

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 1. Juni 1967 über das Verhalten beim Fischfang im Nordatlantik

A. Zielsetzung

Das Übereinkommen soll den zur Zeit noch geltenden internationalen Vertrag von 1882 betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer ablösen und die Ordnung auf den Fangplätzen im Bereich des Nordatlantiks sicherstellen. Es enthält Vorschriften über die Registrierung und Kennzeichnung der Fischereifahrzeuge, die von ihnen zu verwendenden Sichtzeichen und Schallsignale, Regeln für das Verhalten auf den Fanggründen sowie für die Überwachung der Fischerei. Mit dem Gesetz soll dem Übereinkommen zugestimmt und die Durchführung des Übereinkommens geregelt werden.

B. Lösung

Der Vertrag bedarf der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften in Form eines Bundesgesetzes, da er sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

keine

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/4 (IV/1) — 311 09 — Fi 17/75

Bonn, den 15. April 1975

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 1. Juni 1967 über das Verhalten beim Fischfang im Nordatlantik mit Begründung.

Der Wortlaut des Übereinkommens in englischer und französischer Sprache nebst dessen amtlicher deutscher Übersetzung sowie die Denkschrift zum Übereinkommen sind beigefügt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten.

Der Bundesrat hat in seiner 418. Sitzung am 11. April 1975 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Schmidt

Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 1. Juni 1967 über das Verhalten beim Fischfang im Nordatlantik

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in London am 15. November 1967 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Übereinkommen vom 1. Juni 1967 über das Verhalten beim Fischfang im Nordatlantik wird zugestimmt. Das Übereinkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Der Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und der Bundesminister für Verkehr werden ermächtigt, für den Bereich nach Artikel 8 Abs. 2 des Übereinkommens für solche Fahrzeuge oder Geräte, die wegen ihrer Größe oder Art nur in Küstengewässern verwendet werden, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates besondere Bestimmungen zu erlassen oder Befreiungen vorzusehen (Artikel 8 Abs. 3 des Übereinkommens) in bezug auf

1. die zu verwendenden Sichtzeichen und Schallsignale (Anlage III des Übereinkommens),
2. die Kennzeichnung von Netzen, Leinen und sonstigen Geräten (Anlage IV des Übereinkommens),
3. das Verhalten der Fahrzeuge (Anlage V des Übereinkommens).

(2) Der Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und der Bundesminister für Verkehr werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Änderungen der Anlagen des Übereinkommens nach Maßgabe seines Artikels 11, die der Sicherstellung der Ordnung und eines geregelten Verhaltens auf den Fangplätzen dienen, in Kraft zu setzen und sie in die Bußgeldvorschriften des Artikels 6 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 und Abs. 2 einzubeziehen.

(3) Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung

1. die Registrierung der Fischereifahrzeuge, die Zuteilung der Kennzeichen und die Ausstellung der Urkunden (Artikel 3 und Anlage II des Übereinkommens) zu regeln,
2. für den Bereich nach Artikel 8 Abs. 2 des Übereinkommens für solche Fahrzeuge oder Geräte, die wegen ihrer Größe oder Art nur in Küstengewässern verwendet werden, besondere Bestimmungen zu erlassen oder Befreiungen vorzusehen in bezug auf die Registrierung und Kennzeichnung von Fischereifahrzeugen (Artikel 8 Abs. 3 und Anlage II des Übereinkommens).

Die Landesregierungen können diese Ermächtigung durch Rechtsverordnung ganz oder zum Teil auf oberste Landesbehörden übertragen.

(4) Die Landesregierungen oder die von ihnen bestimmten obersten Landesbehörden unterrichten den Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten über die Zuteilung der Kennzeichen an die Fischereifahrzeuge.

Artikel 3

Die Vorschriften der Anlage II des Übereinkommens in der jeweils geltenden Fassung, die auf Grund von Artikel 2 Abs. 3 erlassenen Rechtsverordnungen sowie Artikel 6 Abs. 1 Nr. 1, 2 Buchstabe a und Nr. 4 sind auch auf den Seeschiffahrtstraßen im Sinne des § 1 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung vom 3. Mai 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 641) sowie in den Häfen anzuwenden.

Artikel 4

(1) Außerhalb der seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres der Bundesrepublik Deutschland wird die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften des Übereinkommens, dieses Gesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften von den Kapitänen oder den Schiffsoffizieren des nautischen Dienstes der im Fischereihilfsdienst eingesetzten Fahrzeuge der Bundesrepublik Deutschland, von sonstigen vom Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten oder vom Bundesminister für Verkehr hierzu beauftragten Bediensteten und, soweit die Gegenseitigkeit verbürgt ist, von besonders bevollmächtigten Kontrollbeamten (Artikel 9 des Übereinkommens) der Fischereiaufsichtsdienste der Vertragsstaaten des Übereinkommens durchgeführt.

(2) Binnenwärts der seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres obliegt die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften des Übereinkommens, dieses Gesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften hinsichtlich der Regeln der Anlagen II und V des Übereinkommens den nach Landesrecht zuständigen Behörden; sie obliegt im übrigen den Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

(3) Die Vollzugsbeamten sind ermächtigt, die zur Einhaltung der Vorschriften erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Die der Überwachung dienenden Handlungen besonders bevollmächtigter Kontrollbeamter stehen den Diensthandlungen von Amtsträgern im Sinne des § 113 des Strafgesetzbuches gleich.

(4) Wohnräume dürfen nur zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung betreten werden.

Artikel 5

Das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird nach Maßgabe dieses Gesetzes eingeschränkt.

Artikel 6

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Eigentümer, Besitzer oder Führer eines Fischereifahrzeugs einer Vorschrift der Regel 1 Abs. 1, 2 oder 3 der Anlage II des Übereinkommens über das Aufmalen der Buchstaben, der Nummer und des Namens des Fischereifahrzeugs oder deren Erkennbarkeit,
 2. als Führer eines Fischereifahrzeugs
 - a) der Regel 2 Abs. 1 der Anlage II des Übereinkommens über das Mitführen der Urkunde an Bord,
 - b) einer Vorschrift der Regel 1 Abs. 2 Satz 1, Abs. 4 Satz 1, der Regel 2 Abs. 1 und 3 oder der Regel 3 Abs. 1 der Anlage III des Übereinkommens über das Führen, Zeigen oder Setzen von Lichtern, der Flagge oder eines Scheinwerfers,
 - c) der Vorschrift der Regel 4 der Anlage III des Übereinkommens über das Benutzen von Schallsignalen,
 - d) einer Vorschrift der Regel 1 Abs. 1, Abs. 2 Satz 1 und 2, Abs. 3 und 5 oder der Regel 2 Abs. 1 der Anlage IV des Übereinkommens über die Kennzeichnung von Netzen, Leinen und sonstigen Geräten,
 3. als Führer eines Fahrzeugs einer Vorschrift der Regeln 2 bis 6 und 7 Abs. 1, 2, 1. Halbsatz, und 3 der Anlage V des Übereinkommens über das Verhalten der Fahrzeuge,
 4. einer Rechtsverordnung nach Artikel 2 Abs. 1 oder Abs. 3 Nr. 2, soweit sie für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
- zuwiderhandelt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1, 2 Buchstabe a und Nr. 4, soweit die Rechtsverordnung auf Grund des Artikels 2 Abs. 3 Nr. 2 erlassen ist, mit einer Geldbuße bis zu dreitausend Deutsche Mark, in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 2 Buchstabe b bis d, Nr. 3 und Nr. 4, soweit die Rechtsverordnung auf Grund des Arti-

kels 2 Abs. 1 erlassen ist, mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden.

- (3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten sind
1. die nach Landesrecht zuständigen Behörden bei Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 Nr. 1, 2 Buchstabe a, Nr. 3 und Nr. 4 in Verbindung mit Artikel 2 Abs. 3 Nr. 2, die binnenwärts der seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres begangen worden sind,
 2. der Bundesminister für Verkehr in den übrigen Fällen; er kann seine Zuständigkeit durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates auf nachgeordnete Behörden seines Bereiches übertragen.

Artikel 7

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1).

Artikel 8

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

(2) Der Tag, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 16 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

(3) Mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens treten außer Kraft

1. das Gesetz vom 30. April 1884 zur Ausführung der internationalen Konvention vom 6. Mai 1882 betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer (Reichsgesetzbl. 1884 S. 48),
2. das Gesetz vom 28. April 1957 über das Abkommen vom 3. Juni 1955 zu dem am 6. Mai 1882 im Haag unterzeichneten Internationalen Vertrag betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee (Bundesgesetzbl. 1957 II S. 213).

Begründung zum Vertragsgesetz**Zu Artikel 1**

Auf das Übereinkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, weil es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht. Die in dem Gesetz enthaltenen Verordnungsermächtigungen beziehen sich auf Anlagen des Übereinkommens, die zum Teil von den Ländern ausgeführt werden. Im Hinblick hierauf hält das Bundesverfassungsgericht (BVerfGE 28, 66, 76 ff.) die Zustimmung des Bundesrates für geboten.

Zu Artikel 2**Absatz 1**

Mit der Ermächtigungsgrundlage für den Erlass von Rechtsverordnungen gemeinsam durch den Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Bundesminister für Verkehr soll die rechtliche Voraussetzung dafür geschaffen werden, daß von der in Artikel 8 Abs. 3 des Übereinkommens gegebenen Möglichkeit Gebrauch gemacht werden kann, für Küstenfahrzeuge Ausnahmen von den Regeln der Anlagen III, IV und V des Übereinkommens zuzulassen oder besondere Bestimmungen zu erlassen.

Absatz 2

Es kann damit gerechnet werden, daß die in den Anlagen des Übereinkommens enthaltenen Regeln auf Grund von Erfahrungen bei der praktischen Anwendung neueren Erkenntnissen angepaßt werden müssen, ohne daß sich an der Substanz des Übereinkommens etwas ändert. Die Ermächtigung beschränkt sich daher auf die innerstaatliche Inkraftsetzung von Änderungen der in den Anlagen des Übereinkommens enthaltenen Regeln einschließlich des im Anhang zu Anlage VI wiedergegebenen Musterformulars für den Bericht des bevollmächtigten Kontrollbeamten.

Absatz 3

Schon in dem internationalen Vertrag betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer von 1882 ist die Registrierung, Kennzeichnung und Legitimation der Seefischereifahrzeuge vorgeschrieben. Die Registrierung, die Zuteilung der Kennzeichen und die Ausstellung der Urkunden sind Maßnahmen der Verwaltung, die bisher von den Ländern durchgeführt worden sind. Durch die Bestimmung der Nummer 1 soll sichergestellt werden, daß diese Aufgaben weiterhin den Ländern obliegen.

Da die Registrierung der Fischereifahrzeuge und -geräte eine Angelegenheit der Länder ist, erscheint es zweckmäßig, es ihnen auch zu überlassen, insoweit für Küstenfahrzeuge, die sich innerhalb der Fischereizonen aufhalten, Ausnahmen zuzulassen oder besondere Regelungen zu treffen.

Die Ermächtigungen nach Nummer 1 und nach Nummer 2 erstrecken sich über den Geltungsbereich des

Übereinkommens hinaus auch auf die Seeschiffahrtstraßen und Häfen im Ostseebereich (siehe Artikel 3).

Absatz 4

Nach Artikel 3 Abs. 4 des Übereinkommens ist die Bundesrepublik Deutschland gehalten, den Vertragsstaaten ein Verzeichnis der zugeteilten Kennzeichen zu notifizieren und sie über Änderungen des Verzeichnisses auf dem laufenden zu halten. Diese Verpflichtung kann nur erfüllt werden, wenn der Bund von den für die Registrierung zuständigen Ländern entsprechend unterrichtet wird.

Zu Artikel 3

Mit dieser Bestimmung wird der Anwendungsbereich des Übereinkommens, soweit es sich um die Regeln über die Identifizierung und Kennzeichnung von Fischereifahrzeugen und -gerät nach Anlage II des Übereinkommens handelt, auf die gesamten Seeschiffahrtstraßen und Häfen einschließlich des Ostseebereichs ausgedehnt. Die Erstreckung auf die Seeschiffahrtstraßen und Häfen an der Ostsee erscheint aus Gründen der einheitlichen Handhabung der Kennzeichnungsvorschriften angebracht. Im übrigen wird die Erweiterung auf die Seeschiffahrtstraßen und Häfen es ermöglichen, die Einhaltung dieser Vorschriften z. B. bereits an den Liegeplätzen der Fischereifahrzeuge zu überprüfen.

Zu Artikel 4**Absatz 1**

In Artikel 9 des Übereinkommens haben sich die Vertragsstaaten verpflichtet, die Einhaltung der Bestimmungen des Übereinkommens außerhalb der Fischereizonen durch bevollmächtigte Beamte überwachen zu lassen. Die Zuständigkeit des Bundes für die Überwachung auf der hohen See ergibt sich aus Artikel 89 Abs. 2 des Grundgesetzes in Verbindung mit § 1 Nr. 3 Buchstabe c des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt vom 24. Mai 1965 (Bundesgesetzbl. II S. 833).

Absatz 2

Die Kontrollen innerhalb des Küstenmeeres einschließlich der Seeschiffahrtstraßen und Häfen sind von den Küstenländern durchzuführen, soweit es sich um die Regeln der Anlagen II und V des Übereinkommens handelt. Die Überwachung der Einhaltung der Regeln der Anlagen III und IV obliegt innerhalb des Küstenmeeres einschließlich der Seeschiffahrtstraßen den Behörden der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung des Bundes, weil diese Regeln im wesentlichen Vorschriften schiffahrtspolizeilichen Charakters zum Gegenstand haben.

Absatz 3

Die Aufnahmen besonderer Tatbestände, die den Schiffsführer verpflichten, dem Kontrollbeamten die

Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften des Übereinkommens an Bord zu ermöglichen, ist im Hinblick auf die Vorschrift des § 8 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt entbehrlich. Dagegen ist es erforderlich, die Vollzugsbeamten zu ermächtigen, die zur Einhaltung der Vorschriften erforderlichen Maßnahmen zu treffen.

Satz 2 erstreckt die Strafbarkeit wegen Widerstandes gegen inländische Beamte auch auf die Kontrollbeamten anderer Vertragsstaaten; eine entsprechende Verpflichtung ergibt sich aus Artikel 9 Abs. 10 des Übereinkommens.

Absatz 4

Nach Artikel 9 Abs. 5 Satz 2 und Abs. 6 des Übereinkommens sind die Kontrollbeamten berechtigt, an Bord des kontrollierten Fahrzeugs Untersuchungen vorzunehmen. Im Interesse einer möglichst umfassenden und vollständigen Überwachung soll sich die Kontrolle unter bestimmten Voraussetzungen auch auf die Wohnräume der Besatzungsmitglieder erstrecken dürfen.

Zu Artikel 5

Diese den Artikel 19 Abs. 1 Satz 2 des Grundgesetzes berücksichtigende Bestimmung ist im Hinblick auf die den Kontrollbeamten nach Artikel 4 Abs. 4 eingeräumte Befugnis erforderlich.

Zu Artikel 6

In Ausführung der in Artikel 8 Abs. 1 und 2 des Übereinkommens übernommenen Verpflichtung ist es erforderlich, durch Ordnungswidrigkeitstatbestände die Durchführung der Bestimmungen des Übereinkommens im Hoheitsbereich und gegenüber den inländischen Fahrzeugen auch auf der hohen See zu sichern. Die Vorschrift trägt der in Artikel 1 Abs. 2 des Übereinkommens getroffenen Unterscheidung zwischen „Fischereifahrzeug“ und „Fahrzeug“ Rechnung.

Die Bußgeldandrohung in Absatz 2 unterscheidet zwischen Verstößen mit minderschwerem und schwerem Unrechtsgehalt. Zu den ersteren gehören Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften über die Identifizierung und Kennzeichnung von Fischereifahrzeugen und -gerät. Verstöße gegen Bestimmungen über das Führen, Zeigen oder Setzen von Sicht-

zeichen und das Benutzen von Schallsignalen sowie über das Verhalten der Fahrzeuge hingegen wiegen schwerer, so daß die Androhung eines höheren Bußgeldes angezeigt erscheint.

