de l'accès au pont avant leur fixation à l'anneau sur le pont);
- .2 une bouée de sauvetage munie d'un feu à allumage automatique;
- .3 un halin.

7.2 Dans le cas spécifié au paragraphe 4 ci-dessus, les navires doivent être munis de batayoles et d'échelles de pavois.

8 Éclairage

Un éclairage adéquat doit être prévu pour éclairer les dispositifs de transfert du pilote sur le bordé et l'endroit du pont où se font l'embarquement et le débarquement.»

Appendice Certificats

Modèle de Certificat de sécurité pour navire à passagers

11 Ajouter les nouveaux paragraphes 2.10 et 2.11 ci-après à la suite de l'actuel paragraphe 2.9:

«2.10 que le navire a fait/n'a pas fait¹ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ de la Convention;

2.11 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie/les engins de sauvetage¹ est/n'est pas¹ joint au présent Certificat.

¹ Rayer la mention inutile.»

an oder nahe ihrem unteren Ende sowie an höher gelegenen Punkten starr am Schiffskörper befestigt sind. Die Relingstreppe muss sicher am Schiff befestigt sein, damit sie nicht kippen kann.

5 Seitenpforten

Seitenpforten, die für das Versetzen von Lotsen benutzt werden, dürfen sich nicht nach außen öffnen.

6 Mechanische Lotsenaufzüge

Mechanische Lotsenaufzüge dürfen nicht verwendet werden.

7 Zubehör

7.1 Bei der Beförderung von Personen muss folgendes Zubehör zur unmittelbaren Benutzung bereitgehalten werden:

- .1 falls vom Lotsen gefordert, zwei ordnungsgemäß am Schiff befestigte Manntaue mit einem Durchmesser von mindestens 28 mm und höchstens 32 mm; die Manntaue müssen an ihrem unteren Ende an der mit dem Deck verbundenen Ringplatte befestigt und beim Vonbordgehen des Lotsen oder auf Anfrage eines Lotsen vor seinem Anbordgehen verwendungsbereit sein (die Manntaue müssen von der Höhe der Stützen oder des Schanzkleids am Zusteigepunkt zum Deck bis zur Ringplatte am Deck verlaufen);
- .2 ein Rettungsring mit selbstzündendem Licht;
- .3 eine Wurfleine.

7.2 Sofern nach Absatz 4 erforderlich, müssen Stützen und Relingstrecken vorhanden sein.

8 Beleuchtung

Für die Ausleuchtung der Versetzeinrichtungen außenbords und der Stelle an Deck, an der eine Person das Deck betritt oder verlässt, muss eine ausreichende Beleuchtung vorhanden sein.“

Anhang Zeugnisse

Form des Sicherheitszeugnisses für Fahrgastschiffe

11 Nach Absatz 2.9 werden die folgenden neuen Absätze 2.10 und 2.11 angefügt:

„2.10 dass das Schiff alternative Ausführungen und Anordnungen nach der Regel/den Regeln II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ des Übereinkommens aufweist/nicht aufweist¹;

2.11 dass diesem Zeugnis eine Bescheinigung über die Zulassung alternativer Ausführungen und Anordnungen für Maschinen und elektrische Anlagen/Brandschutz/Rettungsmittel¹ beigefügt/nicht beigefügt¹ ist.

¹ Nichtzutreffendes streichen.“

Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships

12 The following new paragraphs 4 and 5 are added after the existing paragraph 3:

“4 That the ship was/was not⁴ subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17⁴ of the Convention.

5 That a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection⁴ is/is not⁴ appended to this Certificate.

⁴ Delete as appropriate.”

Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships

13 The following new paragraphs 2.7 and 2.8 are added after the existing paragraph 2.6:

“2.7 the ship was/was not⁴ subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-2/17 / III/38⁴ of the Convention;

2.8 a Document of approval of alternative design and arrangements for fire protection/life-saving appliances⁴ is/is not⁴ appended to this Certificate.

⁴ Delete as appropriate.”

Form of Nuclear Passenger Ship Safety Certificate

14 The existing paragraphs 2.11 and 2.12 are replaced by the following:

“2.11 the ship was/was not¹ subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ of the Convention;

2.12 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances¹ is/is not¹ appended to this Certificate.

¹ Delete as appropriate.”

Form of Nuclear Cargo Ship Safety Certificate

15 The existing paragraphs 2.10 and 2.11 are replaced by the following:

“2.10 the ship was/was not³ subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38³ of the Convention;

2.11 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances³ is/is not³ appended to this Certificate.

³ Delete as appropriate.”

Modèle de Certificat de sécurité de construction pour navire de charge

12 Ajouter les nouveaux paragraphes 4 et 5 ci-après à la suite de l'actuel paragraphe 3:

«4 que le navire a fait/n'a pas fait⁴ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17⁴ de la Convention;

5 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie⁴ est/n'est pas⁴ joint au présent Certificat.

⁴ Rayer la mention inutile.»

Modèle de Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge

13 Ajouter les nouveaux paragraphes 2.7 et 2.8 ci-après à la suite de l'actuel paragraphe 2.6:

«2.7 que le navire a fait/n'a pas fait⁴ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-2/17 / III/38⁴ de la Convention;

2.8 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour la protection contre l'incendie/les engins de sauvetage⁴ est/n'est pas⁴ joint au présent Certificat.

⁴ Rayer la mention inutile.»

Modèle de Certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers

14 Remplacer le texte actuel des paragraphes 2.11 et 2.12 par ce qui suit:

«2.11 que le navire a fait/n'a pas fait¹ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹/ de la Convention;

2.12 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie/les engins de sauvetage¹ est/n'est pas¹ joint au présent Certificat.

¹ Rayer la mention inutile.»

Modèle de Certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge

15 Remplacer le texte actuel des paragraphes 2.10 et 2.11 par ce qui suit:

«2.10 que le navire a fait/n'a pas fait³ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38³ de la Convention;

2.11 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie/les engins de sauvetage³ est/n'est pas³ joint au présent Certificat.

³ Rayer la mention inutile.»

Form des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe

12 Nach Absatz 3 werden die folgenden neuen Absätze 4 und 5 angefügt:

„4 dass das Schiff alternative Ausführungen und Anordnungen nach der Regel/den Regeln II-1/55 / II-2/17⁴ des Übereinkommens aufweist/nicht aufweist⁴;

5 dass diesem Zeugnis eine Bescheinigung über die Zulassung alternativer Ausführungen und Anordnungen für Maschinen und elektrische Anlagen/Brandschutz⁴ beigelegt/nicht beigelegt ist⁴;

⁴ Nichtzutreffendes streichen.“

Form des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe

13 Nach Absatz 2.6 werden die folgenden neuen Absätze 2.7 und 2.8 angefügt:

„2.7 dass das Schiff alternative Ausführungen und Anordnungen nach der Regel/den Regeln II-2/17 / III/38⁴ des Übereinkommens aufweist/nicht aufweist⁴;

2.8 dass diesem Zeugnis eine Bescheinigung über die Zulassung alternativer Ausführungen und Anordnungen für Brandschutz/Rettungsmittel⁴ beigelegt/nicht beigelegt ist⁴;

⁴ Nichtzutreffendes streichen.“

Form des Sicherheitszeugnisses für Reaktor-Fahrgastschiffe

14 Die Absätze 2.11 und 2.12 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2.11 dass das Schiff alternative Ausführungen und Anordnungen nach der Regel/den Regeln II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ des Übereinkommens aufweist/nicht aufweist¹;

2.12 dass diesem Zeugnis eine Bescheinigung über alternative Ausführungen und Anordnungen für Maschinen und elektrische Anlagen/Brandschutz/Rettungsmittel¹ beigelegt/nicht beigelegt ist.

