

Bundesblatt

Bern, den 1. Juli 1965 117. Jahrgang Band II

Nr. 26

Erscheint wochentlich. Preis Fr. 33.– im Jahr, Fr. 18.– im Halbjahr,
zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr

9224

Botschaft

des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung verschiedener internationaler Übereinkommen betreffend die Seeschifffahrt

(Vom 14. Mai 1965)

Herr Präsident,
Hochgeehrte Herren,

Wir haben die Ehre, Ihnen mit dieser Botschaft folgende internationale Übereinkommen betreffend die Seeschifffahrt zur Genehmigung zu unterbreiten:

die an der Genfer Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen vom 24. Februar 1958 abgeschlossenen Konventionen über die völkerrechtlichen Verhältnisse des Meeres, nämlich:

1. das Internationale Übereinkommen vom 29. April 1958 über das Küstenmeer und die Anschlusszone,
2. das Internationale Übereinkommen vom 29. April 1958 über die Hohe See,
3. das Internationale Übereinkommen vom 29. April 1958 über die Fischerei und die Erhaltung der biologischen Reichtümer der Hohen See,
4. das Internationale Übereinkommen vom 29. April 1958 über den Festlandsockel,
5. das Fakultative Unterzeichnungsprotokoll vom 29. April 1958 über die obligatorische Beilegung von Streitigkeiten

ferner die an der X. und XI. Session der Diplomatischen Seerechtskonferenz in Brüssel abgeschlossenen seehandelsrechtlichen Übereinkommen, nämlich:

1. das Internationale Übereinkommen vom 10. Oktober 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen und
das Internationale Übereinkommen vom 29. April 1961 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung von Reisenden auf See

sowie die in London an der Internationalen Konferenz zum Schutze menschlichen Lebens auf See vom 17. Mai bis 17. Juni 1960 und an der I



nationalen Konferenz zur Verhütung der Verschmutzung des Meeres durch Öl im Jahre 1954 ausgearbeiteten schiffahrtspolizeilichen Konventionen, nämlich:

1. das Internationale Übereinkommen vom 17. Juni 1960 zum Schutze des menschlichen Lebens auf See und
2. das Internationale Übereinkommen vom 12. Mai 1954 zur Verhütung der Verschmutzung des Meeres durch Öl, mit den Änderungen und Ergänzungen dieser Konvention vom 11. April 1962.

Einleitung

Über die Bedeutung der Kodifikation der völkerrechtlichen Normen über das Seerecht sowie der internationalen Vereinheitlichung des öffentlichen und privaten Seerechts haben wir Ihnen bereits in unserer Botschaft vom 11. Dezember 1953 (BBl 1953, III, 749) über die Genehmigung verschiedener internationaler Übereinkommen betreffend die Seeschifffahrt berichtet. Wir können daher in bezug auf die heute vorliegenden Abkommen, welche ihrerseits eine schriftliche Fixierung des Völkerrechts und eine Vervollständigung und Erweiterung der Rechtsvereinheitlichung darstellen, auf diese Botschaft verweisen. Zu Beginn des Jahres 1965 verfügte die schweizerische Hochseeflotte über 31 Einheiten zum grössten Teil neuester Bauart mit einer Gesamttonnage von rund 180000 BRT oder ungefähr 267000 DWT. An den internationalen Konferenzen zur Vereinheitlichung des Seerechts nimmt die Schweiz aktiv teil, und diese Mitarbeit ist für ihre Stellung als Binnenstaat mit einer eigenen Flotte unter Schweizer Flagge förderlich und bekräftigt die allgemeine Anerkennung unseres Landes als seefahrende Nation. Die Bedenken gegen die Führung der Flagge eines Binnenstaates zur See gehören der Vergangenheit an. Um so wichtiger ist es deshalb, dass sich unser Land an der internationalen Vereinheitlichung des Seerechts beteiligt, sein eigenes Recht in das Weltseerecht eingliedert und einen Beitrag zur internationalen Rechtssicherheit leistet.

Im Unterschied zu früheren seerechtlichen Konventionen, die nur Teilgebiete des öffentlichen oder privaten Seerechts vereinheitlichten, brachte die grosse Genfer Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen von 1958 eine umfassende Kodifikation des Seevölkerrechts in Friedenszeiten, das bisher nur zu einem geringen Teil durch Staatsverträge geregelt war, zum grössten Teil aber auf der internationalen Übung, welche auch in der Gerichtspraxis der seefahrenden Staaten ihren Niederschlag fand, beruhte. Für die Schweiz als Binnenstaat ist die durch diese Kodifikation geschaffene Rechtssicherheit auf den Weltmeeren von überragender Bedeutung, weshalb sie bei der Ratifikation dieser Übereinkommen nicht abseits stehen kann. Auch die weiteren, Ihnen zur Genehmigung unterbreiteten Abkommen fördern die Rechtseinheit zur See und liegen im Interesse unseres Landes.

Seit jeher und schon bevor eine eigene schweizerische Hochseeflotte bestand, hat sich die Schweiz an verschiedenen internationalen Übereinkommen und anderen Texten hinsichtlich der Seeschifffahrt beteiligt, worüber nachstehende Übersicht Auskunft gibt:

I. Internationale Übereinkommen und andere Texte des Seevölkerrechts

- Pariser Erklärung vom 16. April 1856 betreffend das europäische Seerecht in Kriegszeiten (BS 11, 439);
- Übereinkommen vom 9. Dezember 1923 über die internationale Rechtsordnung (Regime) der Seehäfen (Meerhäfen) und Statut (BS 13, 529);
- Erklärung vom 20. April 1921 über die Anerkennung des Flaggenrechts der Staaten ohne Meeresküste (BS 13, 543);
- Abkommen vom 6. März 1948 zur Schaffung einer Zwischenstaatlichen beratenden Seeschiffsorganisation (IMCO) (AS 1958, 983);
- Genfer Abkommen vom 12. August 1949 zur Verbesserung des Loses der Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen der bewaffneten Kräfte zur See (AS 1951, 207);
- Abkommen vom 18. Oktober 1907 betreffend die Anwendung der Grundsätze des Genfer Abkommens auf den Seekrieg (BS 11, 522);
- Abkommen vom 29. Juli 1899 betreffend die Ausdehnung der Genfer Konvention vom 22. August 1864 auf den Seekrieg (BS 11, 516);
- Abkommen vom 18. Oktober 1907 betreffend die Rechte und Pflichten der neutralen Mächte im Falle eines Seekriegs (BS 11, 476);
- Abkommen vom 18. Oktober 1907 über die Behandlung der feindlichen Kauffahrteischiffe beim Ausbruche der Feindseligkeiten (BS 11, 440);
- Abkommen vom 18. Oktober 1907 über die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe (BS 11, 446);
- Abkommen vom 18. Oktober 1907 über die Legung von unterseeischen selbsttätigen Kontaktminen (BS 11, 450);
- Abkommen vom 18. Oktober 1907 betreffend Beschiessung durch Seestreitkräfte in Kriegszeiten (BS 11, 456);
- Abkommen vom 18. Oktober 1907 über gewisse Beschränkungen in der Ausübung des Beuterechts im Seekrieg (BS 11, 462);
- Regeln vom 22. April 1930 betreffend die Massnahmen der Unterseeboote gegen Handelsschiffe (BS 11, 467);
- Internationale Übereinkunft vom 21. Dezember 1904 über die Befreiung der Hospitalschiffe von Hafenabgaben (BS 11, 531).