Die in Absatz 3 vorgenommene Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern erscheint im Hinblick auf die Überwachungsregelung in Artikel 4 zweckmäßig. Demnach sind die Länderbehörden für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten in den Fällen zuständig, in denen die Länder für ihren Hoheitsbereich auch die Überwachungskompetenz besitzen. Verstöße gegen die Regeln der Anlagen III und IV des Übereinkommens sollen vom Bundesminister für Verkehr oder von den von ihm bestimmten Behörden verfolgt und geahndet werden, weil es sich bei diesen Regeln weitgehend um schiffahrtspolizeiliche Bestimmungen handelt.

Zu Artikel 7

Das Übereinkommen sowie die nach Artikel 2 dieses Gesetzes zu erlassenden Rechtsverordnungen sollen auch auf das Land Berlin Anwendung finden; das Gesetz enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 8

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

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Übereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Da das Übereinkommen die internationale Konvention von 1882 ablösen soll, sind die bisherigen Gesetze zur Durchführung der Konvention zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens aufzuheben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit zusätzlichen Kosten belastet. Dabei wird davon ausgegangen, daß die Überwachungsmaßnahmen, wie bisher schon, im Rahmen der allgemeinen schiffahrt- und fischereipolizeilichen Tätigkeit durchgeführt werden und daß Verstöße — mit anschließendem Bußgeldverfahren — nach den bisherigen Erfahrungen nur vereinzelt festgestellt werden.

Übereinkommen
über das Verhalten beim Fischfang im Nordatlantik
Convention
on Conduct of Fishing Operations in the North Atlantic
Convention
sur l'exercice de la pêche dans l'Atlantique Nord

(Übersetzung)

The Governments of Belgium, Canada, Denmark, the French Republic, the Federal Republic of Germany, Iceland, Ireland, Italy, Luxembourg, the Netherlands, Norway, the Polish People's Republic, Portugal, Spain, Sweden, the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the United States of America,

Les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, de la Belgique, du Canada, du Danemark, de l'Espagne, des Etats-Unis d'Amérique, de la République Française, de l'Irlande, de l'Islande, de l'Italie, du Luxembourg, de la Norvège, des Pays-Bas, de la République Populaire de Pologne, du Portugal, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de la Suède, et de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques,

Die Regierungen Belgiens, Kanadas, Dänemarks, der Französischen Republik, der Bundesrepublik Deutschland, Islands, Irlands, Italiens, Luxemburgs, der Niederlande, Norwegens, der Volksrepublik Polen, Portugals, Spaniens, Schwedens, der Vereinigten Staaten von Amerika, der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken und des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland —

Desiring to ensure good order and conduct on the fishing grounds in the North Atlantic area;

Désireux d'assurer l'ordre et la discipline sur les lieux de pêche dans la zone de l'Atlantique Nord,

von dem Wunsche geleitet, Ordnung und ein geregeltes Verhalten auf den Fangplätzen im Bereich des Nordatlantiks sicherzustellen, —

Have agreed as follows:

Sont convenus de ce qui suit:

haben folgendes vereinbart:

Article 1

(1) The present Convention applies to the waters of the Atlantic and Arctic Oceans and their dependent seas which are more specifically defined in Annex I to this Convention.

Article 1

(1) La présente Convention s'applique aux eaux de l'Océan Atlantique, de l'Océan Arctique et de leurs mers tributaires qui sont définies avec plus de précision à l'Annexe I de la présente Convention.

Artikel 1

(1) Dieses Übereinkommen findet Anwendung in den Gewässern des Atlantischen Ozeans, des Nordpolarmeers und deren Nebengewässern, die in Anlage I zu diesem Übereinkommen umschrieben sind.

(2) In this Convention

(2) Au sens de la présente Convention

(2) In diesem Übereinkommen

"fishing vessel" means any vessel engaged in the business of catching fish;

L'expression «bateau de pêche» signifie tout bateau utilisé à titre professionnel pour la capture du poisson.

bedeutet „Fischereifahrzeug“ jedes Schiff, das zum gewerblichen Fischfang eingesetzt wird,

"vessel" means any fishing vessel and any vessel engaged in the business of processing fish or providing supplies or services to fishing vessels.

Le terme «bateau» signifie tout bateau de pêche et tout bateau utilisé à titre professionnel à la transformation du poisson ou à la fourniture de matériel ou de services aux bateaux de pêche.

bedeutet „Fahrzeug“ jedes Fischereifahrzeug und jedes sonstige Schiff, das gewerbsmäßig zur Verarbeitung von Fisch oder zur Versorgung oder Betreuung von Fischereifahrzeugen eingesetzt wird.

Article 2

Nothing in this Convention shall be deemed to affect the rights, claims or views of any Contracting Party in regard to the limits of territorial waters or national fishery limits, or of the jurisdiction of a coastal State over fisheries.

Article 2

Rien, dans la présente Convention, ne peut être considéré comme portant atteinte aux droits, aux réclamations ou aux vues d'une Partie Contractante, en ce qui concerne les limites des eaux territoriales ou les limites nationales de pêche ou la juridiction d'un Etat riverain sur les pêcheries.

Artikel 2

Dieses Übereinkommen berührt nicht die Rechte, Ansprüche oder Auffassungen einer Vertragspartei in bezug auf die Grenzen der Hoheitsgewässer oder die staatlichen Fischereigrenzen oder die Fischereihoheit eines Küstenstaats.

Article 3

(1) The fishing vessels of each Contracting Party shall be registered and marked in accordance with the regulations of that Party in order to ensure their identification at sea.

(2) The competent authority of each Contracting Party shall specify one or more letters and a series of numbers for each port or district.

(3) Each Contracting Party shall draw up a list showing these letters.

(4) This list, and all modifications which may subsequently be made in it, shall be notified to the other Contracting Parties.

(5) The provisions of Annex II to this Convention shall apply to fishing vessels and their small boats and fishing implements.

Article 4

(1) In addition to complying with the rules relating to signals as prescribed in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, the fishing vessels of each Contracting Party shall comply with the provisions of Annex III to this Convention.

(2) No other additional light and sound signals than those provided in the Annex shall be used.

Article 5

Nets, lines and other gear anchored in the sea and nets or lines which drift in the sea shall be marked in order to indicate their position and extent. The marking shall be in accordance with the provisions of Annex IV to this Convention.

Article 6

(1) Subject to compliance with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea all vessels shall conduct their operations so as not to interfere with the operations of fishing vessels or fishing gear and shall conform to the provisions of Annex V to this Convention.

(2) For the better implementation of these provisions the competent authorities of Contracting Parties may at their discretion notify the competent authorities of other Contracting Parties likely to be concerned of concentrations or probable concentrations known to them of fishing vessels or fishing gear, and Contracting Parties receiving such notification shall take such steps as are practi-

Article 3

(1) Les bateaux de pêche de chaque Partie Contractante sont enregistrés et marqués conformément à la réglementation interne de chaque Partie de façon à assurer leur identification en mer.

(2) L'autorité compétente de chaque Partie Contractante désigne une ou plusieurs lettres et une série de chiffres pour chaque port ou circonscription maritime.

(3) Chacune des Parties Contractantes établit une liste de ces lettres.

(4) Cette liste et toutes les modifications qui pourront y être apportées par la suite sont notifiées aux autres Parties Contractantes.

(5) Les dispositions de l'Annexe II de la Convention s'appliquent aux bateaux de pêche, à leurs embarcations et à leur matériel de pêche.

Article 4

(1) En plus des règles relatives aux signaux prescrites par le Règlement international pour prévenir les abordages en mer, les bateaux de pêche de chaque Partie Contractante se conforment aux dispositions de l'Annexe III de la présente Convention.

(2) Il est interdit d'utiliser d'autres feux ou signaux phoniques supplémentaires que ceux prévus à l'Annexe.

Article 5

Les filets, les lignes et autres engins mouillés en mer, ainsi que les filets ou les lignes dérivants, doivent être marqués de façon à signaler leur position et leur étendue. Le marquage doit être conforme aux dispositions de l'Annexe IV de la présente Convention.

Article 6

(1) Sous réserve de l'observation du Règlement international pour prévenir les abordages en mer, tous les bateaux doivent manœuvrer de manière à ne pas gêner les opérations des bateaux de pêche et à ne pas déranger les engins de pêche et doivent se conformer aux dispositions de l'Annexe V de la présente Convention.

(2) En vue d'assurer l'application de ces dispositions, les autorités compétentes des Parties Contractantes peuvent, de leur propre initiative, notifier aux autorités compétentes d'autres Parties Contractantes susceptibles d'être intéressées, les concentrations ou concentrations probables de bateaux de pêche ou d'engins de pêche dont elles ont connaissance; les Parties Contractantes qui reçoivent de

Artikel 3

(1) Die Fischereifahrzeuge jeder Vertragspartei werden nach deren Rechtsvorschriften registriert und gekennzeichnet, um ihre Identifizierung auf See sicherzustellen.

(2) Die zuständige Behörde jeder Vertragspartei setzt für jeden Hafen oder Seebezirk einen oder mehrere Buchstaben und eine Reihe von Zahlen fest.

(3) Jede Vertragspartei erstellt ein Verzeichnis dieser Buchstaben.

(4) Dieses Verzeichnis und alle nachträglich daran vorgenommenen Änderungen werden den anderen Vertragsparteien notifiziert.

(5) Die Bestimmungen der Anlage II zu diesem Übereinkommen finden auf Fischereifahrzeuge und ihre Beiboote und Fanggeräte Anwendung.

Artikel 4

(1) Zusätzlich zu den Vorschriften über Signale, die in den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See enthalten sind, haben die Fischereifahrzeuge der Vertragsparteien die Bestimmungen der Anlage III zu diesem Übereinkommen zu befolgen.

(2) Andere zusätzliche Licht- und Schallsignale als die in der Anlage vorgesehenen dürfen nicht benutzt werden.

Artikel 5

Netze, Leinen und sonstige Geräte, die in der See verankert sind, sowie Netze oder Leinen, die in der See treiben, sind so zu kennzeichnen, daß ihre Position und Ausdehnung erkennbar sind. Die Kennzeichnung hat den Bestimmungen der Anlage IV zu diesem Übereinkommen zu entsprechen.

Artikel 6

(1) Vorbehaltlich der Befolgung der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See haben alle Fahrzeuge sich so zu verhalten, daß sie die Tätigkeit von Fischereifahrzeugen oder deren Fanggerät nicht behindern; sie haben die Bestimmungen der Anlage V zu diesem Übereinkommen zu beachten.

(2) Zur besseren Durchführung dieser Bestimmungen können die zuständigen Behörden der Vertragsparteien nach ihrem Ermessen ihnen bekannte, tatsächliche oder zu erwartende Ansammlungen von Fischereifahrzeugen oder Fanggeräten den zuständigen Behörden anderer Vertragsparteien notifizieren, die wahrscheinlich davon betroffen sind; Vertragsparteien, die eine derartige Notifikation erhalten, unter-

cable to inform their vessels thereof. The authorised officers appointed in accordance with Article 9 of this Convention may also draw the attention of vessels to fishing gear placed in the sea.

Article 7

(1) In any dispute that arises between the nationals of different Contracting Parties concerning damaged gear or damage to vessels resulting from entanglement of gear, the following procedure will apply in the absence of agreement among the Contracting Parties concerning the resolution of such disputes:

At the request of the Contracting Party of a complainant each Contracting Party concerned will appoint a review board or other appropriate authority for handling the claim. These boards or other authorities will examine the facts and endeavour to bring about a settlement.

(2) These arrangements are without prejudice to the rights of complainants to prosecute their claims by way of ordinary legal procedure.

Article 8

(1) Each Contracting Party undertakes to take such measures as may be appropriate to implement and enforce the provisions of this Convention with respect to its vessels and gear.

(2) Within the area where a coastal State has jurisdiction over fisheries, the implementation and enforcement of the provisions of this Convention shall be the responsibility of the coastal State.

(3) Within that area the coastal State may make special rules and exemptions from any of the Rules in Annexes II to V to this Convention for vessels or gear which by reason of their size or type operate or are set only in coastal waters, provided that there shall be no discrimination in form or in fact against vessels of other Contracting Parties entitled to fish in those waters. Before making special rules and exemptions under this paragraph in respect of areas in which foreign fishing vessels operate a Contracting Party shall inform the Contracting Parties concerned of their intentions and consult them if they so wish.

telles notifications, prennent toutes dispositions pratiques pour en informer leurs bateaux. Les Officiers autorisés désignés en application de l'Article 9 de la Convention peuvent également attirer l'attention des bateaux sur les engins disposés en mer.

Article 7

(1) Dans tout différend survenu entre les ressortissants de différentes Parties Contractantes au sujet d'un dommage causé à des engins, ou à des bateaux, du fait d'enchevêtrement d'engins, et en l'absence d'accord entre les Parties Contractantes relatif au règlement de ce différend, la procédure suivante est applicable:

A la demande de la Partie Contractante de la nationalité du plaignant, chacune des Parties Contractantes concernées désigne une commission d'enquête ou toute autre autorité appropriée pour instruire la réclamation. Ces commissions ou autres autorités examinent les faits et s'efforcent d'aboutir à un règlement.

(2) Ces dispositions ne portent pas atteinte aux droits des plaignants de poursuivre leur action en dommages et intérêts par les voies de droit ordinaires.

Article 8

(1) Chaque Partie Contractante s'engage à prendre les mesures appropriées en vue de mettre en vigueur et de faire observer les dispositions de la présente Convention à l'égard de ses bateaux et de leurs engins.

(2) A l'intérieur de la zone de pêche soumise à sa juridiction, l'Etat riverain est responsable de la mise en vigueur et de l'observation des dispositions de la présente Convention.

(3) A l'intérieur de cette zone, l'Etat riverain peut prévoir des règles spéciales et des exemptions à l'une quelconque des règles des Annexes II à V de la présente Convention, pour les bateaux ou engins qui, en raison de leurs dimensions ou de leur type, n'opèrent ou ne sont utilisés que dans ses eaux côtières, à la condition qu'il n'en résulte aucune discrimination ni en droit ni en fait à l'encontre des bateaux des autres Parties Contractantes ayant le droit de pêcher dans ces eaux. Avant d'établir de telles règles ou exemptions spéciales en application des dispositions du présent paragraphe, pour des zones à l'intérieur desquelles opèrent des bateaux de pêche étrangers, une Partie Contractante doit informer de son intention les Parties Contractantes concernées et les consulter si celles-ci le désirent.

nehmen alle durchführbaren Schritte, um ihre Fahrzeuge darüber zu unterrichten. Die nach Artikel 9 bevollmächtigten Beamten können ebenfalls Fahrzeuge auf in der See ausgebrachtes Fanggerät aufmerksam machen.

Artikel 7

(1) Entsteht zwischen Staatsangehörigen verschiedener Vertragsparteien eine Streitigkeit wegen beschädigten Geräts oder wegen Schäden an Fahrzeugen infolge Verwicklung des Geräts, so findet in Ermangelung einer Einigung zwischen den Vertragsparteien über die Beilegung derartiger Streitigkeiten folgendes Verfahren Anwendung:

Auf Antrag der Vertragspartei eines Beschwerdeführers bestellt jede Vertragspartei eine Prüfungskommission oder eine sonstige geeignete Stelle zur Behandlung des Anspruchs. Diese Kommissionen oder sonstigen Stellen untersuchen den Tatbestand und bemühen sich um eine Beilegung.

(2) Diese Regelung berührt nicht das Recht der Beschwerdeführer, ihre Ansprüche im ordentlichen Gerichtsverfahren geltend zu machen.

Artikel 8

(1) Jede Vertragspartei verpflichtet sich, in bezug auf ihre Fahrzeuge und deren Gerät geeignete Maßnahmen zur Durchführung dieses Übereinkommens zu treffen.

(2) In dem Gebiet, in dem ein Küstenstaat die Fischereihoheit besitzt, ist die Durchführung dieses Übereinkommens Aufgabe des Küstenstaats.