¹ Nichtzutreffendes streichen.“

Form des Sicherheitszeugnisses für Reaktor-Frachtschiffe

15 Die Absätze 2.10 und 2.11 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2.10 dass das Schiff alternative Ausführungen und Anordnungen nach der Regel/den Regeln II-1/55 / II-2/17 / III/38³ des Übereinkommens aufweist/nicht aufweist³;

2.11 dass diesem Zeugnis eine Bescheinigung über alternative Ausführungen und Anordnungen für Maschinen und elektrische Anlagen/Brandschutz/Rettungsmittel³ beigelegt/nicht beigelegt ist.

³ Nichtzutreffendes streichen.“

Entschließung MSC.317(89)

(angenommen am 20. Mai 2011)

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

Resolution MSC.317(89)

(adopted on 20 May 2011)

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

Résolution MSC.317(89)

(adoptée le 20 mai 2011)

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 eighty-ninth 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 2012, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments 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;

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»), qui a trait à la procédure d'amendement de l'Annexe à la Convention, à l'exclusion du chapitre I,

ayant examiné, à sa quatre-vingt-neuvième session, les amendements à la Convention qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la 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 que, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1^{er} juillet 2012, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Gouvernements contractants à la Convention, ou des Gouvernements contractants 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'ils élèvent une objection contre ces amendements;

Der Schiffssicherheitsausschuss –

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

ferner in Anbetracht von Artikel 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 neunundachtzigsten 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 Entschließung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel VIII Buchstabe b Ziffer vi Nummer 2 Doppelbuchstabe bb des Übereinkommens, dass die Änderungen als am 1. Juli 2012 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsregierungen des Übereinkommens oder aber Vertragsregierungen, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;

- | | | |
|---|---|---|
| <p>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 2013 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;</p> | <p>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 1^{er} janvier 2013 dès qu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;</p> | <p>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 2013 in Kraft treten;</p> |
| <p>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;</p> | <p>4. prie le Secrétaire général de communiquer, conformément à l'article VIII b) v) de la Convention, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à tous les Gouvernements contractants à la Convention;</p> | <p>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;</p> |
| <p>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.</p> | <p>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.</p> | <p>5. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, Abschriften der EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln.</p> |

Annex

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

Chapter III

Life-saving appliances and arrangements

Regulation 1 – Application

The following new paragraph 5 is added after the existing paragraph 4:

“5 Notwithstanding paragraph 4.2, for all ships, not later than the first scheduled dry-docking after 1 July 2014, but not later than 1 July 2019, lifeboat on-load release mechanisms not complying with paragraphs 4.4.7.6.4 to 4.4.7.6.6 of the Code shall be replaced with equipment that complies with the Code.”

Annexe

Amendement à
la Convention internationale
de 1974
pour la sauvegarde de la vie
humaine en mer,
telle que modifiée

Chapitre III

Engins et dispositifs de sauvetage

Règle 1 – Application

À la suite de l'actuel paragraphe 4, ajouter un nouveau paragraphe 5, libellé comme suit:

«5 Nonobstant l'alinéa 4.2, pour tous les navires, au plus tard à la date de la première mise en cale sèche prévue après le 1^{er} juillet 2014 mais au plus tard le 1^{er} juillet 2019, les mécanismes de largage en charge qui ne satisfont pas aux dispositions des paragraphes 4.4.7.6.4 à 4.4.7.6.6 du Recueil doivent être remplacés par du matériel qui satisfait aux dispositions du Recueil.»

Anlage

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

Kapitel III

Rettungsmittel und -vorrichtungen

Regel 1 – Anwendung

Nach dem bisherigen Absatz 4 wird folgender neuer Absatz 5 angefügt:

„5 Ungeachtet des Absatzes 4.2 gilt für alle Schiffe, dass spätestens bei der ersten vorgeplanten Dockung nach dem 1. Juli 2014, jedoch spätestens bis zum 1. Juli 2019, unter Last auszulösende Aussetzmechanismen für Rettungsboote, welche nicht den Absätzen 4.4.7.6.4 bis 4.4.7.6.6 des Codes entsprechen, durch Ausrüstung zu ersetzen sind, die dem Code entspricht.“

EntschlieÙung MSC.309(88)
(angenommen am 3. Dezember 2010)
Änderungen des Protokolls von 1988
zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See

Resolution MSC.309(88)
(adopted on 3 December 2010)
Amendments to the Protocol of 1988
relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

Résolution MSC.309(88)
(adoptée le 3 décembre 2010)
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 eighty-eighth 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, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2012, unless, prior to that date, more than one third of the Parties

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»), qui concernent la procédure d'amendement du Protocole SOLAS de 1988,

ayant examiné, à sa quatre-vingt-huitième 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, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1^{er} janvier 2012, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties au Protocole SOLAS de

Der Schiffssicherheitsausschuss –

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

ferner 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 dem Übereinkommen (im Folgenden als „SOLAS-Protokoll von 1988“ bezeichnet) betreffend das Verfahren zur Änderung des SOLAS-Protokolls von 1988;

nach der auf seiner achtundachtzigsten 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 des SOLAS-Protokolls von 1988, dass die Änderungen als am 1. Januar 2012 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als ein Drittel der

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 July 2012, 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.

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, ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} juillet 2012 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
4. prie le Secrétaire général, en application de l'article VIII b) v) de la Convention et à l'article VI du Protocole SOLAS de 1988, de transmettre des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties au Protocole SOLAS de 1988;
5. prie aussi 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.

Vertragsparteien des SOLAS-Protokolls von 1988 oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreichgehalts 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 Entschließung am 1. Juli 2012 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 Entschließung 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 Entschließung 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, as amended

Annexe

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

Anlage

Änderungen
des Protokolls von 1988
zu dem
Internationalen Übereinkommen
von 1974
zum Schutz des menschlichen
Lebens auf See
in seiner zuletzt geänderten Fassung

Annex

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

Annexe

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

Anlage

Änderungen und Ergänzungen
der Anlage des
Internationalen Übereinkommens
von 1974
zum Schutz des menschlichen
Lebens auf See

Appendix

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

Appendice

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

Anhang

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

Form of Safety Certificate for Passenger Ships

1 The existing paragraphs 2.10 and 2.11 are replaced by the following:

„2.10 the ship was/was not¹ subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ of the Convention;

Modèle de Certificat de sécurité pour navire à passagers

1 Remplacer le texte actuel des paragraphes 2.10 et 2.11 par ce qui suit:

«2.10 que le navire a fait/n'a pas fait¹ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ de la Convention;

Form des Sicherheitszeugnisses für Fahrgastschiffe

1 Die Absätze 2.10 und 2.11 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2.10 dass das Schiff alternative Ausführungen und Anordnungen nach der Regel/den Regeln II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ des Übereinkommens aufweist/nicht aufweist¹;

2.11 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances¹ is/is not¹ appended to this Certificate.

¹ Delete as appropriate."

Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships

2 The existing paragraphs 5 and 6 are replaced by the following:

"5 That the ship was/was not⁴ subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17⁴ of the Convention;

6 That a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection⁴ is/is not⁴ appended to this Certificate.

⁴ Delete as appropriate."

Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships

3 The existing paragraphs 2.7 and 2.8 are replaced by the following:

"2.7 the ship was/was not⁴ subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-2/17 / III/38⁴ of the Convention;

2.8 a Document of approval of alternative design and arrangements for fire protection/life-saving appliances⁴ is/is not⁴ appended to this Certificate.

⁴ Delete as appropriate."

Form of Safety Certificate for Cargo Ships

4 The existing paragraphs 2.11 and 2.12 are replaced by the following:

"2.11 the ship was/was not⁴ subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38⁴ of the Convention;

2.12 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances⁴ is/is not⁴ appended to this Certificate.

⁴ Delete as appropriate."

2.11 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie/les engins de sauvetage¹ est/n'est pas¹ joint au présent Certificat.

¹ Rayer la mention inutile.»

Modèle de Certificat de sécurité de construction pour navire de charge

2 Remplacer le texte actuel des paragraphes 5 et 6 par ce qui suit:

«5 que le navire a fait/n'a pas fait⁴ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17⁴ de la Convention;

6 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie⁴ est/n'est pas⁴ joint au présent Certificat.

⁴ Rayer la mention inutile.»

Modèle de Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge

3 Remplacer le texte actuel des paragraphes 2.7 et 2.8 par ce qui suit:

«2.7 que le navire a fait/n'a pas fait⁴ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-2/17 / III/38⁴ de la Convention;

2.8 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour la protection contre l'incendie/les engins de sauvetage⁴ est/n'est pas⁴ joint au présent Certificat.

⁴ Rayer la mention inutile.»

Modèle de Certificat de sécurité pour navire de charge

4 Remplacer le texte actuel des paragraphes 2.11 et 2.12 par ce qui suit:

«2.11 que le navire a fait/n'a pas fait⁴ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38⁴ de la Convention;

2.12 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie/les engins de sauvetage⁴ est/n'est pas⁴ joint au présent Certificat.

⁴ Rayer la mention inutile.»

2.11 dass diesem Zeugnis eine Bescheinigung über die Zulassung alternativer Ausführungen und Anordnungen für Maschinen und elektrische Anlagen/Brandschutz/Rettungsmittel¹ beigefügt/nicht beigefügt¹ ist.

¹ Nichtzutreffendes streichen."

Form des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe

2 Die Absätze 5 und 6 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„5 dass das Schiff alternative Ausführungen und Anordnungen nach der Regel/den Regeln II-1/55 / II-2/17⁴ des Übereinkommens aufweist/nicht aufweist⁴;

6 dass diesem Zeugnis eine Bescheinigung über die Zulassung alternativer Ausführungen und Anordnungen für Maschinen und elektrische Anlagen/Brandschutz⁴ beigefügt ist/nicht beigefügt⁴ ist;

⁴ Nichtzutreffendes streichen."

Form des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe

3 Die Absätze 2.7 und 2.8 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2.7 dass das Schiff alternative Ausführungen und Anordnungen nach der Regel/den Regeln II-2/17 / III/38⁴ des Übereinkommens aufweist/nicht aufweist⁴;

2.8 dass diesem Zeugnis eine Bescheinigung über die Zulassung alternativer Ausführungen und Anordnungen für Brandschutz/Rettungsmittel⁴ beigefügt/nicht beigefügt⁴ ist.

⁴ Nichtzutreffendes streichen."

Form des Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe

4 Die Absätze 2.11 und 2.12 werden durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2.11 dass das Schiff alternative Ausführungen und Anordnungen nach der Regel/den Regeln II-1/55 / II-2/17 / III/38⁴ des Übereinkommens aufweist/nicht aufweist⁴;

2.12 dass diesem Zeugnis eine Bescheinigung über die Zulassung alternativer Ausführungen und Anordnungen für Maschinen und elektrische Anlagen/Brandschutz/Rettungsmittel⁴ beigefügt/nicht beigefügt⁴ ist.

⁴ Nichtzutreffendes streichen."

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich
der Änderung von 1999 des Montrealer Protokolls
über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen**

Vom 30. Mai 2012

Die Änderung vom 3. Dezember 1999 des Montrealer Protokolls vom 16. September 1987 über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen (BGBl. 2002 II S. 921, 923), wird nach ihrem Artikel 3 Absatz 3 für

Nepal am 16. August 2012

Syrien, Arabische Republik am 9. August 2012

in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 29. März 2012 (BGBl. II S. 398).

Berlin, den 30. Mai 2012

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Susanne Wasum-Rainer

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Übereinkommens
über Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Astrophysik**

Vom 1. Juni 2012

Schweden hat am 17. Mai 2010 gegenüber der Regierung Spaniens als Verwahrer die Kündigung des Übereinkommens vom 26. Mai 1979 über Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Astrophysik (BGBl. 1984 II S. 149, 150) notifiziert.

Die Kündigung Schwedens ist nach Artikel 16 Absatz 2 des Übereinkommens zum 17. Mai 2012 wirksam geworden.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 3. April 2012 (BGBl. II S. 472).

Berlin, den 1. Juni 2012

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Susanne Wasum-Rainer

**Bekanntmachung
über das Inkrafttreten
der deutsch-schweizerischen Vereinbarungen
über die Errichtung nebeneinanderliegender Grenzabfertigungsstellen
an den Grenzübergängen
Bad Säckingen/Stein, Bietingen/Thayngen, Büßlingen/Hofen,
Erzingen/Trasadingen, Gailingen-West/Dörflingen,
Grenzacherhorn/Riehen-Grenzacherstrasse, Günzgen/Wasterkingen,
Jestetten/Neuhausen am Rheinfeld, Konstanz-Kreuzlinger Tor/Kreuzlingen,
Konstanz-Autobahn/Kreuzlingen, Konstanz-Emmishofer Tor/Kreuzlingen-Emmishofen,
Laufenburg (D)/Laufenburg (CH), Randegg/Dörflingen,
Rheinfelden-Autobahn (D)/Rheinfelden-Autobahn (CH),
Weil am Rhein-Friedlingen/Basel-Hiltalingerstrasse, Rötteln/Kaiserstuhl,
Weil am Rhein/Basel-Autobahn
und über die deutsche und schweizerische Grenzabfertigung
in Reisezügen während der Fahrt
auf den Strecken Bahnhof Basel SBB – Lörrach, Freiburg im Breisgau – Basel,
Weil am Rhein – Basel und Singen (Hohentwiel) – Schaffhausen
sowie der dazugehörigen Verordnung**

Vom 5. Juni 2012

I.