II. Internationale Übereinkommen des Seehandels-, Arbeits- und Verfahrensrechts

- Internationales Übereinkommen vom 10. April 1926 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über Privilegien und Hypotheken an Seeschiffen (AS 1954, 751);
- Internationales Übereinkommen vom 25. April 1924 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnossemente nebst Schlussprotokoll (AS 1954, 758);

- Internationales Übereinkommen vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über den Zusammenstoss von Schiffen (AS 1954, 768);
- Internationales Übereinkommen vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Hilfeleistung und die Bergung in See-not (AS 1954, 773);
- Internationales Übereinkommen vom 10. April 1926 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Immunität der staatlichen Seeschiffe nebst Zusatzprotokoll (AS 1954, 778);
- Internationales Übereinkommen vom 10. Mai 1952 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die strafrechtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstössen und anderen Ereignissen der Seeschifffahrt (AS 1956, 716);
- Internationales Übereinkommen vom 10. Mai 1952 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die zivilrechtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstössen (AS 1956, 719);
- Internationales Übereinkommen vom 10. Mai 1952 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die vorsorgliche Beschlagnahme von Seeschiffen (AS 1956, 723);
- Übereinkommen (Nr. 8) von 1920 betreffend die Gewährung einer Entschädigung für Arbeitslosigkeit infolge Schiffbruch (AS 1960, 462);
- Übereinkommen (Nr. 15) von 1921 über das Mindestalter für die Zulassung von Jugendlichen zur Beschäftigung als Kohlenzieher (Trimmer) oder Heizer (AS 1960, 465);
- Übereinkommen (Nr. 16) von 1921 über die pflichtgemässe ärztliche Untersuchung der in der Seeschifffahrt beschäftigten Kinder und Jugendlichen (AS 1960, 467);
- Übereinkommen (Nr. 23) vom 23. Juni 1926 über die Heimschaffung der Schiffsleute (AS 1960, 470);
- Übereinkommen (Nr. 58) vom 24. Oktober 1936 über das Mindestalter für die Zulassung von Kindern zur Arbeit auf See (geänderter Wortlaut vom Jahre 1936) (AS 1960, 473);
- Vereinbarung über Flüchtlingsseeleute vom 23. November 1957 (AS 1964, 145).

Durch das Seeschiffahrtsgesetz vom 23. September 1953 und die Vollzugsverordnung vom 20. November 1956 sind überdies als Landesrecht anwendbar erklärt worden

- die York-Antwerpener-Regeln von 1950 betreffend die Havarie-Grosse (angenommen vom Comité Maritime International 1949 in Amsterdam und von der International Law Association 1950 in Kopenhagen) (AS 1956, 1359);
- die Artikel 6-17 des Übereinkommens (Nr. 92) vom 18. Juni 1949 über die Quarterräume der Besatzung an Bord von Schiffen (Neufassung vom Jahre 1949) (AS 1956, 1413).

III. Internationale Übereinkommen und andere Texte des Seeverwaltungsrechts

- Internationales Übereinkommen vom 10. Juni 1948 zum Schutze des menschlichen Lebens auf See (nebst Regeln zur Verhütung von Zusammenstössen auf See [Anhang B zum Schlussprotokoll der Internationalen Konferenz zum Schutze des menschlichen Lebens auf See von 1948]) (AS 1954, 785; 1956, 1394);
- Internationales Übereinkommen vom 5. Juli 1930 über den Freibord der Kaufahrteischiffe (AS 1954, 912);
- Abkommen vom 24. September 1931 zur Regelung des Walfischfanges (BS 14, 211);
- Übereinkommen vom 21. Juni 1929 über die Gewichtsbezeichnung an schweren, auf Schiffen beförderten Frachtstücken (BS 14, 82);
- die gestützt auf den Bundesbeschluss vom 1. Oktober 1952 über die Ermächtigung des Bundesrates zum Austausch von Gegenrechtserklärungen betreffend die Besteuerung von Unternehmungen der Seeschifffahrt, der Binnenschifffahrt und der Luftfahrt (AS 1953, 1) mit Belgien (AS 1958, 46), dem Belgischen Kongo (AS 1959, 617), Brasilien (AS 1956, 1107), Dänemark (AS 1954, 1073, 1105) und der Südafrikanischen Union (AS 1956, 607) vorgenommenen Notenwechsel; Notenaustausch über das gleiche Gebiet mit Argentinien (AS 1950, 563);
- Abkommen zwischen der Schweiz und Portugal vom 10. Mai 1958 über die Behandlung der Schifffahrtsunternehmungen (AS 1958, 751).

Die neu zur Genehmigung vorgeschlagenen Übereinkommen ergänzen und vervollständigen die durch die aufgezählten Konventionen geschaffene Rechts einheit. Gleichzeitig hätte der Beitritt unseres Landes zu diesen Übereinkommen zur Folge, dass die Schweiz von einer eigenen landesrechtlichen Regelung Umgang nehmen kann, dafür aber von den übrigen Kontraktstaaten Gegenrecht erlangt und unseren Seeschiffen in fremden Häfen und auf dem Meer eine sichere Rechtsgrundlage verschafft.

I. Die Genfer Konventionen von 1958

An der Genfer Seerechtskonferenz von 1958, die am 24. Februar 1958 vom Vorsteher des Eidgenössischen Politischen Departements eröffnet wurde, waren 86 Staaten vertreten. Die Konferenz glich in ihrer personellen Zusammensetzung und Grösse einer Generalversammlung der Vereinten Nationen. Die Einberufung der Seerechtskonferenz stellte den ersten grossen Versuch der in der UNO zusammengefassten neuen Staatengemeinschaft dar, ein umfassendes Gebiet des allgemeinen Völkergewohnheitsrechts zu kodifizieren.

Für die Schweiz, deren Delegation unter der Leitung von Botschafter Dr. P. Rüeegger stand, hatte die Konferenz auch deshalb besondere Bedeutung, weil

ihr durch Resolution der UNO-Generalversammlung von 21. Februar 1957 u. a. zur Aufgabe gestellt worden war, die Rechtsstellung der Binnenstaaten und ihres freien Zugangs zum Meer zu behandeln und festzulegen, eine Frage, an der unser Land naturgemäss sehr interessiert ist. Die übrigen Binnenstaaten (Österreich, Tschechoslowakei, Luxemburg, Vatikanstaat, Ungarn, San Marino, Bolivien, Laos, Paraguay, Nepal, Afghanistan und Weissrussland) suchten schon vor Beginn der Konferenz die Mitwirkung unseres Landes, dessen Rechtsstellung ihnen gleichsam als Vorbild vorschwebte. Der Bundesrat sah sich deshalb veranlasst, dem Wunsche einiger Binnenstaaten stattzugeben und auf den 10.–15. Februar 1958 eine Vorkonferenz der Binnenstaaten in Genf einzuberufen, die unter dem Vorsitz des schweizerischen Delegationschefs tagte.

Während für die übrigen Probleme des zu kodifizierenden Seevölkerrechts ein Entwurf und Motive der «Commission de droit international» der UNO vorlagen, fehlte es an vorbereitenden Projekten für die Rechtsstellung der Binnenstaaten, was die Arbeiten der Vorkonferenz – und auch der Hauptkonferenz auf diesem Gebiete – erschwerte. Einige Binnenstaaten befürworteten mit Nachdruck den Abschluss einer weitgehenden Sonderkonvention, in der alle Rechte der Binnenstaaten enthalten sein sollten. Andere Staaten ohne Meeresküste pflichteten der Auffassung der Schweiz bei, die Rechte der Binnenländer seien nur in Zusammenarbeit mit den maritimen Staaten und im Rahmen der allgemeinen Konventionen zu regeln, während die bestehenden, regional verschiedenen und oft weitergehenden Regelungen vorzubehalten wären. Teils versuchten Binnenstaaten auch, die Plattform der UNO dazu zu benützen, um auf Weltenebene zu erreichen, was ihnen auf bilateraler Basis mit ihren Nachbarstaaten versagt geblieben war. Die Forderungen einzelner Staaten ohne Meeresküste gingen so weit, dass die Uferstaaten, wenn schon nicht offen ablehnend, so doch mit grösster Zurückhaltung reagierten. Das Bestreben, eine Sonderkonvention abzuschliessen, barg die Gefahr in sich, dass sie von den massgebenden maritimen Staaten nicht ratifiziert worden wäre und somit scheitern würde, was eine unliebsame präjudizielle Wirkung auch auf die bestehende Rechtslage der Schweiz hätte haben können. In Anbetracht der Transitverträge der Schweiz mit ihren Nachbarn, des Genfer Seehafenstatuts von 1923, der Deklaration von Barcelona von 1921 über die Anerkennung der Flagge der Staaten ohne Meeresküste und vor allem der durch die Mannheimer-Akte von 1868 garantierten Freiheit der Rheinschifffahrt von Basel bis in das offene Meer war zu befürchten, dass eine Sonderkonvention über die Rechte der Binnenstaaten auf Weltebene einen Rückschritt bedeuten würde, da die allgemein zu kodifizierenden Rechte hinter jenen zurückgeblieben wären, die der Schweiz gestützt auf die erwähnten Staatsverträge bereits zustanden. Die Stellung der Schweiz an der Vorkonferenz und an der Hauptkonferenz war insofern schwierig, als grundsätzlich die Solidarität unter den Binnenstaaten gewahrt werden musste, andererseits aber übersetzte Forderungen nicht unterstützt werden konnten.