(3) Für dieses Gebiet kann der Küstenstaat besondere Regeln aufstellen und Befreiungen von Regeln der Anlagen II bis V für solche Fahrzeuge oder Geräte erteilen, die wegen ihrer Größe oder Art nur in Küstengewässern verwendet werden, vorausgesetzt, daß dies weder de jure noch de facto eine Diskriminierung gegenüber den zum Fischen in diesen Gewässern berechtigten Fahrzeugen anderer Vertragsparteien zur Folge hat. Vor der Festlegung besonderer Regeln und Befreiungen aufgrund dieses Absatzes für Gebiete, in denen ausländische Fischereifahrzeuge tätig sind, gibt die Vertragspartei ihre Absicht den betroffenen Vertragsparteien bekannt und konsultiert sie, wenn sie es wünschen.

Article 9

(1) To facilitate the implementation of the provisions of the Convention the arrangements set out in this Article and in Annex VI to this Convention shall apply outside national fishery limits.

(2) Authorised officers means officers who may be appointed by the Contracting Parties for the purpose of these arrangements.

(3) Any Contracting Party shall, upon the request of another Contracting Party, notify the latter of the names of the authorised officers who have been appointed or of the ships in which such officers are carried.

(4) Authorised officers shall observe whether the provisions of the Convention are being carried out, enquire and report on infringements of the provisions of the Convention, seek information in cases of damage, where desirable draw the attention of vessels of Contracting Parties to the provisions of the Convention, and shall co-operate for these purposes with the authorised officers of other Contracting Parties.

(5) If an authorised officer has reason to believe that a vessel of any Contracting Party is not complying with the provisions of the Convention, he may identify the vessel, seek to obtain the necessary information from the vessel and report. If the matter is sufficiently serious, he may order the vessel to stop and, if it is necessary in order to verify the facts of the case, he may board the vessel for enquiry and report.

(6) If an authorised officer has reason to believe that a vessel or its gear has caused damage to a vessel or fishing gear and that this may be due to a breach of the Convention, he may, under the same conditions as in the preceding paragraph, order any vessel concerned to stop and board it for enquiry and report.

(7) An authorised officer shall not order a fishing vessel to stop while it is actually fishing or engaged in shooting or hauling gear except in an emergency to avoid damage to vessels or gear.

(8) An authorised officer shall not pursue his enquiries further than is necessary to satisfy him either that there has been no breach of the Convention, or, where it appears to him that a breach has occurred, to secure

Article 9

(1) En vue de faciliter l'application de la Convention, les dispositions du présent Article et de l'Annexe VI de ladite Convention sont applicables en dehors des limites nationales de pêche.

(2) L'expression «Officiers autorisés» signifie les Officiers que les Parties Contractantes peuvent désigner au titre des présentes dispositions.

(3) Toute Partie Contractante, à la demande d'une autre Partie Contractante, notifie à cette dernière les noms des Officiers autorisés qu'elle a désignés au titre des présentes dispositions, ou les noms des bâtiments à bord desquels ils sont embarqués.

(4) Les Officiers autorisés veillent à l'application des dispositions de la Convention, enquêtent, et rendent compte des cas d'infractions à ces dispositions, s'informent dans les cas de dommages, appellent s'il y a lieu l'attention des patrons des bateaux des Parties Contractantes sur les dispositions de la Convention, et coopèrent à ces fins avec les Officiers autorisés des autres Parties Contractantes.

(5) Lorsqu'un Officier autorisé a lieu de croire qu'un bateau d'une Partie Contractante quelconque ne respecte pas les dispositions de la Convention, il peut procéder à l'identification du bateau, s'efforcer d'obtenir de ce bateau les renseignements nécessaires et établir un rapport. Si le cas est suffisamment sérieux, il peut donner l'ordre au bateau de stopper et, s'il apparaît nécessaire de vérifier les faits, monter à bord pour enquêter et établir un rapport.

(6) Si un Officier autorisé a lieu de croire qu'un bateau ou ses engins ont causé un dommage à un autre bateau ou à ses engins et que cet incident est dû à une infraction à la Convention, il peut, dans les conditions indiquées au paragraphe précédent, donner à tout bateau concerné l'ordre de stopper et monter à bord pour enquêter et établir un rapport.

(7) Les Officiers autorisés ne doivent pas donner à un bateau de pêche l'ordre de stopper pendant que celui-ci est en train de pêcher, de mettre à l'eau ou de remonter ses filets, sauf en cas d'urgence pour éviter des avaries à d'autres bateaux ou engins.

(8) Les Officiers autorisés ne poursuivent pas leurs enquêtes plus loin qu'il n'est nécessaire pour vérifier s'il y a eu infraction aux dispositions de la Convention, ou, s'ils estiment qu'il y a eu infraction, pour obtenir des

Artikel 9

(1) Zur leichteren Durchführung dieses Übereinkommens gelten außerhalb der staatlichen Fischereigrenzen die in diesem Artikel und in Anlage VI zu diesem Übereinkommen enthaltenen Regelungen.

(2) Bevollmächtigte Beamte sind Beamte, die von den Vertragsparteien für die Zwecke dieser Regelungen bestellt werden können.

(3) Jede Vertragspartei notifiziert auf Antrag einer anderen Vertragspartei dieser die Namen der bevollmächtigten Beamten, die bestellt worden sind, oder der Schiffe, auf denen sie stationiert sind.

(4) Die bevollmächtigten Beamten beobachten, ob die Bestimmungen des Übereinkommens durchgeführt werden, untersuchen und melden Verstöße, holen in Schadensfällen Auskünfte ein und weisen gegebenenfalls Fahrzeuge von Vertragsparteien auf die Bestimmungen hin; sie arbeiten zu diesem Zweck mit den bevollmächtigten Beamten anderer Vertragsparteien zusammen.

(5) Hat ein bevollmächtigter Beamter Grund zu der Annahme, daß ein Fahrzeug einer Vertragspartei dieses Übereinkommen nicht befolgt, so kann er das Fahrzeug feststellen, die notwendigen Auskünfte von ihm anfordern und einen Bericht anfertigen. Ist die Angelegenheit hinreichend schwerwiegend, so kann er das Fahrzeug anhalten und, falls dies zur Feststellung des Tatbestands notwendig ist, sich zwecks Untersuchung und Anfertigung eines Berichts an Bord des Fahrzeugs begeben.

(6) Hat ein bevollmächtigter Beamter Grund zu der Annahme, daß ein Fahrzeug oder dessen Gerät ein anderes Fahrzeug oder Fanggerät beschädigt hat und daß dies möglicherweise einem Verstoß gegen das Übereinkommen zuzuschreiben ist, so kann er unter den gleichen Bedingungen wie in Absatz 5 jedes in Betracht kommende Fahrzeug anhalten und sich zwecks Untersuchung und Anfertigung eines Berichts an Bord des Fahrzeugs begeben.

(7) Ein bevollmächtigter Beamter darf ein Fischereifahrzeug nicht anhalten, während es gerade fischt oder sein Gerät ausbringt oder einholt, es sei denn in Notfällen zur Vermeidung von Schäden an Fahrzeugen oder Gerät.

(8) Ein bevollmächtigter Beamter darf seine Untersuchung nicht weiter betreiben, als dies notwendig ist, um sich entweder davon zu überzeugen, daß kein Verstoß gegen das Übereinkommen vorliegt oder, falls ihm ein

information about the relevant facts, always acting in such a manner that vessels suffer the minimum interference and inconvenience.

(9) An authorised officer may, in case of damage to a vessel or fishing gear, offer to conciliate at sea, and if the parties concerned agree to this, assist them in reaching a settlement. At the request of the parties concerned the authorised officer shall draw up a protocol recording the settlement reached.

(10) Resistance by a vessel to the directions of an authorised officer shall be deemed as resistance to the authority of the flag State of that vessel.

(11) The Contracting Parties shall consider and act on reports of foreign authorised officers under these arrangements on the same basis as reports of national officers. The provisions of this paragraph shall not impose any obligation on a Contracting Party to give the report of a foreign authorised officer a higher evidential value than it would possess in the authorised officer's own country. Contracting Parties shall collaborate in order to facilitate judicial or other proceedings arising from a report of an authorised officer under this Convention.

(12) An authorised officer shall not exercise his powers to board a vessel of another Contracting Party if an authorised officer of that Contracting Party is available and in a position to do so himself.

Article 10

(1) Any Contracting Party may propose amendments to the Articles of this Convention. The text of any proposed amendment shall be sent to the depositary Government, which shall transmit copies thereof to all Contracting Parties and signatory Governments. Any amendment shall take effect on the thirtieth day after its acceptance by all Contracting Parties.

(2) When requested by one-fourth of the Contracting Parties, the depositary Government shall convene a meeting of Contracting Parties to consider the need for amending the Articles of this Convention. Amendments shall be adopted unanimously at such a meeting and shall be notified by the depositary Government to all Contracting Parties and shall take

renseignements sur les faits, et ils se comportent en toute occasion de manière à intervenir et à gêner les bateaux le moins possible.

(9) Lorsque des bateaux ou des engins de pêche ont été endommagés, les Officiers autorisés peuvent offrir de concilier en mer les intéressés, et, avec le consentement des Parties en cause, les aider à parvenir à un règlement. A la demande des Parties en cause, les Officiers autorisés dressent un acte constatant les termes du règlement intervenu.

(10) La résistance opposée par un bateau aux prescriptions d'un Officier autorisé est considérée comme résistance à l'autorité nationale dont dépend ce bateau.

(11) Les Parties Contractantes prennent en considération les rapports des Officiers autorisés étrangers, établis en application des présentes dispositions, et donnent suite à ces rapports, de la même façon que s'ils émanaient de leurs propres Officiers. Les dispositions du présent paragraphe n'imposent à une Partie Contractante aucune obligation de donner au rapport d'un Officier autorisé étranger une force probante supérieure à celle que ce rapport aurait dans le pays de l'Officier dont il émane. Les Parties Contractantes coopèrent pour faciliter les procédures judiciaires ou autres, entamées sur la base du rapport établi par un Officier autorisé en application de la présente Convention.

(12) Les Officiers autorisés n'exercent pas leur pouvoir de monter à bord d'un bateau d'une autre Partie Contractante si un Officier autorisé de cette Partie Contractante est disponible et se trouve en mesure de le faire lui-même.

Article 10

(1) Toute Partie Contractante peut proposer des amendements aux articles de la présente Convention. Le texte de toute proposition d'amendement est adressé au Gouvernement dépositaire qui en transmet des copies à toutes les Parties Contractantes et aux Gouvernements signataires. Tout amendement entre en vigueur le trentième jour qui suit son acceptation par toutes les Parties Contractantes.

(2) A la demande du quart des Parties Contractantes, le Gouvernement dépositaire convoque une réunion des Parties Contractantes pour examiner s'il y a lieu d'amender les articles de la présente Convention. Les amendements sont adoptés à l'unanimité au cours de cette réunion, sont notifiés par le Gouvernement dépositaire à toutes les Parties Contractantes, et

Verstoß vorzuliegen scheint, um sich Informationen über den betreffenden Tatbestand zu verschaffen; dabei hat er stets so vorzugehen, daß die Fahrzeuge so wenig wie möglich behindert oder gestört werden.

(9) Ein bevollmächtigter Beamter kann sich bei Schäden an einem Fahrzeug oder Fanggerät erboten, den Fall auf See zu schlichten, und kann, wenn die betroffenen Parteien dem zustimmen, ihnen helfen, die Angelegenheit beizulegen. Auf Antrag der betroffenen Parteien fertigt der bevollmächtigte Beamte ein Protokoll über die erzielte Beilegung an.

(10) Widerstand eines Fahrzeugs gegen die Anordnungen eines bevollmächtigten Beamten gilt als Widerstand gegen die Hoheitsgewalt des Flaggenstaats dieses Fahrzeugs.

(11) Die Vertragsparteien berücksichtigen Berichte von ausländischen bevollmächtigten Beamten, die im Rahmen dieser Regelung erfolgen, ebenso wie Berichte ihrer eigenen bevollmächtigten Beamten und gehen ihnen ebenso nach. Dieser Absatz verpflichtet eine Vertragspartei nicht, dem Bericht eines ausländischen bevollmächtigten Beamten höhere Beweiskraft zuzubilligen, als dieser Bericht im Staat dieses Beamten besitzen würde. Die Vertragsparteien arbeiten zusammen, um gerichtliche oder sonstige Verfahren zu erleichtern, die sich aus dem Bericht eines bevollmächtigten Beamten nach diesem Übereinkommen ergeben.

(12) Ein bevollmächtigter Beamter übt seine Befugnisse, an Bord eines Fahrzeugs einer anderen Vertragspartei zu gehen, nicht aus, wenn ein bevollmächtigter Beamter dieser Vertragspartei zur Verfügung steht und in der Lage ist, dies selbst zu tun.

Artikel 10

(1) Jede Vertragspartei kann Änderungen dieses Übereinkommens vorschlagen. Der Wortlaut jedes Änderungsvorschlags ist der Verwahrregierung zuzusenden; diese übermittelt allen Vertragsparteien und Unterzeichnerregierungen Abschriften davon. Jede Änderung tritt am dreißigsten Tag nach ihrer Annahme durch alle Vertragsparteien in Kraft.

(2) Auf Ersuchen eines Viertels der Vertragsparteien beraumt die Verwahrregierung eine Tagung der Vertragsparteien zur Erörterung der Frage an, ob eine Änderung dieses Übereinkommens erforderlich ist. Auf dieser Tagung können Änderungen nur einstimmig beschlossen werden; die Verwahrregierung notifiziert sie allen Vertragsparteien; sie treten am

effect on the thirtieth day after they have been accepted by all Contracting Parties.

(3) Notifications of acceptance of amendments shall be sent to the depositary Government.

Article 11

(1) Any Contracting Party may propose amendments to the Annexes to this Convention. The text of any proposed amendment shall be sent to the depositary Government, which shall transmit copies thereof to all Contracting Parties and signatory Governments. The depositary Government shall inform all Contracting Parties of the date on which notices of acceptance of an amendment by two-thirds of the Contracting Parties have been received. The amendment shall take effect with respect to all Contracting Parties on the one hundred and fiftieth day after that date, unless within a period of one hundred and twenty days from the same date any Contracting Party notifies the depositary Government of its objection to the amendment, in which case the amendment will have no effect.

(2) When requested by three Contracting Parties the depositary Government shall convene a meeting of Contracting Parties to consider the need for amending the Annexes to this Convention. An amendment adopted at such a meeting by a two-thirds majority of the Contracting Parties represented shall be notified by the depositary Government to all Contracting Parties and shall take effect with respect to all Contracting Parties on the two hundred and tenth day after the date of notification, unless within one hundred and eighty days from the date of notification any Contracting Party notifies the depositary Government of its objection to the amendment, in which case the amendment will have no effect.

Article 12

The Contracting Parties shall notify the depositary Government of the competent authorities they have designated for the purposes of each of the relevant provisions of this Convention. The depositary Government shall inform the Contracting Parties of any such notification.

Article 13

(1) Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration.

entrent en vigueur le trentième jour après leur acceptation par toutes les Parties Contractantes.

(3) Les notifications d'acceptation de ces amendements sont adressées au Gouvernement dépositaire.

Article 11

(1) Toute Partie Contractante peut proposer des amendements aux Annexes de la présente Convention. Le texte de toute proposition d'amendement est adressé au Gouvernement dépositaire, qui en transmet des copies à toutes les Parties Contractantes et aux Gouvernements signataires. Le Gouvernement dépositaire informe toutes les Parties Contractantes de la date à laquelle il a reçu les notifications d'acceptation d'un amendement par les deux-tiers des Parties Contractantes. L'amendement entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties Contractantes le cent cinquantième jour après cette date, à moins que, dans un délai de cent vingt jours à partir de ladite date, une Partie Contractante ne notifie au Gouvernement dépositaire son opposition à l'amendement, auquel cas l'amendement n'entre pas en vigueur.