Nach Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung vom 21. Januar 2011 über die Errichtung nebeneinanderliegender Grenzabfertigungsstellen an den Grenzübergängen Bad Säckingen/Stein, Bietingen/Thayngen, Büßlingen/Hofen, Erzingen/Trasadingen, Gailingen-West/Dörflingen, Grenzacherhorn/Riehen-Grenzacherstrasse, Günzgen/Wasterkingen, Jestetten/Neuhausen am Rheinfeld, Konstanz-Kreuzlinger Tor/Kreuzlingen, Konstanz-Autobahn/Kreuzlingen, Konstanz-Emmishofer Tor/Kreuzlingen-Emmishofen, Laufenburg (D)/Laufenburg (CH), Randegg/Dörflingen, Rheinfelden-Autobahn (D)/Rheinfelden-Autobahn (CH), Weil am Rhein-Friedlingen/Basel-Hiltalingerstrasse, Rötteln/Kaiserstuhl, Weil am Rhein/Basel-Autobahn und über die Grenzabfertigung in Reisezügen während der Fahrt auf den Strecken Bahnhof Basel SBB – Lörrach, Freiburg im Breisgau – Basel, Weil am Rhein – Basel und Singen (Hohentwiel) – Schaffhausen (BGBl. 2011 II S. 40) wird bekannt gemacht, dass die jeweilige Vereinbarung vom 15. Juni 2010 zwischen dem Bundesministerium der Finanzen der Bundesrepublik Deutschland und dem Eidgenössischen Finanzdepartement der Schweizerischen Eidgenossenschaft

über die Errichtung nebeneinanderliegender Grenzabfertigungsstellen am Grenzübergang

Bad Säckingen/Stein nach Artikel 5 Absatz 1 der Vereinbarung (BGBl. 2011 II S. 40, 41),

Bietingen/Thayngen nach Artikel 5 Absatz 1 der Vereinbarung (BGBl. 2011 II S. 40, 42),

Büßlingen/Hofen nach Artikel 4 Absatz 1 der Vereinbarung (BGBl. 2011 II S. 40, 43),

Erzingen/Trasadingen nach Artikel 5 Absatz 1 der Vereinbarung (BGBl. 2011 II S. 40, 44),

Gailingen-West/Dörflingen nach Artikel 4 Absatz 1 der Vereinbarung (BGBl. 2011 II S. 40, 45),

Grenzacherhorn/Riehen-Grenzacherstrasse nach Artikel 5 Absatz 1 der Vereinbarung (BGBl. 2011 II S. 40, 46),

Günzgen/Wasterkingen nach Artikel 4 Absatz 1 der Vereinbarung (BGBl. 2011 II S. 40, 48),

Jestetten/Neuhausen am Rheinfall nach Artikel 5 Absatz 1 der Vereinbarung (BGBl. 2011 II S. 40, 49),

Konstanz-Kreuzlinger Tor/Kreuzlingen nach Artikel 5 Absatz 1 der Vereinbarung (BGBl. 2011 II S. 40, 50),

Konstanz-Autobahn/Kreuzlingen nach Artikel 4 Absatz 1 der Vereinbarung (BGBl. 2011 II S. 40, 51),

Konstanz-Emmishofer Tor/Kreuzlingen-Emmishofen nach Artikel 5 Absatz 1 der Vereinbarung (BGBl. 2011 II S. 40, 52),

Laufenburg (D)/Laufenburg (CH) nach Artikel 4 Absatz 1 der Vereinbarung (BGBl. 2011 II S. 40, 53),

Randegg/Dörflingen nach Artikel 4 Absatz 1 der Vereinbarung (BGBl. 2011 II S. 40, 54),

Rheinfelden-Autobahn (D)/Rheinfelden-Autobahn (CH) nach Artikel 4 Absatz 1 der Vereinbarung (BGBl. 2011 II S. 40, 55),

Weil am Rhein-Friedlingen/Basel-Hiltalingerstrasse nach Artikel 5 Absatz 1 der Vereinbarung (BGBl. 2011 II S. 40, 57),

Rötteln/Kaiserstuhl nach Artikel 4 Absatz 1 der Vereinbarung (BGBl. 2011 II S. 40, 59),

Weil am Rhein/Basel-Autobahn nach Artikel 5 Absatz 1 der Vereinbarung (BGBl. 2011 II S. 40, 60)

sowie über die deutsche und schweizerische Grenzabfertigung in Reisezügen während der Fahrt

auf der Strecke Bahnhof Basel SBB – Lörrach nach Artikel 5 Absatz 1 der Vereinbarung (BGBl. 2011 II S. 40, 62),

auf den Strecken Freiburg im Breisgau – Basel, Weil am Rhein – Basel und Singen (Hohentwiel) – Schaffhausen nach Artikel 5 Absatz 1 der Vereinbarung (BGBl. 2011 II S. 40, 63)

am 30. Mai 2011

in Kraft getreten ist.

II.

Weiter wird nach Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung vom 21. Januar 2011 bekannt gemacht, dass diese nach ihrem Artikel 2 Absatz 1

am 30. Mai 2011

in Kraft getreten ist.

Berlin, den 5. Juni 2012

Bundesministerium der Finanzen
Im Auftrag
Thomas Schoeneck

Bundesministerium des Innern
Im Auftrag
Jürgen Merz

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich
des Internationalen Übereinkommens von 1990
über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit
auf dem Gebiet der Ölverschmutzung**

Vom 6. Juni 2012

Das Internationale Übereinkommen von 1990 vom 30. November 1990 über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Ölverschmutzung (BGBl. 1994 II S. 3798, 3799) ist nach seinem Artikel 16 Absatz 3 für

Niederlande, karibischer Teil (Bonaire, Saba, St. Eustatius)	am 10. Oktober 2010
Aruba	am 13. Oktober 2006
Curaçao	am 10. Oktober 2010
St. Martin (niederländischer Teil)	am 10. Oktober 2010

in Kraft getreten.

Ferner wird das Internationale Übereinkommen nach seinem Artikel 16 Absatz 3 für

Togo	am 23. Juli 2012
------	------------------

in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 26. Oktober 2011 (BGBl. II S. 1244).

Berlin, den 6. Juni 2012

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Susanne Wasum-Rainer

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Zusatzprotokolls
gegen die Schleusung von Migranten auf dem Land-, See- und Luftweg
zum Übereinkommen der Vereinten Nationen
gegen die grenzüberschreitende organisierte Kriminalität**

Vom 6. Juni 2012

Das Zusatzprotokoll vom 15. November 2000 gegen die Schleusung von Migranten auf dem Land-, See- und Luftweg zum Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 15. November 2000 gegen die grenzüberschreitende organisierte Kriminalität (BGBl. 2005 II S. 954, 1007) wird nach seinem Artikel 22 Absatz 2 für

Burundi	am 23. Juni 2012
---------	------------------

in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 2. November 2011 (BGBl. II S. 1295).

Berlin, den 6. Juni 2012

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Susanne Wasum-Rainer

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich
des Internationalen Übereinkommens von 1989 über Bergung**

Vom 6. Juni 2012

Das Internationale Übereinkommen von 1989 vom 28. April 1989 über Bergung (BGBl. 2001 II S. 510, 511) ist nach seinem Artikel 29 Absatz 2 für die

Niederlande,
karibischer Teil (Bonaire, Saba, St. Eustatius) am 10. Oktober 2010
in Kraft getreten.

Ferner wird das Übereinkommen nach seinem Artikel 29 Absatz 2 für
Algerien am 26. März 2013
Montenegro am 19. April 2013
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 8. November 2011 (BGBl. 2012 II S. 3).

Berlin, den 6. Juni 2012

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Susanne Wasum-Rainer

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

Vom 7. Juni 2012

Das Internationale Übereinkommen von 1979 vom 27. April 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See (BGBl. 1982 II S. 485, 486) ist nach seinem Artikel V Absatz 3 für

Togo am 23. Mai 2012
in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 2. November 2011 (BGBl. II S. 1292).

Berlin, den 7. Juni 2012

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Susanne Wasum-Rainer

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich
des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen
gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt**

Vom 7. Juni 2012

Das Übereinkommen vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt (BGBl. 1990 II S. 494, 496) wird nach seinem Artikel 18 Absatz 2 für

Côte d'Ivoire am 21. Juni 2012

Laos, Demokratische Volksrepublik am 18. Juni 2012

in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 11. Januar 2012 (BGBl. II S. 103).