Die heftigen Debatten unterstrichen die Schwierigkeit der Situation, und es darf deshalb als um so erfreulicher bezeichnet werden, dass es der schweizerischen Delegation gelang, gegen Ende der Konferenz einen auf neuen Grundlagen

aufgebauten Verständigungsvorschlag zur einstimmigen Annahme durch Ufer- und Binnenstaaten zu bringen. Der schweizerische Vorschlag beruhte darauf, dass in den Konventionen über das Küstenmeer und die Hohe See die Rechte der Binnenstaaten ohne Unterschied zu den maritimen Staaten eingebaut werden sollten, so dass die Annahme der Hauptkonventionen gleichzeitig auch die Rechte der Binnenstaaten einschliessen und damit die Gefahr einer der Ablehnung ausgesetzten Sonderkonvention gebannt würde. Was den am meisten umstrittenen Anspruch auf freien Zugang zum Meer betraf, galt es einmal der Auffassung zum Durchbruch zu verhelfen, dass er sich nicht aus dem Prinzip der Freiheit der Meere, sondern aus dem Grundsatz der Verkehrsfreiheit zu Lande herleitet und nur soweit in seerechtlichem Zusammenhang steht, als der Binnenstaat, um die ihm zustehende Freiheit des Meeres ausüben zu können, darauf angewiesen ist; eine allgemeine Transitfreiheit hat zudem auf Gegenseitigkeit zu beruhen und kann nicht nur eine Servitut zu Lasten der maritimen Staaten darstellen.

Zur Regelung dieser Frage legte die schweizerische Delegation einen Vertragstext vor, welcher eine Grundsatzklärung, verbunden mit einem pactum de contrahendo, enthielt. Die Gleichberechtigung der Binnenstaaten in den Meerhäfen und ihr freies Zugangsrecht wurden grundsätzlich anerkannt, und die Binnenstaaten angehalten, mit den sie von der Meeresküste trennenden Küstenstaaten Abkommen zur Verwirklichung dieses Grundsatzes abzuschliessen.

Die bestehenden internationalen Garantien der Schweiz für ihren freien Zugang zum Meer sind durch diese Regelung universell bestätigt worden, ohne dass die neue Umschreibung eine Beeinträchtigung unserer bisherigen Stellung mit sich bringen würde. Allein schon um diese erneut erkämpfte Bestätigung der Rechte der Schweiz auf freien Zugang zum Meer und auf Führung der Landesflagge auf den Weltmeeren zu erhalten, ist eine Ratifikation der Genfer Konventionen, die schweizerischerseits unterzeichnet worden sind, geboten.

1. Das Internationale Übereinkommen vom 29. April 1958 über das Küstenmeer und die Anschlusszone

Diesem Übereinkommen sind bis heute die folgenden 22 Staaten beigetreten: Australien, Bulgarien, Weissrussland, Kambodscha, Tschechoslowakei, Malaysia, Haiti, Ungarn, Israel, Madagaskar, Nigeria, Portugal, Rumänien, Senegal, Sierra Leone, Südafrika, Ukraine, Sowjetunion, Grossbritannien, Vereinigte Staaten von Amerika, Venezuela, Dominikanische Republik. Es trat am 10. September 1964 in Kraft.

Das Abkommen umfasst vorwiegend die Kodifikation geltender und allgemein anerkannter Regeln des Völkerrechts, aber auch positive Lösungen bisheriger Streitpunkte. Mit Ausnahme der Festlegung der Breite des Küstenmeeres und einer Regelung der Frage der sogenannten historischen Buchten enthält die Konvention eine umfassende Normierung der völkerrechtlichen Bestimmungen über die Territorialgewässer und die sogenannte «zone contiguë» in Friedenszeiten.

Die Souveränität des Küstenstaates über seine Territorialgewässer wird anerkannt. Diese erstreckt sich auch auf den Luftraum über dem Küstenmeer und

den Meeresgrund und Meeresuntergrund. Die Methoden für die Festsetzung der Grenzen des Küstenmeeres werden in der Konvention festgelegt. Der bedeutsame Grundsatz, dass alle Schiffe, auch jene der Binnenstaaten, das Recht der friedlichen Durchfahrt durch fremde Küstenmeere besitzen (Art. 14 ff.), darf als Kardinalpunkt der Konvention bezeichnet werden. Die straf- und zivilrechtlichen Kompetenzen des Uferstaates und des Flaggenstaates des Schiffes, das die friedliche Durchfahrt in Anspruch nimmt, sind geregelt.

Die Konvention befasst sich auch mit der «anschliessenden Zone», die von den einzelnen Küstenstaaten in unterschiedlicher Breite je nach den beabsichtigten polizeilichen Befugnissen festgelegt worden war. Das Abkommen sieht vor, dass diese Zone ein Teil der Hohen See ist und somit nicht unter der Souveränität des Uferstaates steht, dieser vielmehr nur die erforderliche Kontrolle ausüben kann, um Verstösse gegen seine Zoll-, Finanz-, Einwanderungs- oder Gesundheitsvorschriften auf seinem Hoheitsgebiet oder in seinem Küstenmeer zu verhindern. Die hierfür in Anspruch genommene Anschlusszone darf sich jedoch nicht weiter als 12 Seemeilen über die Ausgangslinie hinaus erstrecken, von der aus die Breite des Küstenmeeres gemessen wird. Ist letzteres bereits auf 12 Meilen festgelegt, bleibt kein Raum mehr für eine Anschlusszone.

Leider blieb es der Konvention versagt, die Breite des Küstenmeeres einheitlich zu regeln. Die Meinungsverschiedenheiten zwischen den Anhängern der klassischen Dreimeilenzone (1 Seemeile = 1,852 km) und der von zahlreichen Staaten angebehrten 12-Meilenzone konnten nicht überbrückt werden.

Zur Regelung dieser an der ersten Konferenz ungelösten Frage wurde eine zweite Konferenz der UNO einberufen, die vom 17. März bis 26. April 1960 in Genf tagte und an der auch die Schweiz vertreten war. Die Anhänger der Dreimeilenzone, meistens Staaten mit grossen Handelsflotten, waren zu wesentlichen Konzessionen bereit und schlugen die sogenannte «6 + 6 Meilen-Formel» vor, wonach die Küstengewässer eine Breite von 6 Meilen und die anschliessende Fischereizone weitere 6 Meilen betragen sollte; in letzterer sollten die bestehenden Fischereirechte anderer Staaten während einer Übergangszeit von 5 Jahren noch gewahrt bleiben. Dieser amerikanisch-kanadische Vorschlag wurde in der zuständigen Konferenz-Kommission mit 43:33 Stimmen, bei 12 Enthaltungen, angenommen. In der denkwürdigen Plenarabstimmung vom 26. April 1960 vereinigten er jedoch nur 54 Stimmen auf sich; bei 28 Neinstimmen und 5 Enthaltungen wurde die erforderliche Zweidrittelmehrheit nicht erreicht, und die zweite Genfer Seerechtskonferenz endete ihrerseits mit einem Misserfolg in dieser Frage. Trotzdem besitzt die vorliegende Konvention von 1958 als Instrument des kodifizierten Völkerrechts ihren Wert.