(2) A la demande de trois Parties Contractantes, le Gouvernement dépositaire convoque une réunion des Parties Contractantes pour examiner s'il y a lieu d'amender les Annexes de la présente Convention. Un amendement adopté à cette réunion par les deux-tiers des Parties Contractantes représentées est notifié par le Gouvernement dépositaire à toutes les Parties Contractantes, et entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties Contractantes le deux cent dixième jour après la date de cette notification, à moins que dans les cent quatre-vingts jours à partir de la date de la notification, une Partie Contractante ne notifie au Gouvernement dépositaire son opposition à l'amendement, auquel cas l'amendement n'entre pas en vigueur.

Article 12

Les Parties Contractantes notifient au Gouvernement dépositaire les noms des autorités compétentes qu'elles ont désignées en application des dispositions pertinentes de la présente Convention. Le Gouvernement dépositaire informe les Parties Contractantes de toutes ces notifications.

Article 13

(1) Tout litige entre deux ou plusieurs Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention qui ne peut être réglé par voie de négociation, est, à la demande de l'une des Parties intéressées, soumis à l'arbitrage.

dreißigsten Tag nach ihrer Annahme durch alle Vertragsparteien in Kraft.

(3) Notifikationen über die Annahme von Änderungen sind der Verwahrregierung zuzuleiten.

Artikel 11

(1) Jede Vertragspartei kann Änderungen der Anlagen zu diesem Übereinkommen vorschlagen. Der Wortlaut jedes Änderungsvorschlags ist der Verwahrregierung zuzusenden; diese übermittelt allen Vertragsparteien und Unterzeichnerregierungen Abschriften davon. Die Verwahrregierung gibt allen Vertragsparteien den Zeitpunkt bekannt, an dem die Notifikationen über die Annahme eines Änderungsvorschlags durch zwei Drittel der Vertragsparteien eingegangen sind. Der Änderungsvorschlag tritt für alle Vertragsparteien am einhundertfünfzigsten Tag nach diesem Zeitpunkt in Kraft, sofern nicht binnen einhundertzwanzig Tagen nach diesem Zeitpunkt eine Vertragspartei der Verwahrregierung ihren Einspruch gegen den Änderungsvorschlag notifiziert; in diesem Falle tritt er nicht in Kraft.

(2) Auf Ersuchen von drei Vertragsparteien beraumt die Verwahrregierung eine Tagung der Vertragsparteien zur Erörterung der Frage an, ob eine Änderung der Anlagen zu diesem Übereinkommen erforderlich ist. Eine auf dieser Tagung von einer Zweidrittelmehrheit der vertretenen Vertragsparteien beschlossene Änderung notifiziert die Verwahrregierung allen Vertragsparteien; sie tritt für alle Vertragsparteien am zweihundertzehnten Tag nach dem Zeitpunkt der Notifizierung in Kraft, sofern nicht binnen einhundertachtzig Tagen nach diesem Zeitpunkt eine Vertragspartei der Verwahrregierung ihren Einspruch gegen die Änderung notifiziert; in diesem Falle tritt sie nicht in Kraft.

Artikel 12

Die Vertragsparteien notifizieren der Verwahrregierung die zuständigen Behörden, die sie zur Handhabung dieses Übereinkommens bestellt haben. Die Verwahrregierung unterrichtet die Vertragsparteien über jede derartige Notifizierung.

Artikel 13

(1) Jede Streitigkeit zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, die nicht durch Verhandlungen beigelegt werden kann, wird auf Antrag einer von ihnen einem Schiedsverfahren unterworfen.

(2) The request for arbitration shall include a description of the claim to be submitted and a summary statement of the grounds on which the claim is based.

(3) Unless the parties agree otherwise, the arbitration commission shall be composed of one member appointed by each party to the dispute and an additional member, who shall be the chairman, chosen in common agreement between the parties. The arbitration commission shall decide on the matters placed before it by simple majority and its decisions shall be binding on the parties. Other details of procedure shall be determined by special agreement between the parties.

(4) Notwithstanding the provisions of paragraph (3), the parties may agree to submit the dispute to arbitration in accordance with another arrangement operating between the parties.

(5) If within six months from the date of the request for arbitration the parties are unable to agree on the organisation of the arbitration, any one of those parties may refer the dispute [as referred to in paragraph (1)] to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

(6) Notwithstanding the provision of paragraph (1), the parties may agree to submit the dispute to the International Court of Justice.

Article 14

(1) Except as provided in paragraphs (2) and (3) below and paragraph (3) of Article 17, no reservations may be made to the present Convention without the agreement of the Contracting Parties and signatory Governments. When one year has elapsed after the entry into force of the Convention, the agreement of the Contracting Parties only shall be required.

(2) At the time of signature, ratification, approval or accession any State may make a reservation to Article 13 of the present Convention.

(3) Any State may, at the time of signature, ratification, approval or accession, make a reservation to paragraphs (5) and (6) of Article 9 with respect to one or more of the other Contracting Parties or signatory Governments.

(4) Any State which has made a reservation in accordance with the preceding paragraphs or paragraph (3) of Article 17 may at any time with-

(2) La demande d'arbitrage précise l'objet de la réclamation soumise à l'arbitrage et expose succinctement les motifs sur lesquels elle se fonde.

(3) A moins que les Parties au litige n'en conviennent autrement, lesdites Parties désignent chacune un membre de la Commission d'arbitrage et choisissent d'un commun accord un membre supplémentaire pour en assumer la présidence. La Commission d'arbitrage statue sur les affaires qui lui sont soumises à la majorité simple, et ses décisions sont obligatoires pour les Parties. Les autres modalités de la procédure sont fixées par accord spécial entre les Parties.

(4) Par dérogation aux dispositions du paragraphe (3), les Parties peuvent convenir de soumettre le litige à l'arbitrage selon une autre procédure en vigueur entre elles.

(5) Si, dans les six mois qui suivent la date d'une demande d'arbitrage, les Parties n'ont pu se mettre d'accord sur l'organisation de celui-ci, l'une quelconque des Parties intéressées peut soumettre le litige [au sens du paragraphe (1)] à la Cour Internationale de Justice par voie de requête conforme aux statuts de la Cour.

(6) Par dérogation aux dispositions du paragraphe (1), les Parties peuvent convenir de soumettre directement le litige à la Cour Internationale de Justice.

Article 14

(1) Sauf dans les cas prévus aux paragraphes (2) et (3) ci-dessous et au paragraphe (3) de l'Article 17, aucune réserve ne peut être faite à la présente Convention sans l'accord des Parties Contractantes et des Gouvernements signataires. Un an après l'entrée en vigueur de la Convention, seul l'accord des Parties Contractantes est requis.

(2) Au moment de la signature, de la ratification, de l'approbation ou de l'adhésion, tout Etat peut faire une réserve à l'Article 13 de la présente Convention.

(3) Tout Etat peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'approbation ou de l'adhésion, faire une réserve aux paragraphes (5) et (6) de l'Article 9 à l'égard d'une ou de plusieurs Parties Contractantes ou Gouvernements signataires.

(4) Toute Partie Contractante qui a fait une réserve conformément aux paragraphes précédents ou au paragraphe (3) de l'Article 17 peut à tout

(2) Der Antrag auf ein Schiedsverfahren muß eine Beschreibung des Anspruchs und eine kurze Darlegung der Gründe enthalten, auf die sich dieser Anspruch stützt.

(3) Sofern die Parteien nichts anderes vereinbaren, besteht die Schiedskommission aus je einem von den Streitparteien benannten Mitglied und einem zusätzlichen Mitglied, das den Vorsitz führt und einvernehmlich von den Parteien gewählt wird. Die Schiedskommission entscheidet über die ihr vorgelegten Angelegenheiten durch einfache Mehrheit; ihre Entscheidungen sind für die Parteien bindend. Weitere Verfahrensfragen werden durch Sonderabmachungen zwischen den Parteien geregelt.

(4) Ungeachtet des Absatzes 3 können sich die Parteien darauf einigen, die Streitigkeiten einem Schiedsverfahren nach einer anderen zwischen ihnen bestehenden Vereinbarung zu unterwerfen.

(5) Können sich die Parteien binnen sechs Monaten nach dem Datum des Antrags auf ein Schiedsverfahren nicht über die Organisation dieses Verfahrens einigen, so kann jede der Parteien die Streitigkeit (im Sinne von Absatz 1) vor den Internationalen Gerichtshof bringen, indem sie entsprechend dem Statut des Gerichtshofs Klage erhebt.

(6) Ungeachtet des Absatzes 1 können die Parteien vereinbaren, die Streitigkeit direkt vor den Internationalen Gerichtshof zu bringen.

Artikel 14

(1) Mit Ausnahme der in den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels und der in Artikel 17 Absatz 3 vorgesehenen Fälle können Vorbehalte zu diesem Übereinkommen nicht ohne Zustimmung der Vertragsparteien und der Unterzeichnerregierungen eingelegt werden. Nach Ablauf eines Jahres seit Inkrafttreten des Übereinkommens ist lediglich die Zustimmung der Vertragsparteien erforderlich.

(2) Bei der Unterzeichnung, der Ratifizierung, der Genehmigung oder dem Beitritt kann jeder Staat einen Vorbehalt zu Artikel 13 einlegen.

(3) Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung, der Ratifizierung, der Genehmigung oder dem Beitritt einen Vorbehalt zu Artikel 9 Absätze 5 und 6 in bezug auf eine oder mehrere Vertragsparteien oder Unterzeichnerregierungen einlegen.

(4) Jeder Staat, der nach den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels oder nach Artikel 17 Absatz 3 einen Vorbehalt eingelegt hat, kann ihn jeder-

draw the reservation by a communication to that effect addressed to the depositary Government.

Article 15

The present Convention shall be open for signature at London from 1st June to 30th November, 1967. It is subject to ratification or approval. The instruments of ratification or approval shall be deposited as soon as possible with the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

Article 16

(1) The present Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date of deposit of the tenth instrument of ratification or approval.

(2) Thereafter the Convention shall enter into force for each State on the ninetieth day after deposit of its instrument of ratification or approval.

Article 17

(1) Any State which has not signed the Convention may accede thereto at any time after the Convention has entered into force, provided that three-fourths of the Contracting Parties and signatory Governments agree to the proposed accession. When one year has elapsed after the entry into force of the Convention, the agreement of three-fourths of the Contracting Parties only shall be required.

(2) Accession shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. The Convention shall enter into force for each acceding State on the ninetieth day after the deposit of its instrument of accession.

(3) At any time up to the entry into force of the Convention for a State which accedes under this Article, a Contracting Party may make a reservation to paragraphs (5) and (6) of Article 9 with respect to that State.

Article 18

(1) Any Contracting Party may, when depositing its instrument of ratification, approval or accession, or at any later date, by declaration addressed to the depositary Government, extend this Convention to any territory or territories for whose international relations it is responsible. The provisions of this Convention shall enter into force for such territory or territories on the ninetieth day after receipt of such declaration, or on the date on which the Convention enters

moment retirer cette réserve en adressant à cet effet une communication au Gouvernement dépositaire.

Article 15

La présente Convention sera ouverte à la signature, à Londres, du 1^{er} juin au 30 novembre 1967. Elle sera soumise à ratification ou à approbation. Les instruments de ratification ou d'approbation seront déposés le plus rapidement possible auprès du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

Article 16

(1) La présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt dixième jour qui suivra la date du dépôt du dixième instrument de ratification ou d'approbation.

(2) Par la suite, la Convention entrera en vigueur pour chaque Etat le quatre-vingt dixième jour qui suivra la date de dépôt de son instrument de ratification ou d'approbation.

Article 17

(1) Après l'entrée en vigueur de la Convention, tout Etat qui ne l'a pas encore signée peut y adhérer à tout moment, sous réserve de l'accord des trois-quarts des Parties Contractantes et Gouvernements signataires. Un an après l'entrée en vigueur de la Convention, seul l'accord des trois-quarts des Parties Contractantes est requis.

(2) L'adhésion s'effectue par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. La Convention entre en vigueur, pour chaque Etat qui y adhère, le quatre-vingt dixième jour suivant le dépôt de son instrument d'adhésion.

(3) Avant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard d'un Etat qui y adhère en vertu du présent Article, une Partie Contractante peut à tout moment formuler une réserve aux paragraphes (5) et (6) de l'Article 9 à l'égard de cet Etat.

Article 18

(1) Toute Partie Contractante peut, à l'occasion du dépôt de son instrument de ratification, d'approbation ou d'adhésion, ou à une date ultérieure quelconque, étendre la présente Convention par voie de déclaration adressée au Gouvernement dépositaire, à tout territoire ou tous territoires dont cette Partie Contractante assure les relations internationales. Les dispositions de la présente Convention entrent en vigueur pour ce ou ces territoires soit le quatre-vingt dixième jour

zeit durch eine entsprechende Mitteilung an die Verwahrregierung zurückziehen.

Artikel 15

Dieses Übereinkommen liegt vom 1. Juni bis 30. November 1967 in London zur Unterzeichnung auf. Es bedarf der Ratifizierung oder Genehmigung. Die Ratifikations- oder Genehmigungs-urkunden sind so bald wie möglich bei der Regierung des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland zu hinterlegen.

Artikel 16

(1) Dieses Übereinkommen tritt am neunzigsten Tag nach Hinterlegung der zehnten Ratifikations- oder Genehmigungsurkunde in Kraft.

(2) Danach tritt es für jeden Staat am neunzigsten Tag nach Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Genehmigungsurkunde in Kraft.

Artikel 17

(1) Jeder Staat, der das Übereinkommen nicht unterzeichnet hat, kann ihm jederzeit nach dessen Inkrafttreten beitreten, wenn drei Viertel der Vertragsparteien und Unterzeichnerregierungen dem beabsichtigten Beitritt zustimmen. Nach Ablauf eines Jahres seit Inkrafttreten des Übereinkommens ist lediglich die Zustimmung von drei Vierteln der Vertragsparteien erforderlich.

(2) Der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde bei der Regierung des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland. Das Übereinkommen tritt für jeden beitretenden Staat am neunzigsten Tag nach Hinterlegung seiner Beitrittsurkunde in Kraft.

(3) Bis zum Inkrafttreten des Übereinkommens für einen Staat, der nach diesem Artikel beitrifft, kann eine Vertragspartei in bezug auf diesen Staat jederzeit einen Vorbehalt zu Artikel 9 Absätze 5 und 6 einlegen.

Artikel 18

(1) Jede Vertragspartei kann bei der Hinterlegung ihrer Ratifikations-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde oder jederzeit danach durch eine an die Verwahrregierung gerichtete Erklärung dieses Übereinkommen auf einzelne oder alle Hoheitsgebiete erstrecken, für deren internationale Beziehungen sie verantwortlich ist. Für jedes derartige Hoheitsgebiet tritt dieses Übereinkommen am neunzigsten Tag nach Eingang dieser Erklärung oder zu dem Zeitpunkt in Kraft,

into force in accordance with paragraph (1) of Article 16, whichever is the later.

(2) Any declaration made in pursuance of the preceding paragraph may, in respect of any territory mentioned in such declaration, be withdrawn according to the procedure laid down in Article 19.

Article 19

At any time after four years from the date on which this Convention has entered into force in accordance with paragraph (1) of Article 16, any Contracting Party may denounce the Convention by means of a notice in writing addressed to the depositary Government. Any such notice shall take effect twelve months after the date of its receipt. The Convention shall remain in force as between the other Parties.

Article 20

When the present Convention has entered into force, it shall be registered by the depositary Government with the Secretariat of the United Nations in accordance with Article 102 of its Charter.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised thereto, have signed the present Convention.

DONE at London this first day of June, 1967, in the English and French languages, each text being equally authentic, in a single original which shall be deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which shall transmit a certified true copy thereof to each signatory and acceding Government.

après réception de cette déclaration, soit à la date à laquelle la Convention entre en vigueur conformément au paragraphe (1) de l'Article 16, selon celle des deux dates qui est la plus éloignée.

(2) Toute déclaration faite en vertu du paragraphe précédent peut être annulée à l'égard d'un territoire quelconque mentionné par cette déclaration, selon la procédure prévue à l'Article 19.

Article 19

A tout moment après l'expiration de la quatrième année qui suit l'entrée en vigueur de la présente Convention conformément au paragraphe (1) de l'Article 16, toute Partie Contractante peut la dénoncer par voie de notification écrite adressée au Gouvernement dépositaire. Toute notification de cette nature prend effet douze mois après la date de sa réception. La Convention demeure en vigueur entre les autres Parties.