Berlin, den 7. Juni 2012

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Susanne Wasum-Rainer

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich
des Protokolls vom 7. November 1996
zum Übereinkommen über die Verhütung der Meeresverschmutzung
durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen von 1972**

Vom 8. Juni 2012

Das Protokoll vom 7. November 1996 zum Übereinkommen über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen von 1972 (BGBl. 1998 II S. 1345, 1346) ist nach seinem Artikel 25 Absatz 2 für die

Philippinen am 8. Juni 2012

in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 2. November 2011 (BGBl. II S. 1337).

Berlin, den 8. Juni 2012

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Susanne Wasum-Rainer

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich
des Protokolls von 1992
zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1969
über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden**

Vom 8. Juni 2012

Das Protokoll von 1992 vom 27. November 1992 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl. 1994 II S. 1150, 1152) ist nach seinem Artikel 13 Absatz 4 für

Niederlande, karibischer Teil (Bonaire, Saba, St. Eustatius)	am 10. Oktober 2010
Curaçao	am 10. Oktober 2010
St. Martin (niederländischer Teil)	am 10. Oktober 2010

in Kraft getreten.

Ferner wird das Protokoll nach seinem Artikel 13 Absatz 4 für

Togo	am 23. April 2013
------	-------------------

in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 12. Oktober 2011 (BGBl. 2012 II S. 73).

Berlin, den 8. Juni 2012

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Susanne Wasum-Rainer

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich
des Internationalen Übereinkommens von 2001
über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden**

Vom 13. Juni 2012

Das Internationale Übereinkommen von 2001 vom 23. März 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (BGBl. 2006 II S. 578, 579) wird nach seinem Artikel 14 für

Togo	am 23. Juli 2012
------	------------------

in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 26. Januar 2012 (BGBl. II S. 226).

Berlin, den 13. Juni 2012

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Susanne Wasum-Rainer

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Protokolls
zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit
fester Plattformen, die sich auf dem Festlandsockel befinden**

Vom 13. Juni 2012

Das Protokoll vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit fester Plattformen, die sich auf dem Festlandsockel befinden (BGBl. 1990 II S. 494, 508), wird nach seinem Artikel 6 Absatz 2 für

Côte d'Ivoire	am 21. Juni 2012
Laos, Demokratische Volksrepublik	am 18. Juni 2012

in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 28. Oktober 2011 (BGBl. II S. 1244).

Berlin, den 13. Juni 2012

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Susanne Wasum-Rainer

**Bekanntmachung
des deutsch-montenegrinischen Durchführungsprotokolls vom 20. April 2012
zum Abkommen vom 18. September 2007
zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Montenegro
über die Rückübernahme von Personen mit unbefugtem Aufenthalt**

Vom 4. Juli 2012

Das in Podgorica am 20. April 2012 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung von Montenegro unterzeichnete Durchführungsprotokoll zum Abkommen vom 18. September 2007 zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Montenegro über die Rückübernahme von Personen mit unbefugtem Aufenthalt (Beschluss des Rates 2007/818/EG, ABl. L 334 vom 19.12.2007, S. 25, 26), das nach seinem Artikel 22 Absatz 2 am 1. Januar 2008 in Kraft getreten ist (Mitteilung über das Inkrafttreten, ABl. L 24 vom 29.1.2008, S. 51), wird nachstehend veröffentlicht.

Der Tag, an dem das Protokoll nach seinem Artikel 11 Absatz 3 in Kraft tritt, wird im Bundesgesetzblatt bekannt gegeben.

Berlin, den 4. Juli 2012

Bundesministerium des Innern
Im Auftrag
Gabriele Hauser

**Durchführungsprotokoll
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung von Montenegro
zum Abkommen vom 18. September 2007
zwischen der Europäischen Gemeinschaft
und der Republik Montenegro
über die Rückübernahme von Personen mit unbefugtem Aufenthalt**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Regierung von Montenegro

nachstehend „Vertragsparteien“ genannt –

in dem Bestreben, die Durchführung des am 18. September 2007 in Brüssel unterzeichneten Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Montenegro über die Rückübernahme von Personen mit unbefugtem Aufenthalt, nachfolgend als „Abkommen“ bezeichnet, zu erleichtern,

gestützt auf die Bestimmungen des Artikels 19 des Abkommens –

sind wie folgt übereingekommen:

Abschnitt I

**Rückübernahme von
Staatsangehörigen der Vertragsparteien**

Artikel 1

Nachweis der Staatsangehörigkeit

(1) Zum Zwecke der Durchführung des Abkommens wird die Staatsangehörigkeit der betroffenen Personen neben den im Anhang 1 des Abkommens angeführten Unterlagen durch folgende gültige Dokumente nachgewiesen:

- a) für Montenegro:
- Reisedokument, ausgestellt nach dem 5. Mai 2008;
 - Personalausweis, ausgestellt nach dem 5. Mai 2008;
 - Bescheinigung über die montenegrinische Staatsangehörigkeit zusammen mit einem anderen gültigen Ausweisdokument mit Lichtbild;
- b) für die Bundesrepublik Deutschland:

Bescheinigung über die deutsche Staatsangehörigkeit zusammen mit einem anderen gültigen Ausweisdokument mit Lichtbild.

(2) Wird eines dieser Dokumente vorgelegt, so erkennen die zuständigen Behörden der Vertragsparteien die Staatsangehörigkeit an, ohne dass eine weitere Untersuchung erforderlich ist.

Artikel 2

Anscheinsbeweis für die Staatsangehörigkeit

(1) Zum Zwecke der Durchführung des Abkommens kann die Staatsangehörigkeit der betroffenen Personen neben den in Anhang 2 des Abkommens angeführten Unterlagen durch folgende Dokumente glaubhaft gemacht werden:

- a) Fotokopie der in Artikel 1 dieses Protokolls angeführten Dokumente;
- b) die in Artikel 1 dieses Protokolls angeführten Dokumente, deren Gültigkeit abgelaufen ist, sowie Fotokopien davon;
- c) sonstiges gültiges Dokument, mit dem die Zugehörigkeit zur Polizei der ersuchten Vertragspartei nachgewiesen wird;
- d) Aussage der rückzuübernehmenden Person oder eines glaubwürdigen Zeugen, die Bestandteil einer amtlich verfassten Niederschrift einer dazu befugten Behörde ist;
- e) Fingerabdrücke und sonstige biometrische Daten, die von einer dazu befugten Behörde der ersuchenden Vertragspartei abgenommen worden sind.

(2) Die Staatsangehörigkeit gilt in den oben genannten Fällen als festgestellt, wenn die ersuchte Vertragspartei dies nach erfolgter Prüfung bestätigt oder innerhalb der in Artikel 10 Absätze 2 und 3 des Abkommens genannten Fristen nicht antwortet.

Artikel 3

Befragungen zur Feststellung der Staatsangehörigkeit

Die in Artikel 8 Absatz 3 und Artikel 9 Absatz 6 des Abkommens genannten Befragungen werden nach vorheriger Abspra-

che zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsparteien auch dann durchgeführt, wenn zuvor aufgrund eines Rückübernahmeersuchens nach Artikel 7 des Abkommens die Staatsangehörigkeit der rückzuübernehmenden Person nicht festgestellt werden konnte und das Rückübernahmeersuchen abgelehnt worden ist.

Abschnitt II

Durchbeförderung von Drittstaatsangehörigen oder Staatenlosen

Artikel 4

Allgemeine Anforderungen

(1) Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien stimmen den Zeitpunkt und die Art und Weise der Durchbeförderung (zum Beispiel Flugnummer, Abflug-/Abfahrts- und Ankunftszeit, Vor- und Familiennamen der amtlichen Begleitpersonen, amtliche Kennzeichen der Kraftfahrzeuge und so weiter) unmittelbar miteinander ab.