2. Das Internationale Übereinkommen vom 29. April 1958 über die Hohe See

Jene Teile des Weltmeeres, die weder zu den Küstengewässern noch zu den Binnengewässern eines Staates gehören, werden als Hohe See bezeichnet. Da diese allen Nationen offensteht, kann kein Staat das Recht für sich in Anspruch nehmen, einen Teil davon seiner Souveränität zu unterstellen.

Mit diesen Worten umschreibt die Konvention die berühmte Freiheit der Hohen See und präzisiert diese in der Weise, dass ohne Unterschied, ob es sich um einen Küstenstaat oder einen Binnenstaat handelt, die Freiheit der Schifffahrt, die Freiheit der Fischerei, die Freiheit, Unterseekabel und Rohrleitungen zu legen, und die Freiheit, das Hohe Meer zu überfliegen, gewährleistet sind. Allein diese Kodifikation der Freiheitsrechte auf Hoher See bestätigt die Bedeutung dieses Vertragswerkes.

Der Konvention sind bis anhin die folgenden 29 Staaten beigetreten: Afghanistan, Australien, Bulgarien, Weissrussland, Zentralafrikanische Republik, Tschechoslowakei, Malaysia, Kambodscha, Guatemala, Haiti, Ungarn, Indonesien, Israel, Luxemburg, Nepal, Nigeria, Polen, Portugal, Rumänien, Senegal, Sierra Leone, Südafrika, Ukraine, Sowjetunion, Grossbritannien, Vereinigte Staaten von Amerika, Venezuela, Dominikanische Republik, Italien. Sie trat als erstes der Genfer Seerechtsübereinkommen in Kraft (30. September 1962).

Die Konvention statuiert auch den freien Zugang der Binnenstaaten zum Meer und deren Recht auf Gleichbehandlung in den Häfen (Art. 3). Alle Schiffe auf Hoher See unterstehen der Hoheit des Flaggenstaates. Das Recht der Flagge wird näher umschrieben. Die strafrechtliche und disziplinarische Zuständigkeit bei Schiffsunfällen auf Hoher See ist festgelegt. Die völkerrechtlichen Regeln über die Seeräuberei werden kodifiziert. Das Recht der Nacheile (hot pursuit) ist genau beschrieben.

Diese Kodifikation des Seevölkerrechtes der Hohen See ist umfassend und abschliessend erfolgt, und sie dient der Rechtssicherheit auf den Weltmeeren, was vor allem für Binnenstaaten von grösster Bedeutung ist.

Artikel 24 der Konvention verpflichtet jeden Staat, unter Berücksichtigung bestehender vertraglicher Bestimmungen Vorschriften zu erlassen, um die Verschmutzung des Meeres infolge des Ablassens von Öl aus Schiffen oder Rohrleitungen oder infolge der Ausbeutung und Erforschung des Meeresgrundes und Meeresuntergrundes zu verhüten. Dieser Pflicht kann die Schweiz dadurch nachkommen, dass sie, wie nachstehend vorgeschlagen, auch dem Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung des Meeres durch Öl von 1954/62 beitrifft und dessen Bestimmungen zugleich gemäss Artikel 9 der Vollzugsverordnung zum Seeschiffahrtsgesetz als Landesrecht anwendbar erklärt. Da schweizerische Rohrleitungen in der Hohen See infolge der Binnenlage der Schweiz ohne Erlaubnis eines Küstenstaates, von dem die Leitung auszugehen hat, nicht möglich sind, erübrigen sich hiefür besondere schweizerische Vorschriften. Ein Rohrleitungsunternehmen, das zwangsläufig von einem Küstenstaat ausgeht, wird dessen Vorschriften gegen die Verschmutzung des Meeres zu befolgen haben. Gemäss der Konvention über den Festlandsockel übt der Uferstaat Hoheitsrechte hinsichtlich der Ausbeutung und Erforschung aus, so dass dessen Vorschriften anzuwenden sind. Ein Binnenstaat muss daher keine zusätzlichen Vorschriften erlassen; soweit seine Schiffe eine Forschungstätigkeit ausüben, unterstehen sie den Vorschriften zur Verhütung der Gewässerverschmutzung ohnehin.

Gemäss Artikel 25 der Konvention hat jeder Staat Massnahmen zu treffen, um die Verseuchung des Meeres durch die Versenkung radioaktiver Abfälle zu verhüten, wobei alle von den zuständigen internationalen Organisationen ausgearbeiteten Normen und Vorschriften zu berücksichtigen sind. Für schweizerische Schiffe käme ein solches Verbot nur für die Fahrt auf Hoher See in Frage, da für die Territorialgewässer die Küstenstaaten zuständig sind. Da die jeweiligen internationalen Normen befolgt werden müssen, wäre eine gesetzliche Verbotsnorm im Seeschiffahrtsgesetz nicht zweckmässig; es ist vielmehr vorzuziehen, von der Kompetenz des Artikels 5, Absatz 2 des erwähnten Gesetzes Gebrauch zu machen und die Materie in der Vollzugsverordnung zu regeln. Dadurch kann den veränderten Verhältnissen und Änderungen der internationalen Normen besser Rechnung getragen werden. Die rechtliche Geltung der schweizerischen Verordnungsvorschrift ist gleichwertig, und der völkerrechtlichen Verpflichtung wird dadurch nachgelebt. Die Vollzugsverordnung wird entsprechend zu ergänzen sein; bei Verstössen gegen die fraglichen Verordnungsvorschriften wird dann der Strafbestand von Artikel 130 des Seeschiffahrtsgesetzes, der Widerhandlungen gegen seepolizeiliche Vorschriften des In- und Auslandes ahndet, zur Anwendung gelangen.

Anders verhält es sich mit der Verpflichtung nach Artikel 27 der Konvention. Danach hat jeder Staat die erforderlichen gesetzgeberischen Massnahmen zu treffen, damit jede vorsätzliche oder fahrlässige Unterbrechung oder Beschädigung eines Unterseekabels eine strafbare Handlung darstellt. Nach allgemeinen Grundsätzen des schweizerischen Rechts müssen solche Strafnormen gesetzlich verankert sein. Ein Verordnungsvorbehalt würde höchstens Übertretungstatbestände decken. Um den Verpflichtungen aus der Konvention nachzuleben, wird das schweizerische Recht einen entsprechenden Straftatbestand enthalten müssen. Wir werden Ihnen in separater Botschaft über die erforderlichen Gesetzesänderungen auch hiezu Antrag stellen.

Artikel 29 der Konvention verlangt gesetzgeberische Massnahmen, gemäss denen die Eigentümer von Unterseekabel oder Rohrleitungen im Meer die Schiffseigentümer entschädigen müssen, wenn diese zur Vermeidung einer Beschädigung dieser Leitung einen Anker oder dergleichen opfern. Eine Notwendigkeit, eine entsprechende zivilrechtliche Entschädigungsnorm im Gesetz aufzunehmen, würde aber erst dann entstehen, wenn einmal schweizerische Leitungen – ohne dass der Leitungsinhaber dem Recht des Uferstaates untersteht, von dem aus die Leitung gelegt wird – im Meer erstellt werden, eine Situation, die aber kaum denkbar ist. Solange solche Fälle nicht vorliegen, erübrigt es sich für einen Binnenstaat, gesetzliche Vorschriften zu erlassen, die toter Buchstabe bleiben würden, da das Recht des Uferstaates Anwendung finden muss, von dem aus die Leitung in das Meer verläuft.