Article 20

A son entrée en vigueur la présente Convention sera enregistrée par les soins du Gouvernement dépositaire auprès du Secrétariat des Nations Unies conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

FAIT à Londres le premier juin 1967 en langue française et anglaise, chaque texte faisant également foi, en un seul exemplaire original, qui sera déposé aux archives du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, lequel en transmettra une copie certifiée conforme à chacun des Gouvernements signataires ou adhérents.

an dem es nach Artikel 16 Absatz 1 in Kraft tritt, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt.

(2) Jede Erklärung nach Absatz 1 kann in bezug auf jedes in der Erklärung bezeichnete Hoheitsgebiet nach dem in Artikel 19 festgelegte Verfahren zurückgezogen werden.

Artikel 19

Nach Ablauf von vier Jahren seit Inkrafttreten dieses Übereinkommens gemäß Artikel 16 Absatz 1 kann eine Vertragspartei es jederzeit durch eine schriftliche, an die Verwahrregierung gerichtete Notifikation kündigen. Die Kündigung wird zwölf Monate nach ihrem Eingang wirksam. Zwischen den anderen Vertragsparteien bleibt das Übereinkommen in Kraft.

Artikel 20

Nach seinem Inkrafttreten läßt die Verwahrregierung dieses Übereinkommen gemäß Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen bei deren Sekretariat registrieren.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu London am 1. Juni 1967 in englischer und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, in einer Urschrift, die im Archiv der Regierung des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland hinterlegt wird; diese übermittelt jeder Regierung, die dieses Übereinkommen unterzeichnet oder ihm beitrifft, eine beglaubigte Abschrift.

Annex I	Annexe I	Anlage I
Area of Application of Convention	Zone d'application de la Convention	Anwendungsbereich des Übereinkommens
<p>The waters of the Atlantic and Arctic Oceans and dependent seas to which this Convention applies are the waters seaward of the baselines of the territorial sea within the area bounded:</p>	<p>La présente Convention s'applique aux eaux de l'Océan Atlantique, de l'Océan Arctique, et de leurs mers tributaires situées à l'extérieur de la ligne de base de la mer territoriale et comprises dans la zone délimitée:</p>	<p>Dieses Übereinkommen findet Anwendung in den Gewässern des Atlantischen Ozeans, des Nordpolarmeers und deren Nebengewässern, die seawärts der Basislinie des Küstenmeers liegen und ein Gebiet umfassen, das wie folgt begrenzt ist:</p>
<p>(a) in the south by a line drawn due west along 36° north latitude to 42° west longitude, thence due south to 35° north latitude, thence due west along 35° north latitude;</p> <p>(b) in the west by a line drawn southward from a point on the coast of Greenland at 78° 10' north latitude to a point in 75° north latitude and 73° 30' west longitude, thence along a rhumb line to a point in 69° north latitude and 59° west longitude, thence due south to 61° north latitude, thence due west to 64° 30' west longitude, thence due south to the coast of Labrador, and thence south along the coast of North America;</p> <p>(c) in the east by 51° east longitude, but excluding—</p> <p>(i) the Baltic Sea and Belts lying to the south and east of lines drawn from Hasenore Head to Griben Point and from Gilbjerg Head to the Kullen; and</p> <p>(ii) the Mediterranean Sea and its dependent seas as far as the meridian of 5° 36' west longitude.</p>	<p>(a) au Sud, par une ligne tirée droit vers l'Ouest le long du 36° de latitude Nord jusqu'au 42° de longitude Ouest, de là droit vers le Sud jusqu'au 35° de latitude Nord, et de là droit vers l'Ouest le long du 35° de latitude Nord;</p> <p>(b) à l'Ouest, par une ligne tirée vers le Sud, à partir d'un point situé sur la Côte du Groenland au 78° 10' de latitude Nord jusqu'à un point situé au 75° de latitude Nord et 73° 30' de longitude Ouest; de là, le long d'une ligne de rhumb jusqu'à un point situé au 69° de latitude Nord et au 59° de longitude Ouest; de là droit vers le Sud jusqu'au 61° de latitude Nord; de là droit vers l'Ouest jusqu'au 64° 30' de longitude Ouest; de là droit vers le Sud jusqu'à la côte du Labrador; et de là vers le Sud le long de la côte de l'Amérique du Nord;</p> <p>(c) à l'Est, par le 51° de longitude Est, mais à l'exclusion de:</p> <p>(i) la Mer Baltique et les Belts situés au Sud et à l'Est de lignes tirées de Hasenore Head à Griben Point et de Gilbjerg Head à Kullen; et</p> <p>(ii) la Mer Méditerranée et ses mers tributaires jusqu'au méridien de 5° 36' de longitude Ouest.</p>	<p>a) im Süden durch eine Linie, die von 36° nördlicher Breite nach Westen bis 42° westlicher Länge, von da rechtweisend nach Süden bis 35° nördlicher Breite, alsdann entlang 35° nördlicher Breite nach Westen verläuft;</p> <p>b) im Westen durch eine Linie, die von einem Punkt an der Küste Grönlands in 78°10' nördlicher Breite südwärts bis zu einem Punkt in 75° nördlicher Breite und 73°30' westlicher Länge, dann entlang einer Loxodrome bis zu einem Punkt in 69° nördlicher Breite und 59° westlicher Länge, dann rechtweisend nach Süden bis 61° nördlicher Breite, dann rechtweisend nach Westen bis 64°30' westlicher Länge, dann rechtweisend nach Süden bis zur Küste von Labrador und von da südwärts entlang der Küste Nordamerikas verläuft;</p> <p>c) im Osten durch den 51. Grad östlicher Länge, aber unter Ausschluß</p> <p>i) der Ostsee und der Belte südlich und östlich der Linien, die vom Kap Hasenöre zum Kap Griben und vom Kap Gilbjerg nach Kullen verlaufen, und</p> <p>ii) des Mittelmeers und seiner Nebengewässer bis zum Meridian 5°36' westlicher Länge.</p>

Annex II

Annexe II

Anlage II

Identification and Marking of Fishing Vessels and Gear

Identification et marquage des bateaux de pêche et engins de pêche

Identifizierung und Kennzeichnung von Fischereifahrzeugen und -gerät

Rule 1

Règle 1

Regel 1

(1) The letter or letters of the port or district in which each fishing vessel is registered and the number under which it is registered shall be painted on the bow of the fishing vessel at both sides, and may also be painted on the upper part of the fishing vessel so as to be clearly visible from the air.

(1) La ou les lettres de la circonscription maritime ou du port dans lequel chaque bateau de pêche est immatriculé ainsi que son numéro d'immatriculation sont peints sur les deux côtés à l'avant du bateau et peuvent aussi être peints sur la partie supérieure du bateau de façon à être clairement visibles pour un observateur aérien.

(1) Der Buchstabe oder die Buchstaben des Hafens oder des Seebezirks, in dem ein Fischereifahrzeug registriert ist, und die Nummer, unter welcher es registriert ist, sind am Bug des Fischereifahrzeugs beidseitig aufzumalen; ferner können sie auf dem Oberteil des Fischereifahrzeugs aufgemalt werden, so daß sie aus der Luft deutlich zu erkennen sind.

(2) The name of the fishing vessel, if any, and the name of the port or district in which it is registered shall be painted on the fishing vessel so as to be clearly visible.

(3) The names, letters and numbers placed on a fishing vessel shall be large enough to be easily recognised and shall not be effaced, altered, made illegible, covered or concealed.

(4) Small boats and, where practicable, all fishing implements shall be marked with the letter or letters and number of the fishing vessel to which they belong. The ownership of nets or other fishing implements may be distinguished by private marks.

Rule 2

(1) Each fishing vessel shall carry on board an official document, issued by the competent authority of its country, showing the name, if any, and description of the vessel, its nationality, its registration letter or letters and number, and the name of the owner or of the firm or association to which it belongs.

(2) Each fishing vessel shall carry a national flag in good condition to be shown at the request of the competent authorities.

(3) The nationality of a fishing vessel shall not be concealed in any manner whatsoever.

(2) Le nom du bateau de pêche, s'il en a un, et le nom de la circonscription maritime ou du port dans lequel il est immatriculé sont peints sur le bateau, de manière à être clairement visibles.

(3) Les noms, lettres et numéros inscrits sur un bateau ont des dimensions suffisantes pour être facilement reconnus; il est interdit de les effacer, de les modifier, de les rendre illisibles, de les recouvrir ou de les dissimuler.

(4) Les embarcations et, lorsque cela est praticable, tout le matériel de pêche, sont marqués de la ou des lettres et du numéro du bateau auquel ils appartiennent. La propriété des filets ou autre matériel de pêche peut être précisée par des marques particulières.

Règle 2

(1) Chaque bateau de pêche doit avoir à bord une pièce officielle, dressée par les autorités compétentes de son pays, comportant le nom du bateau s'il en a un, sa description, sa nationalité, sa ou ses lettres d'immatriculation et le nom ou les noms ou la raison sociale de son propriétaire.

(2) Chaque bateau de pêche doit avoir à bord un pavillon national en bon état qui sera exhibé à la requête des autorités compétentes.

(3) Il est interdit de dissimuler de quelque manière que ce soit la nationalité d'un bateau de pêche.

(2) Der Name des Fischereifahrzeugs — wenn vorhanden — und der des Hafens oder Seebezirks, in dem es registriert ist, sind auf dem Fischereifahrzeug aufzumalen, so daß sie klar zu erkennen sind.

(3) Die an einem Fischereifahrzeug angebrachten Namen, Buchstaben und Zahlen müssen so groß sein, daß sie leicht zu erkennen sind, und dürfen nicht ausgelöscht, verändert, unleserlich gemacht, verdeckt oder verborgen werden.

(4) Beiboote und, wo durchführbar, sämtliche Fischereigeräte sind mit dem oder den Buchstaben und der Nummer des Fischereifahrzeugs zu kennzeichnen, zu dem sie gehören. Das Eigentum an Netzen oder sonstigen Fischereigeräten kann außerdem durch private Markierungen erkennbar gemacht werden.

Regel 2

(1) Jedes Fischereifahrzeug hat eine von der zuständigen Behörde seines Staates ausgestellte amtliche Urkunde an Bord zu führen, die den Namen — wenn vorhanden — und die Beschreibung des Fahrzeugs, seine Staatszugehörigkeit, seine Registrierbuchstaben und -nummern sowie den Namen oder die Firma seines Eigentümers enthält.

(2) Jedes Fischereifahrzeug hat eine Nationalflagge in einwandfreiem Zustand mit sich zu führen, die auf Ersuchen der zuständigen Behörden zu zeigen ist.

(3) Die Staatszugehörigkeit eines Fischereifahrzeugs darf nicht verborgen werden.

Annex III

Additional Signals to be Used by Fishing Vessels

Rule 1

General

(1) Subject to compliance with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, the Rules herein are intended to prevent damage to fishing gear or accidents in the course of fishing operations.

(2) The Rules herein concerning lights shall apply in all weathers from sunset to sunrise when fishing vessels are engaged in fishing as a fleet and during such times no other lights shall be exhibited, except the lights prescribed in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea and such lights as cannot be mis-

Annexe III

Signaux supplémentaires à utiliser par les bateaux de pêche

Règle 1

Généralités

(1) Les règles de la présente Annexe sont destinées à éviter les dommages aux engins de pêche ou les accidents au cours des opérations de pêche; elles n'affectent en rien les dispositions du Règlement international pour prévenir les abordages en mer qui doivent être appliquées lorsqu'il y a lieu.

(2) Les feux définis par les présentes Règles sont utilisés par tous les temps, du coucher au lever du soleil lorsque les bateaux pêchent en flotte. Ces feux peuvent également être montrés du lever au coucher du soleil, en cas de visibilité réduite et en toutes autres circonstances qui le rendraient nécessaire. Dans les cas prévus ci-des-

Anlage III

Zusätzliche Signale, die von Fischereifahrzeugen zu benutzen sind

Regel 1

Allgemeines

(1) Vorbehaltlich der Befolgung der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See dienen die Regeln dieser Anlage zur Verhütung von Schäden an Fischereigerät oder von Unfällen bei Ausübung des Fischfangs.

(2) Die in dieser Anlage enthaltenen Regeln über Lichter gelten bei jedem Wetter zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang, wenn Fischereifahrzeuge in einer Flotte fischen; während dieser Zeit dürfen keine anderen Lichter geführt oder gezeigt werden, abgesehen von den in den Internationalen Regeln zur Ver-

taken for the prescribed lights or do not impair their visibility or distinctive character, or interfere with the keeping of a proper look-out. These lights may also be exhibited from sunrise to sunset in restricted visibility and in all other circumstances when it is deemed necessary.

(3) For the purpose of these Rules the words employed shall have the meaning set down in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea except that the term "fishing vessel" shall have the meaning assigned to it in Article 1 (2) of this Convention.

(4) The lights mentioned herein shall be placed where they can best be seen. They should be at least 3 feet (0,92 m.) apart but at a lower level than the lights prescribed in Rule 9 (c) (i) and (d) of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1960. They shall be visible at a distance of at least 1 mile, all round the horizon as nearly as possible and their visibility shall be less than the visibility of lights exhibited in accordance with Rule 9 (b) of the above Regulations.

Rule 2

Signals for Trawling and Drift netting

(1) Fishing vessels, when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear shall exhibit:

(i) when shooting their nets:

two white lights in a vertical line one over the other;

(ii) when hauling their nets:

one white light over one red light in a vertical line one over the other;

(iii) when the net has come fast upon an obstruction:

two red lights in a vertical line one over the other.

(2) Fishing vessels engaged in drift netting may exhibit the lights prescribed in (1) above.

sus il est interdit de montrer d'autres feux sauf ceux prescrits par le Règlement international pour prévenir les abordages en mer et ceux qui ne peuvent pas être confondus avec les feux réglementaires ou qui n'altèrent pas leur visibilité ni leur caractère distinctif, ou encore qui ne peuvent pas nuire à l'exercice d'une veille adéquate.

(3) Aux fins des présentes Règles, les termes employés ont la même signification que celle qui figure dans le Règlement international pour prévenir les abordages en mer, excepté celui de «bateau de pêche» qui a le sens défini par l'Article 1 (2) de la Convention.

(4) Les feux mentionnés dans la présente Annexe doivent être placés aux endroits où ils sont le plus visibles. Ils doivent être séparés par un intervalle d'au moins 3 pieds (0,92 m.) mais à un niveau plus bas que les feux prescrits par la Règle 9 (c) (i) et (d) du Règlement international pour prévenir les abordages en mer de 1960. Ils doivent être visibles, autant que possible sur tout l'horizon, et à une distance d'au moins un mille, et leur intensité doit être inférieure à celle des feux prescrits par la Règle 9 (b) dudit Règlement.

Règle 2

Signaux pour la pêche au chalut et aux filets dérivants

(1) Les bateaux de pêche en train de chaluter avec des filets de fond ou pélagiques, montrent:

(i) Lorsqu'ils mettent leur chalut à l'eau:

deux feux blancs verticaux superposés;

(ii) Lorsqu'ils remontent leur chalut:

un feu blanc placé à la verticale au-dessus d'un feu rouge;

(iii) Lorsque le chalut est accroché par un obstacle:

deux feux rouges verticaux superposés.

(2) Les bateaux de pêche se livrant à la pêche aux filets dérivants peuvent arborer les feux prescrits au paragraphe (1) ci-dessus.

hütung von Zusammenstößen auf See vorgeschriebenen Lichtern und solchen Lichtern, die weder mit den vorgeschriebenen Lichtern verwechselt werden können noch deren Sichtbarkeit oder Unterscheidungsmöglichkeit beeinträchtigen noch den gehörigen Ausguck behindern. Bei verminderter Sicht und in allen anderen Fällen, in denen es für nötig befunden wird, dürfen diese Lichter auch zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang geführt oder gezeigt werden.