(2) Die zuständige Behörde der ersuchten Vertragspartei unterrichtet die zuständige Behörde der ersuchenden Vertragspartei über alle Sachverhalte im Zusammenhang mit jedweden Zwischenfall, der sich im Verlauf der Durchbeförderung ereignet.

(3) Die ersuchte Vertragspartei gewährt den Polizeibeamten oder den anderen Begleitpersonen der ersuchenden Vertragspartei denselben Schutz und dieselbe Unterstützung wie bei der Ausübung der gleichen Aufgaben durch ihre eigenen Polizeibeamten oder ihre anderen dazu ermächtigten Begleitpersonen.

(4) Die Polizeibeamten und anderen Begleitpersonen sind verpflichtet, die gesetzlichen Bestimmungen der ersuchten Vertragspartei einzuhalten.

Artikel 5

Begleitung

(1) Die Durchbeförderung von begleiteten Personen erfolgt im Einklang mit den geltenden Vorschriften der ersuchten Vertragspartei, durch deren Hoheitsgebiet die Durchbeförderung erfolgt.

(2) Erfolgt die Durchbeförderung mit polizeilicher Begleitung, so sind die begleitenden Polizeibeamten der ersuchenden Vertragspartei während der Ausübung ihrer Tätigkeit in Zivilkleidung, unbewaffnet und im Besitz der schriftlichen Zustimmung zur Durchbeförderung.

(3) Im Flughafentransit übernimmt die ersuchte Vertragspartei bei Bedarf und in Absprache mit den Begleitpersonen die Verpflichtung zur Kontrolle der betroffenen Person und deren Besteigen des Flugzeugs.

(4) Die Kontrolle über unbegleitete Personen und deren Besteigen des Flugzeugs wird im Flughafentransit durch Polizeibeamte der ersuchten Vertragspartei gewährleistet, wenn dem eine schriftliche Ankündigung der ersuchenden Vertragspartei vorausgegangen ist.

(5) Falls die Durchbeförderung nach Absatz 4 nicht im vorgesehenen Zeitraum möglich ist, hat die ersuchte Vertragspartei unverzüglich die ersuchende Vertragspartei unter Angabe der Gründe schriftlich darüber zu unterrichten. Die ersuchende Vertragspartei wird binnen einer Frist von 24 Stunden schriftlich einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreiten. Andernfalls wird nach Artikel 13 Absatz 4 des Abkommens verfahren.

(6) Falls die betroffene Person medizinisch betreut werden muss, hat die ersuchende Vertragspartei mit Einverständnis dieser Person der ersuchten Vertragspartei alle notwendigen Informationen und Angaben über deren Gesundheitszustand einschließlich aller erforderlichen Betreuungs- und Behandlungsmaßnahmen zu übermitteln.

Artikel 6

Polizeibeamte und andere Begleitpersonen

Die Polizeibeamten und anderen Begleitpersonen der ersuchenden Vertragspartei sind bei der im Einklang mit diesem Protokoll stehenden Ausübung ihrer Aufgaben auf dem Hoheitsgebiet der ersuchten Vertragspartei verpflichtet, bei Aufforderung durch dazu befugte Personen ihre Identität nachzuweisen und die von der ersuchten Vertragspartei ausgestellte Zustimmung zur Durchbeförderung mit sich zu führen.

Artikel 7

Ausgleich von während der Durchbeförderung entstandenen Schäden

Falls die von der ersuchenden Vertragspartei eingesetzten Polizeibeamten oder die eingesetzten Begleitpersonen bei der im Einklang mit diesem Protokoll stehenden Ausübung ihrer Aufgaben einen Schaden erleiden, ist die ersuchende Vertragspartei zum Ausgleich verpflichtet, ohne eine Erstattung von der ersuchten Vertragspartei fordern zu können.

Abschnitt III

Zuständige Behörden und Grenzübergänge

Artikel 8

Zuständige Behörden

(1) Für die Durchführung der Regelungen des Abkommens und dieses Protokolls, die sich auf die Rückübernahme von Personen beziehen, sind zuständig:

a) für Montenegro:

Ministerium für Innere Angelegenheiten
Bereich Innere Verwaltungsangelegenheiten
Abteilung für Ausländer, Migration, Visa
und Rückübernahme
Bulevar Svetog Petra Cetinjskog 22
81000 Podgorica
Telefon: 00382 20 225 341
Fax: 00382 20 203 275
E-Mail: mupreadmisija@t-com.me;

b) für die Bundesrepublik Deutschland:

– die für die Ausführung des Ausländerrechts zuständigen Stellen oder

– Bundespolizeipräsidium
Heinrich-Mann-Allee 103
14473 Potsdam
Bundesrepublik Deutschland
Telefon: 0049 331 97997-0
Fax: 0049 331 97997-1010
E-Mail: bpolp@polizei.bund.de;

für die Entgegennahme von Rückübernahmeersuchen ist ausschließlich das Bundespolizeipräsidium zuständig.

(2) Für die Durchführung der Regelungen des Abkommens und dieses Protokolls, die sich auf die Durchbeförderung von Personen beziehen, sind zuständig:

a) für Montenegro:

Polizeiverwaltung
Bereich Grenzpolizei
Abteilung für Ausländer und Bekämpfung illegaler Migration
Bulevar Svetog Petra Cetinjskog 22
81000 Podgorica
Montenegro
Telefon: 00382 20 202 896, 00382 20 202 895
Fax: 00382 20 246 526 (Lagezentrum)
00382 20 202 896 (Bereich Grenzpolizei)
E-Mail: odsjekkpdg@t-com.me;

b) für die Bundesrepublik Deutschland:

Bundespolizeipräsidium
Heinrich-Mann-Allee 103
14473 Potsdam
Bundesrepublik Deutschland
Telefon: 0049 331 97997-0
Fax: 0049 331 97997-1010
E-Mail: bpolp@polizei.bund.de.

(3) Für die Befragungen zur Feststellung der Staatsangehörigkeit der rückzuübernehmenden Person nach Artikel 8 Absatz 3 und Artikel 9 Absatz 6 des Abkommens sind zuständig:

a) für Montenegro:

Generalkonsulat von Montenegro
Zeil 5
60313 Frankfurt/Main
Bundesrepublik Deutschland
Tel.: 0049 69 2972 3860 oder 0049 69 8484 4802
Fax: 0049 69 2972 38620
E-Mail: info@gk-montenegro.de;

b) für die Bundesrepublik Deutschland:

Botschaft der Bundesrepublik Deutschland
Hercegovacka 10
81000 Podgorica
Montenegro
Tel: 00382 20 441 000
Fax: 00382 20 441 018
E-Mail: info@podgorica.diplo.de.

(4) Die zuständigen Behörden werden sich regelmäßig über alle für die Kommunikation untereinander notwendigen Kontaktdaten unterrichten.

(5) Rückübernahme- und Durchbeförderungersuchen, Ankündigungen von Rückführungen und Durchbeförderungen sowie Antworten darauf übermitteln die zuständigen Behörden einander in schriftlicher Form auf dem Postweg, per Fax oder E-Mail.