3. Das Internationale Übereinkommen vom 29. April 1958 über die Fischerei und die Erhaltung der biologischen Reichtümer der Hohen See

Während die Konvention über das Küstenmeer und die Anschlusszone sowie die Konvention über die Hohe See im wesentlichen die Kodifizierung

geltenden Völkerrechts darstellen, enthält das dritte Genfer Abkommen neue Bestimmungen. Eine Anknüpfung an bestehende völkerrechtliche Normen liegt nur insofern vor, als in den Bestimmungen dieser Konvention auch ein Ausdruck des Verbots des Missbrauchs der Meeresfreiheit zu sehen ist. Wie in der Präambel zu lesen ist, ist die Entwicklung moderner Verfahren zur Ausbeutung der lebenden Reichtümer des Meeres, welche die Menschen in steigendem Masse befähigt, den Nahrungsbedarf der ständig wachsenden Bevölkerung der Welt zu decken, geeignet, die Schätze des Meeres der Gefahr des Raubbaues auszusetzen. Um diese Gefahr zu bannen, sind alle Staaten verpflichtet, die erforderlichen Massnahmen zur Erhaltung dieser Reichtümer zu treffen.

Die Konvention bestätigt das Recht aller Staaten, durch ihre Staatsangehörigen und ihre Schiffe Fischfang auf Hoher See zu betreiben. Dabei sind aber die im Übereinkommen vorgesehenen Schutzmassnahmen sowie bestehende bilaterale Abmachungen zu beachten. Welche Massnahmen ein Staat im einzelnen für seine Fischereischiffe vorschreiben muss, kann dem Übereinkommen nicht entnommen werden. Nur die Zielsetzung dieser Massnahmen, nämlich die Erhaltung der biologischen Reichtümer des Meeres, ist umschrieben, und es wird präzisiert, dass dadurch der beste dauernde Ertrag bezweckt wird und eine möglichst reichliche Versorgung mit Nahrungsmitteln aus dem Meer sichergestellt werden soll.

Betreibt ein Staat in einer bestimmten Zone der Hohen See allein den Fischfang, so hat er die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Fischbestände oder sonstigen lebenden Reichtümer des Meeres zu ergreifen. Betreiben mehrere Staaten im gleichen Bereiche des Meeres den Fischfang, so kann jeder von ihnen verlangen, dass Verhandlungen für den Erlass gemeinsamer Massnahmen aufgenommen werden. Gelangen die Staaten zu keinem Einvernehmen, so ist die Angelegenheit einer Schiedskommission zu unterbreiten. Diese Kommission wird vom Generalsekretär der Vereinten Nationen nach Föhlungnahme mit den beteiligten Staaten, dem Präsidenten des Internationalen Gerichtshofes und dem Generaldirektor der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der UNO ernannt. Sie trifft ihren Entscheid, der für die beteiligten Staaten gemäss den in der Konvention umschriebenen Richtlinien verbindlich ist.

Nehmen weitere Staaten den Fischfang in einem Gebiete auf, in welchem jene Länder, die dort bereits Fischerei betreiben, die in der Konvention vorgesehenen Schutzmassnahmen ergriffen haben, so sind sie ihrerseits an die bestehenden Vorschriften gebunden. Letztere dürfen jedoch weder rechtlich noch tatsächlich diskriminierend sein. Jeder beteiligte Staat kann das Schiedsverfahren einleiten, wenn er eine Änderung der bestehenden Massnahmen durchsetzen will. Solange die Kommission jedoch nicht entschieden hat, gelten die in Kraft befindlichen Vorschriften.

Den Küstenstaaten erlaubt die Konvention besondere Schutzmassnahmen in den an ihre Küstengewässer angrenzenden Teilen der Hohen See. Wollen sich andere Staaten in diesem Gebiet am Fischfang beteiligen, so ist ebenfalls eine Verständigung erforderlich, und wenn diese nicht erzielt werden kann, ist das Schiedsverfahren einzuleiten.

Der Konvention sind bis heute die folgenden 15 Staaten beigetreten:

Australien, Kambodscha, Kolumbien, Malaysia, Haiti, Madagaskar, Nigeria, Portugal, Senegal, Sierra Leone, Südafrika, Grossbritannien, Vereinigte Staaten von Amerika, Venezuela, Dominikanische Republik.

Der Schweiz steht auch als Binnenstaat das Recht der Hochseefischerei zu, obwohl sie zur Zeit – und wohl auch in absehbarer Zukunft – davon keinen Gebrauch macht. Die schweizerische Hochseeflotte dient in erster Linie der Landesversorgung. Im Register unserer Seeschiffe können nur Einheiten eingetragen werden, die zur gewerbsmässigen Beförderung von Personen oder Gütern verwendet werden oder hierfür bestimmt sind (Art. 17, Abs. 1 des Seeschiffahrtsgesetzes). Fischereiboote dienen vornehmlich dem Fischfang und nur beiläufig dem Transport der gefangenen Fische, also nicht der gewerbsmässigen Beförderung von Gütern im Sinne des Seeschiffahrtsgesetzes. Die Registrierung von Fischereibooteen im schweizerischen Register würde also eine Änderung des Gesetzes voraussetzen. Solange kein Bedürfnis dafür besteht, scheint eine Gesetzesänderung zum Zwecke der Eintragung von Fischereibooteen jedoch nicht erforderlich zu sein. Dies hindert jedoch nicht, dass die Schweiz bereits heute in die Lage versetzt wird, die Genfer Fischereikonvention von 1958 zu ratifizieren, wenn die Umstände dies erfordern. Es wäre unzweckmässig, erst in diesem Zeitpunkt eine Vorlage für die Genehmigung dieser Konvention auszuarbeiten; die Ermächtigung, auch diese Konvention zu ratifizieren, kann vielmehr zusammen mit der Genehmigung der übrigen Genfer Seerechtsabkommen erteilt werden.

Im übrigen dürfte es im Interesse der Einheit des Seevölkerrechtes liegen, wenn das gesamte Vertragswerk der Genfer Seerechtskonferenz von den Staaten ratifiziert wird, nicht zuletzt auch, um das Inkrafttreten der Konventionen zu ermöglichen. Die Schweiz hat alle Genfer Seerechtskonventionen unterzeichnet, die von ihr deshalb auch gesamthaft zu ratifizieren wären, wobei auch in Betracht gezogen werden muss, dass unser Land an der Stärkung der Rechtssicherheit auf allen Gebieten des Völkerrechtes sehr interessiert ist.

4. Das Internationale Übereinkommen vom 29. April 1958 über den Festlandsockel

Auch in dieser Konvention wird nicht bestehendes Völkerrecht kodifiziert, sondern neues Recht staatsvertraglich vereinbart. Der Festlandsockel oder continental shelf ist ein Rechtsinstitut, das noch keine 50 Jahre alt ist und bisher, abgesehen von wenigen bilateralen Vereinbarungen, lediglich auf einseitigen Deklarationen der Staaten beruhte und noch keine allgemeine völkerrechtliche Anerkennung gefunden hat. Um die Naturreichtümer, insbesondere Erdölvorkommen, im Meeresgrund und Meeresuntergrund ausbeuten zu können, sind die Küstenstaaten dazu übergegangen, über ihr Küstenmeer hinaus Okkupationsrechte am Meeresgrund- und Untergrund zu beanspruchen. Wegleitend wirkte die Proklamation des Präsidenten der Vereinigten Staaten vom 28. September 1945, durch welche die natürlichen Schätze des Meeresgrundes und -untergrundes auf dem den Vereinigten Staaten vorgelagerten Festlandsockel der staatlichen Gewalt und Aufsicht unterstellt worden sind. Seither sind vor allem südameri-

kanische Staaten dazu übergegangen, Rechte an ihrem Festlandsockel zu beanspruchen, selbst bis auf eine horizontale Ausdehnung von 200 Meilen.

Die neue Konvention anerkennt, definiert und umschreibt einmal das Rechtsinstitut des Festlandsockels; im weiteren setzt sie der Inanspruchnahme dieses Rechtes Schranken, um die Freiheit des Meeres zu wahren. Als Festlandsockel gilt nur der Meeresgrund und -untergrund der an die Küste angrenzenden Unterwasserzonen ausserhalb des Küstenmeeres bis zu einer Tiefe von 200 Metern; darüber hinaus nur, wenn in dieser grösseren Tiefe die Ausbeute der Naturschätze technisch möglich ist. Über diesen Festlandsockel übt der Küstenstaat hinsichtlich der Erforschung und Ausbeutung der Naturschätze Hoheitsrechte aus, ohne ein umfassendes Souveränitätsrecht zu besitzen.