(3) Im Sinne dieser Regeln haben die verwendeten Wörter die in den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See festgelegte Bedeutung, mit Ausnahme des Ausdrucks „Fischereifahrzeug“, welcher die in Artikel 1 Absatz 2 dieses Übereinkommens festgelegte Bedeutung hat.

(4) Die in dieser Anlage genannten Lichter sind dort zu setzen, wo sie am besten gesehen werden können. Sie sollen in mindestens 0,92 m (3 Fuß) Abstand voneinander, aber niedriger als die in Regel 9 Buchstabe c Ziffer i und Buchstabe d der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See von 1960 vorgeschriebenen Lichter angebracht sein. Sie müssen in einer Entfernung von mindestens einer Seemeile, möglichst über den ganzen Horizont, sichtbar sein; ihre Tragweite muß geringer sein als die Tragweite derjenigen Lichter, die nach Regel 9 Buchstabe b der vorgenannten Regeln zu führen sind.

Regel 2

Signale für das Fischen mit Schleppnetzen und mit Treibnetzen

(1) Fischereifahrzeuge, die Schleppnetzfisherei betreiben — gleichviel ob mit pelagischen oder Grundschleppnetzen — müssen folgende Lichter führen:

i) beim Ausbringen der Netze:

zwei weiße Lichter senkrecht übereinander;

ii) beim Einholen der Netze:

ein weißes Licht senkrecht über einem roten Licht;

iii) wenn das Netz an einem Hindernis hakt:

zwei rote Lichter senkrecht übereinander.

(2) Fischereifahrzeuge, die Treibnetzfisherei betreiben, können die in Absatz 1 vorgeschriebenen Lichter führen.

(3) Each fishing vessel engaged in pair trawling shall exhibit:

- (i) by day: the "T" flag—"Keep clear of me. I am engaged in pair trawling", hoisted at the foremast;
- (ii) by night: a searchlight shone forward and in the direction of the other fishing vessel of the pair;
- (iii) when shooting or hauling the net or when the net has come fast upon an obstruction: the lights prescribed in (1) above.

(4) This rule need not be applied to fishing vessels of less than 65 feet (19.80 m.) in length. Any such exception and the areas in which fishing vessels so excepted are likely to be numerous shall be notified to the competent authorities of the other Contracting Parties likely to be concerned.

Rule 3

Light signals for Purse Seining

(1) Fishing vessels engaged in fishing with purse seines shall show two amber coloured lights, in a vertical line one over the other. These lights shall be flashing intermittently about once a second in such a way that when the lower is out the upper is on and vice versa. These lights shall only be shown while the fishing vessel's free movement is hampered by its fishing gear, warning other vessels to keep clear of it.

(2) This rule need not be applied to fishing vessels of less than 85 feet (25.90 m.) in length. Any such exception and areas in which fishing vessels so excepted are likely to be numerous shall be notified to the competent authorities of the other Contracting Parties likely to be concerned.

Rule 4

Sound signals

No sound signals shall be used other than those prescribed by the International Regulations for Preventing Collisions at Sea and the International Code of Signals.

(3) Les bateaux de pêche se livrant au chalutage à deux montrent:

- (i) de jour, le pavillon «T»—«N'approchez pas. Je suis en train de chaluter à deux», hissé au mât avant;
- (ii) de nuit, un projecteur éclairant vers l'avant et en direction de l'autre bateau du couple;
- (iii) lorsqu'ils mettent leurs filets à l'eau ou les remontent ou lorsque leurs filets sont retenus par un obstacle: les feux prescrits au paragraphe (1) ci-dessus.

(4) Les bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 65 pieds (19,80 m.) peuvent être exemptés de l'application des dispositions de la présente Règle. Toutes ces exceptions et les zones les plus fréquentées par les bateaux de pêche exemptés, font l'objet d'une notification aux autorités compétentes des Parties Contractantes susceptibles d'être concernées.

Règle 3

Signaux lumineux pour pêche à la grande senne

(1) Les navires en train de pêcher à la senne montrent deux feux oranges verticaux superposés. Ces feux s'allument alternativement environ une fois par seconde de sorte que le feu inférieur soit éteint lorsque le feu supérieur est allumé et vice versa. Ces feux ne sont montrés que lorsque la liberté de manœuvre d'un bateau est gênée par ses engins de pêche, de façon à avertir les autres bateaux qu'ils ont à se tenir à l'écart.

(2) Les bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 85 pieds (25,90 m.) peuvent être exemptés de l'application des dispositions de la présente Règle. Toutes ces exceptions et les zones les plus fréquentées par les bateaux de pêche exemptés, font l'objet d'une notification aux autorités compétentes des Parties Contractantes susceptibles d'être concernées.

Règle 4

Signaux phoniques

Il est interdit d'utiliser d'autres signaux phoniques que ceux prescrits par le Règlement international pour prévenir les abordages en mer et par le Code international des signaux.

(3) Jedes Fischereifahrzeug, das im Gespann fischt, hat folgendes zu führen:

- i) am Tage: die Flagge „T“ — „Halten Sie Abstand von mir. Ich fische im Gespann“, am Fockmast gesetzt;
- ii) nachts: einen Scheinwerfer, der voraus und in Richtung auf das andere Fischereifahrzeug des Gespanns gerichtet ist;
- iii) beim Ausbringen oder Einholen des Netzes oder wenn das Netz an einem Hindernis hakt: die in Absatz 1 vorgeschriebenen Lichter.

(4) Diese Regel braucht nicht auf Fischereifahrzeuge unter 19,80 m (65 Fuß) Länge angewandt zu werden. Jede derartige Ausnahme sowie die Gebiete, in denen sich Fischereifahrzeuge, die unter diese Ausnahme fallen, voraussichtlich in größerer Zahl aufhalten, sind den zuständigen Behörden der anderen Vertragsparteien, die wahrscheinlich davon betroffen sind, zu notifizieren.

Regel 3

Lichtsignale für die Fischerei mit Ringwaden

(1) Fischereifahrzeuge, die mit Ringwaden fischen, müssen zwei gelbe Lichter senkrecht übereinander führen. Diese Lichter müssen abwechselnd etwa einmal je Sekunde derart blinken, daß das obere an ist, wenn das untere aus ist, und umgekehrt. Diese Lichter dürfen nur geführt werden, solange die Manövrierfähigkeit des Fischereifahrzeugs durch sein Fanggerät beeinträchtigt ist, um andere Fahrzeuge zu veranlassen, Abstand zu halten.

(2) Diese Regel braucht nicht auf Fischereifahrzeuge unter 25,90 m (85 Fuß) Länge angewandt zu werden. Jede derartige Ausnahme sowie die Gebiete, in denen sich Fischereifahrzeuge, die unter diese Ausnahme fallen, voraussichtlich in größerer Zahl aufhalten, sind den zuständigen Behörden der anderen Vertragsparteien, die wahrscheinlich davon betroffen sind, zu notifizieren.

Regel 4

Schallsignale

Es dürfen keine anderen als die in den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See und im Internationalen Signalbuch vorgeschriebenen Schallsignale benutzt werden.

Annex IV

Annexe IV

Anlage IV

Marking of Nets,
Lines and other GearMarquage des filets, des lignes
et autres engins de pêcheKennzeichnung von Netzen,
Leinen und sonstigen Geräten

Rule 1

Règle 1

Regel 1

Anchored gear

Engins mouillés en mer

Verankertes Gerät

(1) The ends of nets, lines and other gear anchored in the sea shall be fitted with flag or radar reflector buoys by day and light buoys by night sufficient to indicate their position and extent. Such lights should be visible at a distance of at least 2 miles in good visibility.

(1) Les filets, lignes, et autres engins de pêche mouillés en mer, sont balisés à leurs extrémités, de jour, au moyen de bouées à pavillon ou à réflecteurs radar; de nuit, au moyen de bouées lumineuses permettant de repérer leur position et leur étendue. Ces bouées lumineuses doivent être visibles à une distance d'au moins deux milles par bonne visibilité.

(1) Die Enden von Netzen, Leinen und sonstigen Geräten, die in der See verankert sind, müssen am Tage mit Flaggen- oder Radarreflektor-Bojen und nachts mit Leuchtbojen versehen sein, die ausreichend sind, um ihre Position und Ausdehnung anzuzeigen. Die Lichter müssen bei guter Sicht mindestens zwei Seemeilen weit sichtbar sein.

(2) By day the westernmost (meaning the half compass circle from south through west to and including north) end buoy of such gear extending horizontally in the sea shall be fitted with two flags one above the other or one flag and a radar reflector, and the easternmost (meaning the half compass circle from north through east to and including south) end buoy shall be fitted with one flag or a radar reflector. By night the westernmost end buoy shall be fitted with two white lights and the easternmost end buoy with one white light. In addition a buoy fitted with one flag or a radar reflector by day and one white light by night may be set 70-100 metres from each end buoy to indicate the direction of the gear.

(2) De jour, une bouée située à l'extrémité Ouest (l'Ouest étant repéré dans les deux quadrants Sud-Ouest et Nord-Ouest de la boussole, Nord compris) d'un engin déployé à l'horizontale dans la mer porte deux pavillons placés l'un au-dessus de l'autre ou bien un pavillon et un réflecteur radar; la bouée située à l'extrémité Est (l'Est étant repéré dans les deux quadrants Nord-Est et Sud-Est de la boussole, Sud compris) porte un pavillon ou un réflecteur radar. De nuit, la bouée située à l'extrémité Ouest porte deux feux blancs et la bouée située à l'extrémité Est un seul feu blanc. Une bouée supplémentaire comportant, le jour, un pavillon ou un réflecteur radar et la nuit, un feu blanc, peut être placée de 70 à 100 mètres de distance de chaque bouée d'extrémité afin d'indiquer la direction de l'engin.

(2) Am Tage muß die westlichste (d. h. der halbe Kompaßkreis von Süd über West bis einschließlich Nord) Endboje solcher Geräte, die sich waagrecht in der See erstrecken, mit zwei Flaggen übereinander oder einer Flagge und einem Radarreflektor versehen sein, und die östlichste (d. h. der halbe Kompaßkreis von Nord über Ost bis einschließlich Süd) Endboje mit einer Flagge oder einem Radarreflektor. Nachts muß die westlichste Endboje mit zwei weißen Lichtern und die östlichste Endboje mit einem weißen Licht versehen sein. Zusätzlich kann 70 bis 100 m von jeder Endboje eine Boje am Tage mit einer Flagge oder einem Radarreflektor und nachts mit einem weißen Licht befestigt werden, um die Richtung des Geräts anzuzeigen.

(3) On such gear extending more than 1 mile additional buoys shall be placed at distances of not more than 1 mile so that no part of the gear extending 1 mile or more shall be left unmarked. By day every buoy shall be fitted with a flag or a radar reflector and by night as many buoys as possible with one white light. In no case shall the distance between two lights on the same gear exceed 2 miles.

(3) Les engins qui s'étendent sur une distance supérieure à un mille sont balisés par des bouées supplémentaires placées à des intervalles d'un mille au plus, de sorte que toute partie d'un engin s'étendant jusqu'à un mille ou au-delà soit signalée. De jour, chaque bouée est munie d'un pavillon ou d'un réflecteur radar; de nuit, le plus grand nombre possible de bouées sont munies d'un feu blanc. La distance entre deux bouées lumineuses délimitant un même engin de pêche ne doit en aucun cas excéder deux milles.

(3) Bei Gerät, das sich über mehr als eine Seemeile erstreckt, sind zusätzliche Bojen in Abständen von höchstens einer Seemeile anzubringen, so daß kein über eine Seemeile langer Teil des Geräts unbezeichnet bleibt. Am Tage muß jede Boje mit einer Flagge oder einem Radarreflektor und nachts eine möglichst große Zahl von Bojen mit einem weißen Licht versehen sein. In keinem Fall darf der Abstand zwischen zwei Lichtern an demselben Gerät größer als zwei Seemeilen sein.

(4) On such gear which is attached to a fishing vessel a buoy shall not be required at the end attached to the fishing vessel.

(4) L'extrémité d'un engin fixée à un bateau de pêche n'a pas besoin d'être balisée.

(4) An dem an einem Fischereihfahrzeug befestigten Ende eines Geräts ist keine Boje erforderlich.

(5) The flagpole of each buoy shall have a height of at least 2 metres above the buoy.

(5) Le mât de pavillon d'une bouée s'élève à au moins deux mètres au-dessus de la bouée.

(5) Die Flaggenstange jeder Boje muß eine Höhe von mindestens zwei Metern oberhalb der Boje haben.

Rule 2

Règle 2

Regel 2

Drift gear

Engins dérivants

Treibendes Gerät

(1) Nets or lines which drift in the sea shall be marked at each end and at distances of not more than 2 miles by a buoy with a pole not less than

(1) Les filets ou les lignes qui dérivent en mer sont balisés à chaque extrémité et à des intervalles ne dépassant pas 2 milles, au moyen de bouées

(1) Netze oder Leinen, die in der See treiben, sind an jedem Ende und in Abständen von höchstens zwei Seemeilen durch eine Boje mit einer

2 metres above the buoy. The pole shall carry a flag or a radar reflector by day and a white light by night visible at a distance of at least 2 miles in good visibility.

(2) On gear which is attached to a fishing vessel a buoy shall not be required at the end attached to the fishing vessel.

munies d'un mât s'élevant à au moins deux mètres au-dessus de la bouée. Le mât porte, de jour, un pavillon ou un réflecteur radar; et de nuit, un feu blanc visible à une distance d'au moins 2 milles par bonne visibilité.

(2) Il n'est pas nécessaire de baliser par une bouée l'extrémité d'un engin fixée à bateau de pêche.

Stange von mindestens zwei Metern Höhe oberhalb der Boje zu kennzeichnen. Die Stange muß am Tage eine Flagge oder einen Radarreflektor und nachts ein weißes Licht tragen, das bei guter Sicht mindestens zwei Seemeilen weit sichtbar ist.

(2) An dem an einem Fischereifahrzeug befestigten Ende eines Geräts ist keine Boje erforderlich.

Annex V

Rules governing the Operations of Vessels

Rule 1

Subject to compliance with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea all vessels shall conduct their operations so as not to interfere with the operations of fishing vessels, or fishing gear.

Rule 2

Vessels arriving on fishing grounds where fishing vessels are already fishing or have set their gear for that purpose shall inform themselves of the position and extent of gear already placed in the sea and shall not place themselves or their fishing gear so as to interfere with or obstruct fishing operations already in progress.

Rule 3

No vessel shall anchor or remain on a fishing ground where fishing is in progress if it would interfere with such fishing unless required for the purpose of its own fishing operations or in consequence of accident or other circumstances beyond its control.

Rule 4

Except in cases of *force majeure* no vessel shall dump in the sea any article or substance which may interfere with fishing or obstruct or cause damage to fish, fishing gear or fishing vessels.

Rule 5

No vessel shall use or have on board explosives intended for the catching of fish.

Rule 6

In order to prevent damage, fishing vessels engaged in trawling and other fishing vessels with gear in motion shall take all practicable steps to

Annexe V

Règles applicables aux opérations des bateaux

Règle 1

Sous réserve de l'observation du Règlement international pour prévenir les abordages en mer tous les bateaux doivent manœuvrer de manière à ne pas gêner les opérations des bateaux de pêche et à ne pas déranger leurs engins.

Règle 2

Les bateaux qui arrivent sur des lieux de pêche où des bateaux de pêche sont déjà en train de pêcher ou ont disposé leurs engins à cet effet, doivent se renseigner sur la position et sur l'étendue des engins déjà mis à la mer, et ne doivent pas se placer ou disposer leurs engins de pêche de manière à gêner ou à entraver les activités de pêche déjà en cours.

Règle 3

Il est interdit à un bateau de mouiller ou de stationner dans des endroits où la pêche est en cours, si cela peut gêner les opérations de pêche, sauf en cas de nécessité pour ses propres opérations de pêche ou par suite d'un accident ou d'autres circonstances de force majeure.

Règle 4

Sauf en cas de force majeure, il est interdit aux bateaux de jeter à la mer des objets ou des matières susceptibles de nuire à la pêche ou aux poissons ou d'endommager les engins ou les bateaux de pêche.