Artikel 9

Grenzübergänge

Die Rückführung und Durchbeförderung von Personen erfolgt nach vorheriger schriftlicher Absprache der zuständigen Behörden an den folgenden Grenzübergängen:

a) auf dem Hoheitsgebiet von Montenegro:

- Internationaler Grenzübergang Debeli Brijeg,

- Internationaler Grenzübergang Šćepan Polje,
- Internationaler Grenzübergang Dobrakovo,
- Internationaler Grenzübergang Božaj,
- Internationaler Grenzübergang Kula,
- Internationaler Grenzübergang Flughafen Podgorica;

b) auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland:

- alle internationalen Flughäfen,
- alle grenzüberschreitenden Straßen und Schienenverbindungen.

Abschnitt IV

Schlussbestimmungen

Artikel 10

Sprache und Änderungen

(1) Bei der Durchführung dieses Protokolls verwenden die zuständigen Behörden der Vertragsparteien die Amtssprache des eigenen Landes, wenn nicht im konkreten Einzelfall etwas anderes vereinbart wurde.

(2) Die Vertragsparteien können im gegenseitigen Einvernehmen Änderungen oder Ergänzungen dieses Protokolls vornehmen.

Artikel 11

Inkrafttreten

(1) Die Vertragsparteien informieren einander schriftlich über das Vorliegen der innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten dieses Protokolls.

(2) Anschließend wird die Bundesrepublik Deutschland den in Artikel 18 des Abkommens genannten Gemischten Rückübernahmeausschuss darüber unterrichten, dass die jeweiligen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten dieses Protokolls erfüllt sind.

(3) Dieses Protokoll tritt nach Artikel 19 Absatz 2 des Abkommens in Kraft, nachdem es dem in Artikel 18 des Abkommens genannten Gemischten Rückübernahmeausschuss notifiziert worden ist.

(4) Dieses Protokoll tritt gleichzeitig mit dem Abkommen außer Kraft.

Geschehen zu Podgorica am 20. April 2012 in zwei Urschriften, jede in deutscher und montenegrinischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Pius Fischer

Für die Regierung von Montenegro

Ivan Brajovic

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich
des Washingtoner Artenschutzübereinkommens**

Vom 5. Juli 2012

Das Übereinkommen vom 3. März 1973 über den internationalen Handel mit gefährdeten Arten frei lebender Tiere und Pflanzen in der Fassung der Änderung vom 22. Juni 1979 (BGBl. 1975 II S. 773, 777; 1995 II S. 771) ist nach seinem Artikel XXII Absatz 2 für

Albanien	am 25. September 2003
Niederlande, karibischer Teil (Bonaire, Saba, St. Eustatius)	am 10. Oktober 2010
Curaçao	am 10. Oktober 2010
St. Martin (niederländischer Teil)	am 10. Oktober 2010
Salomonen	am 24. Juni 2007
San Marino	am 20. Oktober 2005
Syrien, Arabische Republik	am 29. Juli 2003

in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 22. September 2009 (BGBl. II S. 1178).

Berlin, den 5. Juli 2012

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Susanne Wasum-Rainer

**Bekanntmachung
der deutsch-indonesischen Vereinbarung
über die Zusammenarbeit im Bereich der Verteidigung**

Vom 5. Juli 2012

Die in Berlin am 27. Februar 2012 unterzeichnete Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung der Bundesrepublik Deutschland und dem Verteidigungsministerium der Republik Indonesien über die Zusammenarbeit im Bereich der Verteidigung wird nachstehend veröffentlicht.

Der Tag, an dem die Vereinbarung nach ihrem Artikel X Absatz 1 in Kraft tritt, wird im Bundesgesetzblatt bekannt gegeben.

Bonn, den 5. Juli 2012

Bundesministerium der Verteidigung
Im Auftrag
Dr. Weingärtner

**Vereinbarung
zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung
der Bundesrepublik Deutschland
und dem Verteidigungsministerium
der Republik Indonesien
über die Zusammenarbeit im Bereich der Verteidigung**

Das Bundesministerium der Verteidigung
der Bundesrepublik Deutschland

und

das Verteidigungsministerium
der Republik Indonesien,

im Folgenden als „Vertragsparteien“ bezeichnet, –

in Anerkennung der beiderseitigen Vorteile, die in der Zusammenarbeit der Vertragsparteien dieser Vereinbarung im Bereich der Verteidigung liegen,

in der Erkenntnis, dass die internationale Zusammenarbeit im Bereich der Verteidigung ein wichtiges Element der Sicherheit und Stabilität ist,

in dem Wunsch, die gegenseitigen Beziehungen im Bereich der Verteidigung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Indonesien durch Kooperationsmaßnahmen auf der Grundlage der Prinzipien der Gleichberechtigung, des gegenseitigen Nutzens und der uneingeschränkten Achtung der Souveränität und territorialen Unversehrtheit weiter zu stärken,

in Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Verpflichtungen und den jeweiligen Gesetzen und Vorschriften der beiden Länder –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel I

Gegenstand

Gegenstand dieser Vereinbarung ist die Schaffung eines Rahmens zur Förderung der bilateralen Zusammenarbeit auf der Grundlage der Prinzipien der Gleichberechtigung, des gegenseitigen Nutzens und der uneingeschränkten Achtung der Souveränität und territorialen Unversehrtheit.

Artikel II

Bereiche der Zusammenarbeit

Die Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien kann in folgenden Bereichen stattfinden:

1. Verteidigungspolitik,
2. Sicherheits- und Militärpolitik,
3. Ausbildung,
4. Forschung und Entwicklung,
5. sonstige Bereiche nach gegenseitiger Abstimmung, wie humanitäre Hilfe und Katastrophenhilfe, Militärlogistik und Sanitätswesen und friedenserhaltende Maßnahmen.

Artikel III

Formen der Zusammenarbeit

Die Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien erfolgt vornehmlich in Form von

1. offiziellen Besuchen hochrangiger, führender militärischer und ziviler Vertreter der Verteidigungsministerien,
2. Arbeits- und Studienbesuchen,

3. Teilnahme an Lehrgängen, Ausbildungsvorhaben und Übungen zwischen den Streitkräften der beiden Länder,
4. Kontakten zwischen vergleichbaren militärischen Institutionen,
5. bilateralen Fach- und Expertengesprächen,
6. Informations- und Erfahrungsaustausch und
7. weiteren Formen der Zusammenarbeit auf der Grundlage der Prinzipien der Gegenseitigkeit, des gegenseitigen Einverständnisses und des beiderseitigen Nutzens.

Artikel IV

Durchführungsvereinbarungen

(1) Die Durchführung der Zusammenarbeit erfolgt auf der Grundlage von gesonderten Jahresprogrammen, die gemeinsam festgelegt werden, um diese Vereinbarung zu ergänzen. Die Vertragsparteien können diese Programme jederzeit in gegenseitigem Einvernehmen ändern. Zur Unterstützung der Programme können die Vertragsparteien nach Artikel VI dieser Vereinbarung regelmäßig oder ad hoc Konsultationen abhalten.

(2) Die Durchführung von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben auf der Grundlage dieser Vereinbarung wird in gesonderten Vereinbarungen geregelt.

(3) In Bezug auf die durch diese Vereinbarung erfassten Maßnahmen können die Vertragsparteien weitere allgemeine oder besondere Vereinbarungen schließen, die nach ihrer Auffassung die wirksame Durchführung dieser Vereinbarung fördern. Die Vertragsparteien sind sich einig, dass solche Vereinbarungen vor der Aufnahme von Arbeits- und Studienbesuchen, vor der Teilnahme an Lehrgängen und Ausbildungsvorhaben und Übungen und vor der Durchführung gemeinsamer Projekte zu schließen sind.