Die Rechtsstellung der über dem Festlandsockel liegenden Gewässer wird nicht berührt; diese gehören nach wie vor zur freien Hohen See. Die Schifffahrtsfreiheit wird also nicht eingeschränkt. Aus diesen Gründen hat die Konvention auch für Staaten, welche, wie die Schweiz, nur die Schifffahrt betreiben wollen, ihre Bedeutung.

Der Konvention sind bis heute die folgenden 23 Staaten beigetreten: Australien, Bulgarien, Weissrussland, Kambodscha, Kolumbien, Tschechoslowakei, Dänemark, Malaysia, Guatemala, Haiti, Israel, Madagaskar, Polen, Portugal, Rumänien, Senegal, Südafrika, Ukraine, Sowjetunion, Vereinigte Staaten von Amerika, Venezuela, Vereinigtes Königreich, Dominikanische Republik. Das Übereinkommen ist demnach in Kraft getreten.

5. Das fakultative Unterzeichnungsprotokoll vom 29. April 1958 über die obligatorische Beilegung von Streitigkeiten

Als Ergänzung und zur Bekräftigung der Genfer Seerechtskonvention von 1958 wurde von der Seerechtskonferenz ein Protokoll über die schiedsgerichtliche Erledigung von Streitigkeiten ausgearbeitet und zur Unterzeichnung aufgelegt. An der Konferenz trat die Schweiz zunächst für ein uneingeschränktes Obligatorium der rechtlichen Austragung aller Kontroversen über Auslegung und Anwendung der Konventionen ein, entsprechend der traditionellen Politik unseres Landes, internationale Streitigkeiten auf schiedsgerichtlichem Wege zu regeln. Erst als es sich erwies, dass das vorgeschlagene Obligatorium der Unterstellung solcher Streitigkeiten unter den Internationalen Gerichtshof oder ein Schiedsgericht keine Aussicht auf mehrheitliche Annahme hatte – und dies sich in Abstimmungen in der Konferenz erhärtete –, kam es zur Annahme des fakultativen Protokolls, das subsidiär von der Schweiz vorgeschlagen wurde, um die noch mögliche Bindung zwischen den das Völkergewohnheitsrecht kodifizierenden Konventionen und dem Prinzip des schiedlichen Austrages zu wahren.

Die Unterzeichner des fakultativen Protokolls, dessen Wortlaut dem schweizerischen Vorschlag entspricht, verpflichten sich, Streitigkeiten über die Auslegung oder die Anwendung einer Genfer Seerechtskonvention der obligatorischen Gerichtsbarkeit des Internationalen Gerichtshofes zu unterstellen. An Stelle dieses Gerichtshofes können die Parteien jedoch auch eine Streitfrage

einem besonderen Schiedsgericht unterbreiten oder ein Vergleichsverfahren vorsehen.

Für das Inkrafttreten des Protokolls ist keine Mindestzahl an Ratifikationen notwendig. Bis heute ist es allerdings nur von Haiti und Portugal ratifiziert worden; Malaysia ist ihm beigetreten. In der Hoffnung, dass es noch von zahlreichen andern Staaten angenommen wird, sollte die Schweiz weiterhin vorangehen und es im gegenwärtigen Zeitpunkt ratifizieren, womit sie ihren Willen bekunden würde, alle rechtlichen Streitfragen auf internationaler Ebene schiedsgerichtlich erledigt zu wissen.

* * *

Die vier Genfer Seerechtskonventionen treten am dreissigsten Tage nach dem Tag der Hinterlegung der zweiundzwanzigsten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen in Kraft. Diese Voraussetzungen fehlen zur Zeit noch beim Abkommen über die Fischerei und die Erhaltung der biologischen Reichtümer der Hohen See.

Sämtliche Konventionen sind unkündbar. Es kann lediglich ein Teilnehmerstaat nach Ablauf von 5 Jahren seit dem Inkrafttreten der Konvention den Antrag auf Revision des Abkommens stellen. Die Generalversammlung der Vereinten Nationen entscheidet über die Folge, welche diesem Antrag zu geben ist. Das Schiedsprotokoll ist ebenfalls unkündbar und teilt die Gültigkeitsdauer der materiellen Seerechtskonventionen. Gemäss Artikel 89, Absatz 4 der Bundesverfassung handelt es sich somit um Staatsverträge mit dem Auslande, welche unbefristet sind. Der Beschluss der Bundesversammlung, welcher den Bundesrat zur Ratifizierung dieser Abkommen ermächtigt, untersteht deshalb dem fakultativen Referendum.

II. Die Brüsseler Seerechtskonventionen von 1957 und 1961

1. Das Internationale Übereinkommen vom 10. Oktober 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen

Die Schweiz ist heute sämtlichen vom Comité Maritime International und den Diplomatischen Seerechtskonferenzen von Brüssel geschaffenen seehandelsrechtlichen Konventionen beigetreten (siehe Aufstellung unter Ziffer II der Einleitung), mit Ausnahme des Internationalen Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen vom 25. August 1924; dieses erlangte keine allgemeine Geltung, obwohl gerade die Frage der Haftung und ihrer Beschränkung ein zentrales Problem des Seerechts ist. Da das Abkommen von 1924 nicht befriedigte, ist im Jahre 1957 – auch von der Schweiz – ein neues Übereinkommen unterzeichnet worden, das eine neuzeitliche und auch für die Geschädigten günstigere Regelung des Haftungsumfanges bringt.

Der neuen Konvention sind bis jetzt Grossbritannien, Frankreich, Spanien, Ghana, Schweden, Algerien und Finnland beigetreten. In Kanada wurde sie in das Landesrecht übernommen. Die westdeutsche Bundesrepublik, Italien, die Niederlande und weitere skandinavische Staaten bereiten die Ratifizierung

vor. Es darf somit erwartet werden, dass das Abkommen die erforderliche weltweite Geltung erlangen wird. Es tritt in Kraft, sobald es von 10 Staaten ratifiziert worden ist, von denen 5 über eine Tonnage von mindestens 1 Million BRT verfügen.

Das Übereinkommen umschreibt die Fälle, in denen sich ein Reeder auf die Haftungsbeschränkung berufen kann. Diese ist ausgeschlossen, wenn ein persönliches Verschulden des Reeders vorliegt. Die Haftung wird summenmässig beschränkt, so dass in jedem Falle, auch wenn das schadenstiftende Schiff verloren ist, der nach dem Abkommen errechnete Haftungsbetrag erlegt werden muss. Für jede Raumtonne des Schiffes wird ein Haftungsbetrag von 1000 Goldfranken bei Sachschäden und von 3100 Goldfranken bei Personenschäden geschuldet. Die so nach der Grösse des Schiffes errechnete Haftungssumme bildet den Haftungsfonds, der unter die Geschädigten im Verhältnis ihrer Ansprüche verteilt wird. Die Frankenbeträge beruhen auf dem sogenannten franc Poincaré, um Währungsschwankungen zu vermeiden. Dieser Goldfranken entspricht dem Wert von $65\frac{1}{2}$ Milligramm Gold mit einem Feingehalt von 900/1000 und findet sich in den meisten verkehrsrechtlichen Übereinkommen.

Zur Zeit entsprechen die Haftungseinheitsbeträge des Abkommens ungefähr 280 Schweizer Franken bei Sachschäden und ungefähr 868 Schweizer Franken bei Personenschäden. Das geltende schweizerische Seerecht kennt einheitlich nur eine Haftungslimite von 500 Franken pro BRT. Die Personenschäden konkurrieren mit den Sachschäden, während nach dem neuen Abkommen für die Personenschäden ein besonderer Haftungsfonds in dreifacher Höhe errichtet wird. Wenn der Reeder den Haftungsbetrag hinterlegt hat, ist die Exekution in andere Vermögenswerte für die gleiche Forderung ausgeschlossen. Es liegt darin ein Schutz des Reeders gegen mehrfache Inanspruchnahme in verschiedenen Staaten für dasselbe Schadereignis.