Règle 5

Il est défendu aux bateaux d'utiliser ou d'avoir à bord des explosifs destinés à la pêche du poisson.

Règle 6

Afin d'éviter de les endommager, les chalutiers ou autres bateaux de pêche dont les engins sont en action, doivent prendre toutes les mesures

Anlage V

Regeln für das Verhalten der Fahrzeuge

Regel 1

Vorbehaltlich der Befolgung der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See haben alle Fahrzeuge sich so zu verhalten, daß sie die Tätigkeit von Fischereifahrzeugen oder deren Fanggerät nicht behindern.

Regel 2

Fahrzeuge, die auf Fangplätzen eintreffen, wo Fischereifahrzeuge bereits fischen oder ihr Gerät ausgesetzt haben, müssen sich über die Lage und Ausdehnung des bereits ausgesetzten Geräts unterrichten und dürfen sich oder ihr Fanggerät nicht so hinlegen, daß sie den bereits vor sich gehenden Fischfang behindern oder beeinträchtigen.

Regel 3

Auf einem Fangplatz, wo gerade gefischt wird, darf kein Fahrzeug ankern oder verbleiben, wenn es dadurch den Fischfang behindern würde, es sei denn, daß dies für seine eigene Fangtätigkeit oder infolge eines Unfalls oder aufgrund höherer Gewalt erforderlich ist.

Regel 4

Außer in Fällen höherer Gewalt darf kein Fahrzeug Gegenstände oder Stoffe in die See einbringen, welche den Fischfang behindern oder Fische, Fanggerät oder Fischereifahrzeuge beeinträchtigen oder schädigen könnten.

Regel 5

Ein Fahrzeug darf Sprengstoff zum Fischfang weder benutzen noch an Bord haben.

Regel 6

Um Schaden zu verhüten, müssen Fischereifahrzeuge, die Schleppnetz-fischerei betreiben, sowie andere Fischereifahrzeuge mit Gerät, das be-

avoid nets and lines or other gear which is not being towed.

possibles pour éviter les filets, lignes ou autres engins, qui ne sont pas remorqués.

wegt wird, alle durchführbaren Vorkehrungen treffen, um Netze und Leinen und sonstige Geräte zu meiden, die nicht gezogen werden.

Rule 7

(1) When nets belonging to different fishing vessels get foul of each other, they shall not be severed without the consent of the parties concerned unless it is impossible to disengage them by other means.

(2) When fishing vessels fishing with lines entangle their lines, the fishing vessel which hauls up the lines shall not sever them unless they cannot be disengaged in any other way, in which case any lines which may be severed shall where possible be immediately joined together again.

(3) Except in cases of salvage and the cases to which the two preceding paragraphs relate, nets, lines or other gear shall not under any pretext whatever, be cut, hooked, held on to or lifted up except by the fishing vessel to which they belong.

(4) When a vessel fouls or otherwise interferes with gear not belonging to it, it shall take all necessary measures for reducing to a minimum the injury which may result to such gear. The fishing vessel to which the gear belongs shall, at the same time, avoid any action tending to aggravate such damage.

Règle 7

(1) Lorsque des filets appartenant à des bateaux de pêche se trouvent emmêlés les uns aux autres, il est interdit de les sectionner sans le consentement des parties intéressées, à moins qu'il soit impossible de les dégager autrement.

(2) Lorsque les lignes de plusieurs bateaux en train de pêcher se trouvent emmêlées, le bateau qui remonte les lignes ne les coupera que s'il n'est pas possible de les dégager autrement. En pareil cas, les lignes qui ont été coupées sont, dans toute la mesure du possible, raccordées immédiatement.

(3) Sauf en cas de sauvetage et dans les cas mentionnés aux deux paragraphes précédents, il est interdit à tout pêcheur de couper, crocher ou soulever les filets, lignes ou autres engins qui ne lui appartiennent pas ou de s'y amarrer.

(4) Un bateau qui accroche ou dérange de quelque autre manière un engin qui ne lui appartient pas, doit prendre toutes les mesures nécessaires pour réduire au minimum les dommages qui pourraient être causés à l'engin. Le bateau de pêche auquel l'engin appartient doit, de son côté, éviter toute action risquant d'aggraver le dommage.

Regel 7

(1) Verwickeln sich zu verschiedenen Fischereifahrzeugen gehörende Netze ineinander, so dürfen sie nicht ohne das Einverständnis der betroffenen Parteien zerschnitten werden, es sei denn, daß sie nicht auf andere Weise voneinander gelöst werden können.

(2) Verwickeln sich zu verschiedenen Fischereifahrzeugen gehörende Leinen miteinander, so darf das Fischereifahrzeug, das die Leinen einholt, diese nicht durchschneiden, es sei denn, daß sie nicht auf andere Weise voneinander gelöst werden können; in diesem Falle müssen alle durchschnittenen Leinen, soweit möglich, sofort wieder zusammengeknotet werden.

(3) Abgesehen von Bergungsfällen und den in den Absätzen 1 und 2 erwähnten Fällen dürfen Netze, Leinen oder sonstige Geräte nicht zerschnitten, eingeholt, festgehalten oder aufgenommen werden, unter welchem Vorwand es auch sei, außer durch das Fischereifahrzeug, zu dem sie gehören.

(4) Kollidiert ein Fahrzeug mit Gerät, das nicht zu ihm gehört, oder bringt es dieses anderweitig in Unordnung, so muß es alle notwendigen Maßnahmen treffen, um den an diesem Gerät verursachten Schaden auf ein Mindestmaß zu beschränken. Gleichzeitig muß das Fischereifahrzeug, zu dem das Gerät gehört, jede Handlung vermeiden, die den Schaden verschlimmern könnte.

Annex VI

Rules applying to Authorised Officers

(1) An authorised officer shall carry a document of identity written in English, French and the language of the authorised officer (if different) in a form agreed by the Contracting Parties on the request of the depositary Government.

(2) Any orders to stop given by an authorised officer shall be given by the appropriate signal in the International Code of Signals.

(3) On boarding a vessel an authorised officer shall exhibit his document of identity.

Annexe VI

Règles applicables aux Officiers autorisés

(1) Tout Officier autorisé doit être porteur d'un document d'identité rédigé en français et en anglais ainsi que dans la langue de l'Officier autorisé si celle-ci est différente. Ce document est d'un modèle approuvé par les Parties Contractantes sur proposition du Gouvernement dépositaire.

(2) Pour donner l'ordre de stopper, les Officiers autorisés utilisent le signal correspondant du Code international des signaux.

(3) En montant à bord d'un bateau, tout Officier autorisé exhibe la pièce officielle justifiant sa qualité.

Anlage VI

Regeln für die bevollmächtigten Beamten

(1) Ein bevollmächtigter Beamter hat einen in Englisch, Französisch und gegebenenfalls in seiner eigenen Sprache ausgefertigten Ausweis bei sich zu tragen, und zwar nach einem auf Vorschlag der Verwahrregierung von den Vertragsparteien genehmigten Muster.

(2) Die Aufforderung eines bevollmächtigten Beamten zum Anhalten ist mit dem entsprechenden Signal des Internationalen Signalbuchs zu geben.

(3) Geht ein bevollmächtigter Beamter an Bord eines Fahrzeugs, so hat er seinen Ausweis vorzuzeigen.

(4) On boarding a vessel an authorised officer may require the master of the vessel to exhibit the document specified in Annex II Rule 2 (1) and the fact of such document having been exhibited shall immediately be endorsed upon it by the authorised officer or on some other official document of the vessel.

(5) On each occasion on which an authorised officer boards a vessel, he shall draw up a report in the form set out in the Appendix indicating the circumstances of the boarding and the information he secures.

(6) This report shall be drawn up in the language of the authorised officer and shown to the master of the vessel boarded, who shall be given an opportunity of adding in his own language any remarks he or any member of his crew may wish to make. The authorised officer shall sign the report in the presence of the master and give him a copy. A copy of the report shall be sent to the competent authority of the country of the vessel boarded. In cases of damage copies of the report shall also be sent to the competent authorities in the countries to which the other parties concerned belong.

(7) Whenever an authorised officer observes a vessel infringing the provisions of the Convention, he may report the occurrence to the competent authority of the country of the vessel, having first made every effort to communicate to the vessel in question by signal or otherwise his intention to report the infringement. If he orders the vessel to stop but does not board it, he shall report the circumstances to the competent authority of the country of the vessel.

(8) Ships carrying authorised officers which may be vessels as defined in Article 1 (2), shall fly a special flag or pennant. The special flag or pennant shall be in a form agreed by the Contracting Parties on the request of the depositary Government. Authorised officers shall exercise their powers under paragraphs (5) or (6) of Article 9, and communicate with vessels, only from surface craft.

(4) En montant à bord d'un bateau, tout Officier autorisé peut demander au patron de celui-ci de produire la pièce mentionnée à la Règle 2 (1) de l'Annexe II. Mention de cette exhibition est faite immédiatement par l'Officier autorisé soit sur la pièce produite, soit sur un autre document de bord officiel.

(5) Chaque fois qu'un Officier autorisé monte à bord d'un bateau, il établit un rapport sur le modèle prévu par l'Appendice indiquant les circonstances dans lesquelles il a été amené à monter à bord et les renseignements qu'il a obtenus.

(6) Le rapport est rédigé dans la langue de l'Officier autorisé et montré au patron du bateau visité afin que celui-ci puisse ajouter dans sa propre langue telle remarque que lui-même ou un membre de son équipage souhaiterait faire. L'Officier autorisé signe le rapport en présence du patron et lui en donne une copie. Une autre copie est envoyée à l'autorité compétente du pays de la nationalité du bateau visité. Dans le cas où un dommage a été commis, des copies du rapport sont également communiquées aux autorités compétentes des autres Parties intéressées.

(7) Lorsqu'un Officier autorisé constate qu'un bateau contrevient aux dispositions de la Convention, il peut en rendre compte aux autorités compétentes du pays de la nationalité du bateau, après s'être efforcé de prévenir le bateau en question par signaux ou par tout autre moyen de communication de son intention de signaler l'infraction. S'il donne l'ordre à un bateau de stopper mais ne monte pas à bord, il rend compte à l'autorité compétente du pays de la nationalité du bateau.

(8) Les navires ayant des Officiers autorisés à bord, qui peuvent être des bateaux au sens du paragraphe (2) de l'Article 1, arborent une marque ou un pavillon spécial. Cette marque ou ce pavillon spécial sont d'un modèle approuvé par les Parties Contractantes sur proposition du Gouvernement dépositaire. Les Officiers autorisés n'exercent leurs pouvoirs en application des dispositions des paragraphes (5) et (6) de l'Article 9 et n'entrent en communication avec les bateaux qu'à partir de bâtiments de surface.

(4) Geht ein bevollmächtigter Beamter an Bord eines Fahrzeugs, so kann er den Kapitän auffordern, die in Anlage II Regel 2 Absatz 1 angeführte Urkunde vorzulegen; die Vorlegung hat der bevollmächtigte Beamte sogleich auf dieser oder einer sonstigen amtlichen Urkunde des Fahrzeugs zu vermerken.

(5) Geht ein bevollmächtigter Beamter an Bord eines Fahrzeugs, so hat er nach dem im Anhang festgelegten Muster einen Bericht zu schreiben, in dem die Umstände, die ihn veranlaßt haben, an Bord zu gehen, und die Informationen, die er sich verschafft hat, anzuführen sind.

(6) Dieser Bericht ist in der Sprache des bevollmächtigten Beamten abzufassen und dem Kapitän des Fahrzeugs zu zeigen, an dessen Bord der Beamte gegangen ist, um dem Kapitän Gelegenheit zu geben, in seiner eigenen Sprache Bemerkungen hinzuzufügen, die er oder ein Besatzungsmitglied zu machen wünscht. Der bevollmächtigte Beamte hat den Bericht im Beisein des Kapitäns zu unterzeichnen und ihm eine Ausfertigung davon zu geben. Eine weitere Ausfertigung ist an die zuständige Behörde im Staat des besuchten Fahrzeugs zu schicken. Bei Schadensfällen erhalten auch die zuständigen Behörden der Staaten, denen die anderen betroffenen Parteien angehören, Ausfertigungen des Berichts.

(7) Stellt ein bevollmächtigter Beamter fest, daß ein Fahrzeug gegen das Übereinkommen verstößt, so kann er den Vorfall der zuständigen Behörde des Staates berichten, dessen Staatszugehörigkeit das Fahrzeug besitzt; zunächst hat er sich aber in jeder Weise zu bemühen, dem betreffenden Fahrzeug durch Signale oder auf andere Weise bekanntzugeben, daß er beabsichtigt, den Verstoß zu berichten. Hält er das Fahrzeug an, geht aber nicht an Bord, so hat er der zuständigen Behörde des Staates, dem das Fahrzeug angehört, die näheren Umstände zu berichten.

(8) Schiffe, auf denen bevollmächtigte Beamte stationiert sind, bei denen es sich auch um Fahrzeuge im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 handeln kann, führen eine Flagge oder einen Wimpel besonderer Art. Diese Flagge oder dieser Wimpel hat einem auf Vorschlag der Verwahrregierung von den Vertragsparteien genehmigten Muster zu entsprechen. Die bevollmächtigten Beamten handeln im Rahmen ihrer Befugnisse nach Artikel 9 Absatz 5 oder 6 nur von Überwasserschiffen aus und treten nur von solchen aus mit Fahrzeugen in Verbindung.

Appendix	Appendice	Anhang
Report in Accordance with Paragraph (5) of Annex VI to the Convention (Strike out what does not apply)	Rapport prescrit par le paragraphe 5 de l'Annexe VI de la Convention (Rayer toutes mentions inutiles)	Bericht nach Absatz 5 der Anlage VI zu dem Übereinkommen (Nichtzutreffendes ist zu streichen)
Authorised Officer (To be filled in block letters)	Officier autorisé (A remplir en caractères d'imprimerie)	Bevollmächtigter Beamter (In Druckbuchstaben auszufüllen)
1. Name and nationality.	1. Nom et nationalité.	1. Name und Staatsangehörigkeit
2. Name of ship carrying him.	2. Nom du bâtiment à bord duquel il est embarqué.	2. Name des Schiffes, auf dem er stationiert ist
Position, Date and Time of Occurrence	Position, date et heure de l'incident	Position, Tag und Uhrzeit des Vorfalls
3.	3.	3.
Provisions of the Convention in Question	Dispositions de la Convention en cause	In Betracht kommende Bestimmungen des Übereinkommens
4.	4.	4.
Information on Each Vessel Involved	Renseignements sur chaque bateau en cause	Angaben über jedes an dem Vorfall beteiligte Fahrzeug
General	D'ordre général	Allgemeiner Art
5. Nationality.	5. Nationalité.	5. Staatszugehörigkeit
6. Vessel's name and registration.	6. Nom et numéro d'enregistrement du bateau.	6. Name und Registrierung des Fahrzeugs
7. Skipper's name.	7. Nom du patron.	7. Name des Kapitäns
8. Owner's name and address.	8. Nom et adresse de l'armateur.	8. Name und Anschrift des Reeders
9. Position, date and time of boarding.	9. Position du bateau, date, et heure à laquelle l'Officier autorisé est monté à bord.	9. Position, Tag und Uhrzeit des Anbordgehens
	A remplir en caractères d'imprimerie	in Druckbuchstaben auszufüllen
At the Time of Occurrence	Au moment de l'incident	Zum Zeitpunkt des Vorfalls
10. Fishing gear in use.	10. Engins de pêche utilisés.	10. Verwendete Fischereigeräte
11. Stopped, anchored or estimated course and speed.	11. Le bateau était stoppé, mouillé; sinon, direction et vitesse approximatives.	11. Lag das Schiff gestoppt? Vor Anker? Andernfalls Kurs und Geschwindigkeit (geschätzt)
12. Signals or lights displayed and sound signals made.	12. Signaux ou feux arborés, signaux sonores émis.	12. Gezeigte Signale oder Lichter, gegebene Schallsignale
13. Warnings given to other vessel(s).	13. Avertissements donnés à l'autre bateau (ou aux autres bateaux).	13. Dem oder den anderen Schiff(en) gegebene Warnungen
14. Direction in which gear was shot or lying.	14. Direction dans laquelle l'engin était mis à l'eau ou se trouvait placé.	14. Richtung, in der das Gerät ausgesetzt wurde oder sich befand
15. The horizontal distance gear extended from the vessel.	15. Etendue horizontale de l'engin à partir du bateau.	15. Entfernung, in der sich das Gerät waagrecht vom Fahrzeug aus erstreckte
Conditions at the Time of Occurrence	Conditions au moment de l'incident	Bedingungen zum Zeitpunkt des Vorfalls
16. Visibility.	16. Visibilité.	16. Sicht
17. Wind force and direction.	17. Force et direction du vent.	17. Windstärke und Windrichtung
18. State of sea and tide and direction and strength of currents.	18. Etat de la mer et de la marée; direction et force des courants.	18. Zustand der See, Stand der Gezeiten; Richtung und Stärke der Strömungen
19. Other relevant conditions.	19. Autres éléments.	19. Sonstige Umstände von Bedeutung
20. Describe, with the help of diagrams if necessary, the relative positions of vessels and gear.	20. Décrire, le cas échéant à l'aide d'un croquis, les positions relatives des bateaux et engins.	20. Beschreibung, gegebenenfalls anhand von Skizzen, der Lage der Fahrzeuge und Geräte zueinander
21. Marking of any anchored or drifting gear involved.	21. Marquage de tout engin mouillé ou dérivant en cause.	21. Kennzeichnung der in den Vorfall verwickelten, verankerten oder treibenden Geräte