(4) Die im Rahmen der Zusammenarbeit abgestimmten Maßnahmen werden nach Maßgabe des jeweils geltenden innerstaatlichen Rechts durchgeführt.

Artikel V

Gesonderte Vereinbarungen

(1) Die Vertragsparteien können gemeinsam gesonderte Vereinbarungen in schriftlicher Form über die Durchführung bestimmter Kooperationsmaßnahmen nach Maßgabe dieser Vereinbarung treffen.

(2) Solche besonderen Vereinbarungen legen die Bestimmungen für die Durchführung der bestimmten Maßnahmen fest, einschließlich derjenigen in Zusammenhang mit

- a) Verschlusssachen und
- b) Rechte des geistigen Eigentums.

Artikel VI

Deutsch-indonesischer Verteidigungsdiallog

(1) Beide Vertragsparteien pflegen ihren bestehenden bilateralen Sicherheitsdialog in Form eines regelmäßigen Deutsch-Indonesischen Verteidigungsdiallogs (IGDD – Indonesia-Germany

Defence Dialogue) und setzen diesen fort, auch durch Gespräche auf militärischer Ebene als Bestandteil des IGDD.

(2) Der IGDD stellt das Forum zur Überwachung, Steuerung und Überprüfung der Durchführung dieser Vereinbarung dar.

(3) Der IGDD setzt sich aus Vertretern beider Vertragsparteien zusammen und wird von durch die jeweilige Vertragspartei ernannten hochrangigen Beamten gemeinsam geleitet. Die Anzahl der Vertreter jeder Vertragspartei wird vor jedem geplanten Treffen gemeinsam von den Vertragsparteien bestimmt. Der IGDD hält alle zwei Jahre ein formelles Treffen ab. Zeitpunkt, Ort und Tagesordnung des IGDD werden von den Ko-Vorsitzenden gemeinsam festgelegt.

(4) Der IGDD hat folgende Aufgaben:

- a) Untersuchung möglicher Bereiche der Zusammenarbeit,
- b) Identifizierung möglicher Bereiche der Zusammenarbeit,
- c) Empfehlung und Einleitung bestimmter Kooperationsmaßnahmen,
- d) gemeinsame Festlegung der Finanzierung und Aufgabenverteilung für die Durchführung bestimmter Kooperationsmaßnahmen,
- e) Organisation und Durchführung bestimmter Kooperationsmaßnahmen, soweit erforderlich,
- f) Koordinierung, Überwachung und Steuerung bestimmter Kooperationsmaßnahmen,
- g) Beseitigung von Problemen, die sich aus der Durchführung bestimmter Kooperationsmaßnahmen ergeben,
- h) Überprüfung der Effektivität der Kooperationsmaßnahmen und
- i) Vorlegen eines gemeinsamen Berichts über das Treffen beim jeweiligen Verteidigungsminister.

Artikel VII

Vertraulichkeit

Die Vertragsparteien garantieren, dass im Rahmen bilateraler Kontakte erlangte Informationen und Erkenntnisse in Übereinstimmung mit den einschlägigen Vorschriften geschützt werden. Die Vertragsparteien verpflichten sich, diese Informationen und Erkenntnisse nicht zum Schaden der Interessen der anderen Vertragspartei zu nutzen. Die Vertragsparteien beabsichtigen, den gegenseitigen Schutz von Verschlussachen in einer gesonderten Vereinbarung zu regeln.

Die hierzu von ihren Regierungen gehörig befugten Unterzeichneten haben diese Vereinbarung unterschrieben.

Geschehen zu Berlin am 27. Februar 2012 in zwei Urschriften, jede in deutscher, indonesischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen und des indonesischen Wortlauts ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für das Bundesministerium der Verteidigung
der Bundesrepublik Deutschland

Rüdiger Wolf

Für das Verteidigungsministerium
der Republik Indonesien

Sjafrie Sjamsoeddin

Artikel VIII

Finanzielle Bestimmungen

(1) Jede Vertragspartei trägt die im Rahmen der Durchführung dieser Vereinbarung anfallenden Kosten selbst. Ausnahmen können in künftigen Vereinbarungen oder den in Artikel IV genannten Durchführungsvereinbarungen oder Jahresprogrammen geregelt werden.

(2) Die im Rahmen der Durchführung dieser Vereinbarung für die jeweils andere Vertragspartei erbrachten notwendigen Leistungen werden von der empfangenden Vertragspartei in Übereinstimmung mit den innerstaatlichen Haushaltsbestimmungen der leistenden Vertragspartei erstattet.

Artikel IX

Beilegung von Streitigkeiten

Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieser Vereinbarung werden zwischen den Vertragsparteien ausschließlich durch Konsultationen und Verhandlungen beigelegt.

Artikel X

Inkrafttreten, Laufzeit, Änderungen und Beendigung

(1) Diese Vereinbarung tritt am Tag der letzten schriftlichen Notifikation der Vertragsparteien über den Abschluss ihrer jeweiligen für das Inkrafttreten dieser Vereinbarung erforderlichen innerstaatlichen Verfahren in Kraft.

(2) Diese Vereinbarung gilt ab Inkrafttreten für einen Zeitabschnitt von fünf Jahren. Sie verlängert sich danach stillschweigend um jeweils fünf Jahre, es sei denn, dass eine der Vertragsparteien sie neunzig Tage vor Ablauf eines solchen Zeitabschnitts schriftlich kündigt. Maßgebend für den Beginn der Frist ist der Tag des Eingangs der Kündigung bei der anderen Vertragspartei. Diese Vereinbarung kann jederzeit in gegenseitigem Einvernehmen beendet werden.

(3) Diese Vereinbarung kann jederzeit in gegenseitigem Einvernehmen der Vertragsparteien schriftlich geändert oder ergänzt werden.

(4) Im Hinblick auf die vor der Beendigung dieser Vereinbarung angefallenen Kosten gilt Artikel VIII Absatz 2 bis zur Beilegung aller Kosten fort.

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

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

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

Satz, Druck und buchbinderische Verarbeitung: M. DuMont Schauberg, Köln

Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze sowie Verordnungen und sonstige Bekanntmachungen von wesentlicher Bedeutung, soweit sie nicht im 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.mbH., Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Telefon: (02 21) 9 76 68-2 82, Telefax: (02 21) 9 76 68-2 78
E-Mail: bgbl@bundesanzeiger.de
Internet: www.bundesgesetzblatt.de bzw. www.bgbl.de

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

Bezugspreis dieser Ausgabe: 5,10 € (4,20 € zuzüglich 0,90 € Versandkosten). Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7 %.

ISSN 0341-1109

Bundesanzeiger Verlagsges.mbH. · Postfach 10 05 34 · 50445 Köln
Postvertriebsstück · Deutsche Post AG · G 1998 · Entgelt bezahlt

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich
des Zweiten Fakultativprotokolls
zu dem Internationalen Pakt über bürgerliche und politische Rechte
zur Abschaffung der Todesstrafe**

Vom 11. Juli 2012

Das Zweite Fakultativprotokoll vom 15. Dezember 1989 zu dem Internationalen Pakt über bürgerliche und politische Rechte zur Abschaffung der Todesstrafe (BGBl. 1992 II S. 390, 391) wird nach seinem Artikel 8 Absatz 2 für

Benin am 5. Oktober 2012
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 23. März 2012 (BGBl. II S. 397).

Berlin, den 11. Juli 2012

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Franz Josef Kremp