Der grosse Vorteil des Übereinkommens liegt darin, dass der Haftungsumfang des Reeders einheitlich geregelt ist, und nicht je nach dem Ort des Unfalles verschiedene nationale Haftungsregelungen Platz greifen. Dadurch wird auch die Versicherung der Haftpflicht erleichtert. Die schweizerische Seeschiffahrt kann sich dieser Rechtsvereinheitlichung nicht entziehen, zumal ihren Schiffen, die immer in ausländischen Häfen verkehren, Beschlagnahme nach dem Recht dieser Staaten droht, wenn sie einen Schaden verursacht haben. Nachdem gerade die europäischen Staaten, deren Häfen von unseren Schiffen vornehmlich angelaufen werden, die Ratifikation vorgenommen haben oder im Begriffe sind, das Übereinkommen zu ratifizieren, drängt sich ein Beitritt der Schweiz zu diesem Staatsvertrage auf.

2. Das Internationale Übereinkommen vom 29. April 1961 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung von Reisenden auf See

Dieses Abkommen wurde von der Schweiz ebenfalls unterzeichnet. Es tritt in Kraft, sobald es von mindestens zwei Staaten ratifiziert worden ist. Die europäischen Staaten bereiten die Ratifizierung vor.

Obwohl an Bord schweizerischer Frachtschiffe auf See nur gelegentlich und wenige Passagiere befördert werden, hat das Übereinkommen auch für unser Land seine Bedeutung, bringt es doch eine wesentlich günstigere Haftung für einen verletzten oder getöteten Passagier. In den meisten Staaten untersteht, wie auch nach schweizerischem Obligationenrecht, der Passagevertrag der Vertragsfreiheit, und in den Grenzen der Artikel 100 und 101 des Obligationenrechts kann der Reeder seine Haftung vertraglich weitgehend einschränken oder ausschliessen. Die Seereedereien haben in ihren Passagetickets von dieser Freizeichnungsmöglichkeit auch weitgehenden Gebrauch gemacht.

Die Konvention bringt in Anlehnung an das Abkommen über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Luftfahrtsabkommen) von 1929 eine zwingende Haftung und eine garantierte Mindestentschädigung von 250000 Goldfranken (rund 70000 Schweizer Franken) pro Passagier. Als Währungseinheit ist dieselbe Goldparität wie im Haftungsabkommen vorgesehen. Der Fortschritt, den das Übereinkommen bringt, ist aber vor allem in der internationalen Rechtsvereinheitlichung zu sehen. Die Haftung des Reeders gegenüber den Passagieren ändert nicht mehr je nach dem Ort des Beginns oder des Endes der Reise oder der Flagge des verwendeten Schiffes. Auch die Verjährung ist einheitlich und zwingend geordnet, und der Passagier wird vor unbilligen vertraglichen Gerichtsstandsklauseln geschützt.

* * *

Die beiden in diesem Abschnitt beschriebenen internationalen Übereinkommen können von einer Vertragspartei jederzeit gekündigt werden; eine Kündigung wird ein Jahr nach Eingang der entsprechenden Erklärung bei der belgischen Regierung wirksam. Infolgedessen ist der Bundesbeschluss über die Genehmigung dieser Staatsverträge dem fakultativen Referendum nicht zu unterstellen.

III. Die Übereinkommen der Londoner Seerechtskonferenzen von 1960 und 1954/62

1. Das Internationale Übereinkommen vom 17. Juni 1960 zum Schutze des menschlichen Lebens auf See

a. Vom 17. Mai bis 17. Juni 1960 wurde in London die Internationale Konferenz zum Schutze des menschlichen Lebens auf See durchgeführt. Sie war die vierte Konferenz dieser Art. Die erste wurde 1914 einberufen, zeitigte indessen als Folge des Ersten Weltkrieges keine praktischen Ergebnisse. Die zweite arbeitete im Jahre 1929 ein später von den meisten seefahrenden Staaten angenommenes Übereinkommen aus, das vorwiegend die Konstruktion und die Ausrüstung von Passagierschiffen zum Gegenstand hatte. Da es in zunehmendem Masse als notwendig erachtet wurde, auch für die Frachtschiffe und ihre Besatzungen einen erhöhten Schutz zu gewährleisten, wurde im Jahre 1948 die dritte Sicherheitskonferenz nach London einberufen, welche ihre Arbeiten am 10. Juni mit der Unterzeichnung des «Internationalen Übereinkommens zum Schutze des menschlichen Lebens auf See von 1948» abschliessen konnte.

Dieses Abkommen trat an Stelle der Konvention von 1929 und trug, umfassender als diese, dem Sicherheitsbedürfnis auch in bezug auf Frachter Rechnung.

Die Schweiz war dem Übereinkommen von 1929 weder beigetreten noch hatte sie es im Jahre 1941, anlässlich der Einführung der Schweizer Flagge zur See, als für unser Land verbindlich erklärt. Das wurde, wie wir bereits in der hier eingangs schon erwähnten Botschaft vom 11. Dezember 1953 ausführten, nicht als notwendig erachtet, da einerseits das Übereinkommen von 1929 durch die Kriegführenden im Zweiten Weltkrieg in der Praxis weitgehend nicht befolgt wurde und man andererseits bei der Schaffung unserer Flotte nur an Frachtschiffe dachte. (Gegenwärtig umfasst die Schweizer Flotte zwar ebenfalls nur Frachter, doch enthält das Seeschiffahrtsgesetz Bestimmungen, welche die Einführung der Passagierfahrt unter Schweizer Flagge gegebenenfalls nicht ausschliessen würde.) Dem Übereinkommen von 1948 trat die Schweiz bei. Es handelt sich bei dieser Konvention wohl um das wichtigste bisher bestehende Vertragswerk für die internationale Schifffahrt; praktisch sämtliche seefahrenden Staaten gehören ihm an.

Das Übereinkommen von 1948 trug ohne Zweifel viel zur Sicherheit der Seefahrt bei. Doch zeigten in den vergangenen Jahren einige Kollisionen und Brände von Fracht- und hauptsächlich Passagierschiffen – der Untergang der «Andrea Doria» spielte in diesem Zusammenhang eine grosse Rolle – sowie Schiffsverluste infolge Kenterns oder Auseinanderbrechens der Fahrzeuge, dass sich auf dem Gebiete der Schiffsicherheit weitere Verbesserungen aufdrängen. Zudem konnte festgestellt werden, dass seit 1948 technische Fortschritte erzielt worden sind, denen Rechnung getragen werden sollte.

Die britische Regierung befasste sich unter diesen Umständen bereits seit 1957 mit der Frage einer Revision der Konvention von 1948. Eine derartige Revision wurde von den seefahrenden Staaten begrüsst. Inzwischen – am 17. März 1958 – war die Konvention zur Schaffung der Zwischenstaatlichen Beratenden Organisation für die Seeschifffahrt (IMCO) in Kraft getreten. Das Sicherheitsabkommen von 1948 hatte diese Organisation praktisch als seine geschäftsführende Stelle bezeichnet. Es war daher die IMCO (Sitz in London), welche die Organisation der vierten Konferenz zum Schutze des menschlichen Lebens auf See, von 1960, übernahm.

Während die Schweiz, als eine der kleinsten seefahrenden Nationen ohne eigene technische Organisation (die im Rahmen der Sicherheits-Konvention vorzunehmenden technischen Inspektionen unserer Schiffe werden in unserem Auftrag durch die Dienste anderer Länder und die ausländischen Klassifikationsgesellschaften durchgeföhrt), an der Konferenz von 1948 nicht beteiligt war, wurde es 1960 als angezeigt erachtet, eine Delegation nach London zu entsenden. Dabei war man sich bewusst, dass unser Land wohl kaum einen wesentlichen Beitrag zu leisten vermochte, hielt es aber doch für nützlich, die Konferenzarbeiten aus der Nähe zu verfolgen, da man sich vor Augen hielt, dass die neuen Bestimmungen gegebenenfalls auch für unsere Schiffe von grösster Wichtigkeit sein würden.