Additional Information	Renseignements complémentaires	Zusätzliche Angaben
22. Full particulars of loss or damage, giving condition of any gear involved.	22. Description détaillée de l'engin perdu ou endommagé, y compris son état.	22. Ausführliche Angaben über Verluste oder Schäden und über den Zustand der betroffenen Geräte
23. Narrative description of occurrence.	23. Compte-rendu détaillé de l'incident.	23. Vollständige Darstellung des Vorfalls
24. Comments by Authorised Officer.	24. Observations de l'Officier autorisé.	24. Bemerkungen des bevollmächtigten Beamten
25. Statements by Witnesses.	25. Déclarations des témoins.	25. Erklärungen der Zeugen
26. Statements by Skippers of vessels involved.	26. Déclarations des patrons des bateaux en cause.	26. Erklärungen der Kapitäne der beteiligten Schiffe
27. Statements of photographs taken, with description of subjects (photographs to be attached to copy of report submitted to flag State).	27. Mention des photographies prises et de leurs sujets (les photographies seront jointes au rapport soumis à l'autorité nationale du bateau).	27. Erwähnung der aufgenommenen Lichtbilder mit einer Beschreibung ihres Gegenstands (die Lichtbilder sind der Ausfertigung des Berichts beizufügen, die an den Flaggenstaat übersandt wird).
 Signature of Authorised Officer	 Signature de l'Officier autorisé	 Unterschrift des bevollmächtigten Beamten
 The above report was prepared and signed by the Authorised Officer in our presence.	 Le rapport ci-dessus a été rédigé et signé en notre présence par l'Officier autorisé.	 Der vorstehende Bericht wurde in unserem Beisein von dem bevollmächtigten Beamten verfaßt und unterzeichnet.
 Signatures of Skippers	 Signatures des Patrons des bateaux	 Unterschriften der Kapitäne
 Signatures of Witnesses	 Signatures des Témoins	 Unterschriften der Zeugen

Denkschrift zum Übereinkommen**I. Allgemeines**

Das Übereinkommen über das Verhalten beim Fischfang im Nordatlantik wurde unter Mitwirkung der Bundesrepublik Deutschland in den Jahren 1964 bis 1967 in London ausgehandelt und unter dem Vorbehalt der Ratifikation außer von der Bundesrepublik Deutschland von folgenden Staaten unterzeichnet: Belgien, Dänemark, Frankreich, Irland, Island, Italien, Kanada, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, der Volksrepublik Polen, Portugal, Schweden, Spanien, der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, den Vereinigten Staaten von Amerika und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Irland. Das Übereinkommen ist bisher von Frankreich, Island, Norwegen, Portugal, Schweden, der Sowjetunion und Großbritannien ratifiziert worden. Es soll mit seinem Inkrafttreten den veralteten Internationalen Vertrag betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer vom 6. Mai 1882 (Reichsgesetzblatt 1884 S. 25) ablösen. Die Neuregelung des Verhaltens auf den Fangplätzen ist notwendig, weil ein Bedürfnis dafür besteht, sie auch auf den Bereich des Nordatlantiks zu erstrecken und geordnete Verhältnisse auf den Fangplätzen sicherzustellen.

Die Bundesrepublik Deutschland, Belgien, Dänemark, Frankreich und die Niederlande haben vereinbart, den Vertrag von 1882 mit der Bedingung zu kündigen, daß er zu dem Zeitpunkt außer Kraft tritt, zu dem das Übereinkommen vom 1. Juni 1967 für das betreffende Land wirksam wird. Die genannten fünf Länder haben sich ferner darüber geeinigt, das Verfahren zur Ratifizierung des Übereinkommens vom 1. Juni 1967 sobald wie möglich in Gang zu setzen und die Ratifikationsurkunden gleichzeitig zu hinterlegen. Durch diese Abmachungen soll erreicht werden, daß beide Übereinkommen nicht nebeneinander bestehen. Frankreich hat das Übereinkommen bereits ratifiziert, in Belgien, Dänemark und den Niederlanden ist das Ratifizierungsverfahren bis auf die Hinterlegung der Ratifikationsurkunde abgeschlossen. Sobald auch in der Bundesrepublik Deutschland das Ratifizierungsverfahren insoweit abgeschlossen ist, können die vier Länder ihre Ratifizierungsurkunde bei der britischen Regierung als Depositarmacht hinterlegen. Das Übereinkommen tritt nach seinem Artikel 16 Abs. 1 am 90. Tag nach der Hinterlegung der 10. Ratifikations- oder Genehmigungsurkunde in Kraft. Da sieben Regierungen das Übereinkommen bereits ratifiziert haben, wird es also am 90. Tag nach der gemeinsamen Hinterlegung von wenigstens drei weiteren Ratifikationsurkunden in Kraft treten.

II. Zum Übereinkommen und seinen Anlagen**A. Übereinkommen****Zu Artikel 1**

Absatz 1 umreißt den räumlichen Geltungsbereich des Übereinkommens und verweist auf Anlage 1, in der die Grenzen im einzelnen festgelegt sind.

Absatz 2 definiert die Schiffe, auf die das Übereinkommen Anwendung findet. Danach werden außer Frischfischfängern und Fabriksschiffen auch kommerzielle Versorgungs- und Betreuungsfahrzeuge von dem Übereinkommen erfaßt.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift stellt klar, daß das Übereinkommen die Grenzen der Hoheitsgewässer und Fischereizonen unberührt läßt.

Zu Artikel 3

Die Kennzeichnungs- und Registrierpflicht für Fischereifahrzeuge und deren Zubehör ist bereits durch die Konvention von 1882 begründet worden. Für die Betroffenen ergeben sich daher praktisch keine Änderungen. Neu ist die Verpflichtung der Vertragsstaaten, ein Verzeichnis der Kennzeichen und alle späteren Änderungen des Verzeichnisses gegenseitig zu notifizieren.

Zu Artikel 4

Durch diesen Artikel werden die Führer von Fischereifahrzeugen verpflichtet, die in der Anlage III näher bezeichneten Sichtzeichen zu führen und Schallsignale zu verwenden. Es wird ausdrücklich bestimmt, daß die in der Anlage III enthaltenen Regeln neben den Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Seestraßenordnung) gelten; hier sind insbesondere die Regeln 9 und 15 der Seestraßenordnung einschlägig.

Zu Artikel 5

Diese Bestimmung bildet die Rechtsgrundlage für die Verpflichtung der Führer von Fischereifahrzeugen, in der See verankertes oder treibendes Fischereigerät zu kennzeichnen. Einzelheiten ergeben sich aus der Anlage IV.

Zu Artikel 6

Absatz 1 begründet die Verpflichtung, insbesondere in dem Bereich von Fangplätzen, die in der Anlage V festgelegten Verhaltensregeln einzuhalten.

Durch Absatz 2 soll erreicht werden, daß die Vertragsparteien über Ansammlungen von Fischereifahrzeugen auf See und von ausgebrachten Fanggeräten rechtzeitig unterrichtet werden.

Zu Artikel 7

Die Vorschrift behandelt das Schiedsverfahren, das im Falle einer Streitigkeit zwischen Vertragsparteien wegen Schäden an Fahrzeugen oder Fanggeräten Platz greift. Der Rechtsweg bleibt den Geschädigten unbenommen.

Zu Artikel 8

Absatz 1 verpflichtet die Vertragsparteien zur Durchführung des Übereinkommens.

Absatz 3 in Verbindung mit Absatz 2 verschafft den Vertragsstaaten die Möglichkeit, für Küstenfahrzeuge Ausnahmen von den Regeln der Anlagen II bis V zuzulassen oder besondere Bestimmungen für diese Fahrzeuge festzulegen.

Zu Artikel 9

Die Vorschrift regelt in Verbindung mit Anlage VI des Übereinkommens die internationale Aufsicht über die Fischerei auf der hohen See und die Befugnisse der Überwachungsbeamten. Die von den Vertragsparteien besonders zu bestellenden Beamten sind berechtigt, die Fischereifahrzeuge anderer Mitgliedsstaaten zu kontrollieren und sie bei schweren Verstößen anzuhalten und zu betreten. Es ist im Gegensatz zu der Konvention von 1882 nicht bestimmt, von welchen Fahrzeugen aus die Überwachung ausgeübt werden soll. Für die Bundesrepublik Deutschland werden hierfür im wesentlichen die Fischereischutzboote in Frage kommen.

Zu Artikel 10 und 11

Eine Änderung des Übereinkommens tritt am 30. Tag nach ihrer Annahme durch alle Vertragsparteien in Kraft. Eine Änderung der Anlagen des Übereinkommens wird am 150. Tag nach ihrer Annahme durch zwei Drittel der Vertragsparteien wirksam, wenn nicht eine Vertragspartei innerhalb einer Frist von 120 Tagen nach der Annahme gegen die Änderung Einspruch einlegt.

Zu Artikel 12

Um die Verständigung zwischen den Vertragsparteien zu erleichtern, ist vorgesehen, daß die für die Durchführung des Übereinkommens zuständigen Behörden der Verwahrregierung notifiziert werden, die ihrerseits die Vertragsparteien unterrichtet.

Zu Artikel 13

Nach diesen Bestimmungen können sich die Vertragsparteien bei Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens einem Schiedsverfahren unterwerfen. Dieses Verfahren sieht die Bildung einer aus drei Mitgliedern bestehenden Schiedskommission vor, deren Entscheidungen für die Parteien bindend sind. Die Vertragsparteien können aber auch eine andere Art der friedlichen Beilegung vereinbaren oder die Streitigkeit vor den Internationalen Gerichtshof bringen.

Zu Artikel 14

Nach der Vorschrift sind Vorbehalte zu dem Übereinkommen zulässig, die sich auf die Kontrollen der Fahrzeuge auf See nach Artikel 9 Abs. 5 und 6 und auf das Schiedsverfahren nach Artikel 13 beziehen.

Zu Artikel 15 bis 20

Diese Bestimmungen enthalten die üblichen Regelungen über die Unterzeichnung und Ratifikation (Artikel 15), über das Inkrafttreten (Artikel 16), über den Beitritt (Artikel 17) und über die Kündigung

des Übereinkommens (Artikel 19) sowie über seine Erstreckung auf Gebiete, deren internationale Beziehungen ein Vertragsstaat wahrnimmt (Artikel 18) und seine Hinterlegung beim Sekretariat der Vereinten Nationen (Artikel 20).

B. Anlagen

Zu Anlage I

Sie umschreibt den räumlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens. Anders als in dem Vertrag von 1882 umfaßt das Konventionsgebiet den Nordatlantik und das Nordpolarmeer sowie bestimmte angrenzende Gewässer unter Einschluß der Küstemeere, aber nicht der Ostsee und des Mittelmeeres.

Zu Anlage II

Die aus 2 Regeln bestehende Anlage entspricht ihrem Inhalt nach im wesentlichen den Bestimmungen der §§ 6 bis 13 der Konvention von 1882.

Regel 1 setzt fest, daß jedes Fischereifahrzeug deutlich sichtbar mit Registrierbuchstaben und -zahlen sowie mit seinem Namen und dem Namen des Registrierhafens versehen sein muß. Auch die Boote und das Fischereigerät sind mit den entsprechenden Buchstaben und Zahlen zu kennzeichnen.

Regel 2 schreibt vor, daß das Fischereifahrzeug eine Legitimationsurkunde an Bord mitführen muß, aus der Art und Abmessungen des Schiffes, sein Name, seine Registrierzeichen und seine Nationalität hervorgehen und die auf seinen Eigentümer hinweist. Darüber hinaus wird das Mitführen sowie in bestimmten Fällen das Zeigen der Nationalflagge vorgeschrieben; eine Verpflichtung zum Mitführen ergibt sich schon aus den §§ 1, 2 und 8 des Flaggenrechtsgesetzes vom 8. Februar 1951 (Bundesgesetzblatt I S. 79).

Zu Anlage III

Regel 1 enthält allgemeine Bestimmungen über die Benutzung von Signalen. Sie stellt zur Vermeidung von Verwechslungen Merkmale auf, nach denen sich die zu führenden Sichtzeichen von den in den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vorgeschriebenen Lichtern zu unterscheiden haben.

Regel 2 und 3 schreiben im einzelnen vor, welche Sichtzeichen die Fischereifahrzeuge während des Fischens zu zeigen haben. Kleine Fahrzeuge bis zu einer festgesetzten Länge sind von den Vorschriften ausgenommen; sie und die von ihnen voraussichtlich benutzten Fanggebiete müssen den anderen Vertragsparteien bekanntgegeben werden.

Besondere Vorschriften über Schallsignale werden nicht aufgestellt. Regel 4 macht deutlich, daß insoweit nur die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See gelten.

Zu Anlage IV

Sie regelt die Kennzeichnung von Netzen, Leinen und sonstigen Geräten und unterscheidet zwischen

verankertem Gerät (Regel 1) und treibendem Gerät (Regel 2). Es ist Sinn der Vorschriften, die Position und die Ausdehnung der ausgesetzten Geräte durch Bojen, die mit Flaggen und Radarreflektoren versehen sind, für die Seeschifffahrt kenntlich zu machen.

Zu Anlage V

Die hier aufgestellten Regeln haben den Zweck, den Fangflotten der Vertragsstaaten die ungehinderte Ausübung der Fischerei zu ermöglichen. Ein Teil der Bestimmungen findet sich schon in der Konvention von 1882. So z. B. stimmen die Behinderungsverbote der Regeln 2 und 3 inhaltlich mit den §§ 14 und 15 der Konvention von 1882 weitgehend überein. Neu aufgenommen wurden die Verbote, den Fischfang beeinträchtigende Substanzen in die See zu werfen (Regel 4) und Sprengstoff für fischereiliche Zwecke an Bord mitzuführen (Regel 5). In

Anlehnung an die §§ 19 bis 22 der Konvention von 1882 wird den Schleppnetzfishern eine besondere Sorgfaltspflicht auferlegt (Regel 6) und werden Verhaltensregeln für den Fall von Netz- und Leinenverwicklungen aufgestellt (Regel 7).

Zu Anlage VI

Sie enthält die Bestimmungen, die von den Aufsichtsfahrzeugen und den Überwachungsbeamten bei Ausübung der Kontrollen auf See zu beachten sind. Von Bedeutung sind vor allem die Regelungen, die sich für den Überwachungsbeamten ergeben, wenn er sich zu Kontrollzwecken an Bord eines anderen Fahrzeugs begibt. In diesem Fall hat er nach einem Formblatt einen ausführlichen schriftlichen Bericht zu erstatten, von dem der Kapitän des kontrollierten Fahrzeugs und die zuständigen Behörden der betroffenen Vertragsparteien eine Ausfertigung erhalten.