Die Konferenz arbeitete nicht nur die neue Sicherheits-Konvention von 1960 aus, welche jene von 1948 ersetzen wird, sondern sie revidierte auch die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstössen auf See von 1948. Die Schweiz hat diese Regeln in ihr Landesrecht eingebaut (AS 1956, 1394). Daneben wurde eine ganze Reihe von Empfehlungen aufgestellt. Diese Empfehlungen – es sind 67 – betreffen vor allem Gebiete, die sich infolge der Vielfalt der nationalen Vorschriften oder infolge ungenügender Erfahrung nicht dazu eignen, in das Abkommen selbst eingebaut zu werden, und die nach Auffassung der Konferenz durch die IMCO oder allenfalls durch die Vertragsstaaten vorderhand noch eingehend abgeklärt werden sollten. Was insbesondere das Problem der Schiffe mit atomarem Antrieb anbelangt, so wurden lediglich einige grundsätzliche Regeln in die Konvention aufgenommen; diese wurden ergänzt durch einige Empfehlungen der Konferenz.

Das Übereinkommen wurde am 17. Juni, dem Tage des Konferenzabschlusses, durch die Delegationen von 34 Staaten, worunter der Schweiz, mit Ratifikationsvorbehalt unterzeichnet. 9 weitere Nationen haben in der anschliessenden einmonatigen Zeichnungsfrist unterschrieben. Die Delegierten der Sowjetunion, Bulgariens und Ungarns gaben dabei die Erklärung ab, dass sie sich an gewisse Bestimmungen in bezug auf die Zulassungsmethode für Schiffe mit atomarem Antrieb nicht gebunden fühlen und diese als überflüssig betrachten.

Die 43 Unterzeichnerstaaten sind: Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Kamerun, Kanada, China, Dänemark, Bundesrepublik Deutschland, Dominikanische Republik, Finnland, Frankreich, Griechenland, Indien, Irland, Island, Israel, Italien, Japan, Jugoslawien, Korea, Kuwait, Liberia, Neuseeland, Niederlande, Norwegen, Pakistan, Panama, Peru, Philippinen, Polen, Portugal, Schweden, Schweiz, Sowjetunion, Spanien, Tschechoslowakei, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Republik, Vereinigtes Königreich, Vereinigte Staaten von Amerika.

Das neue Vertragswerk wird 12 Monate nach der Annahme durch wenigstens 15 Staaten, worunter deren 7 nicht weniger als eine Million Bruttoregister-tonnen (BRT) Schiffsraum aufweisen müssen, in Kraft treten. Gemäss einer Empfehlung der Konferenz sollen die einzelnen Staaten so zusammenarbeiten, dass die von ihnen ausgesprochene Kündigung der Konvention von 1948 wenn immer möglich ein Jahr nach dem Inkrafttreten des neuen Abkommens effektiv wird.

Angenommen wurde das Übereinkommen bis heute von den folgenden Staaten: Haiti, Norwegen, Frankreich, Vietnam, Ghana, Peru, Vereinigte Staaten von Amerika, Madagaskar, Marokko, Spanien, Griechenland, Japan, Tunesien, Kuba, Paraguay, Algerien und Liberia. Es wird am 26. Mai 1965 in Kraft treten.

b. Das Internationale Übereinkommen zum Schutze des menschlichen Lebens auf See von 1960 ist dem Schlussakt der Konferenz als Anhang A beigegeben. Die revidierten Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammen-

stössen auf See, welche ausdrücklich nicht als Annex der Konvention bezeichnet werden, bilden Anhang B des Schlussaktes. Anhang C enthält die Empfehlungen betreffend die Schiffe mit atomarem Antrieb, während die übrigen Empfehlungen als Anhang D des Schlussaktes gelten. (Die Empfehlungen bilden keinen Teil des Übereinkommens und sind daher nicht zu ratifizieren.)

Das Übereinkommen gliedert sich in einen 14 Artikel umfassenden Allgemeinen Teil sowie in 8 Kapitel, welche ihrerseits die zu befolgenden, «Regeln» genannten speziellen Vorschriften enthalten. Die neue Konvention folgt demnach im allgemeinen in ihrem Aufbau dem Beispiel des Abkommens von 1948, dessen hauptsächlichster Inhalt im übrigen übernommen wird.

Der Allgemeine Teil enthält u. a. Bestimmungen über die Ausserkraftsetzung von Regeln im Falle eines Krieges oder anderer Feindseligkeiten (Art. VI), die Aufhebung des Übereinkommens von 1948 (Art. VII), die Änderung (Art. IX) und das Inkrafttreten (Art. XI).

Artikel XII bestimmt, dass das neue Abkommen von jeder vertragsschliessenden Regierung nach Ablauf von 5 Jahren nach dem Tage, an dem es für das betreffende Land in Kraft getreten ist, jederzeit gekündigt werden kann. Der Bundesbeschluss über die Genehmigung der Konvention ist daher dem fakultativen Referendum nicht zu unterstellen.

Kapitel I (Allgemeine Bestimmungen) enthält unter anderem Regeln über den Geltungsbereich, die Begriffsbestimmungen, Besichtigungen und Zeugnisse sowie über Unfälle. Gemäss Regel 3 werden im allgemeinen nur Schiffe von über 500 BRT von der Konvention erfasst. Fischereifahrzeuge sind ausgeschlossen; dabei mag der Gedanke eine Rolle gespielt haben, dass die Fischerei eine «Industrie» sei, wofür die nationalen Vorschriften zu gelten hätten.

Die in Regel 10 vorgesehenen Inspektionen von Rumpf, Maschinen und sonstigem Ausrüstungsmaterial (ohne die Sicherheitsausrüstung) ist gegenüber der Konvention von 1948 neu. Entsprechend wird auch ein neues Zertifikat, nämlich das «Certificat de Sécurité de construction pour navires de charge» eingeführt. Wir werden die Klassifikationsgesellschaften zu ermächtigen haben, die hier vorgesehenen Inspektionen und die anschliessende Ausstellung des genannten Zertifikates in unserem Namen vorzunehmen.

Im übrigen sind nach wie vor für die Frachtschiffe die folgenden Besichtigungen vorgeschrieben:

Alljährlich eine Inspektion der radiotelegraphischen und radiotelephonischen Anlagen (Regel 9); anschliessend ist ein Funk-Sicherheitszeugnis (Radiotelegraphie- oder Radiotelephonie-Sicherheitszeugnis) auszustellen (Regel 12), dessen Gültigkeitsdauer 12 Monate beträgt (Regel 13).

Jedes zweite Jahr eine Inspektion des Ausrüstungsmaterials, d. h. der Löschvorrichtungen, des Rettungsmaterials und der Licht- und Notsignale (Regel 8). Das entsprechende Zeugnis wird als Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis bezeichnet (Regel 12); seine Gültigkeitsdauer beträgt 24 Monate (Regel 14).

Die Besichtigungen und die Ausstellung der Zertifikate hinsichtlich unserer Schiffe werden in Anwendung der Regeln 6 und 13 nach wie vor durch die von

uns anerkannten Klassifikationsgesellschaften oder durch die von uns ermächtigten Behörden eines andern vertragsschliessenden Staates vorgenommen.

Bei den *Kapiteln II, III und IV* hält die Konvention jeweilen zu Beginn fest, inwieweit die Sicherheitsregeln nur auf neue Schiffe, d.h. solche, deren Kiel nach Inkrafttreten der Konvention gelegt wird, oder auch auf bestehende Schiffe Anwendung finden. Bei der nachfolgenden Kommentierung werden wir uns im übrigen auf die Bestimmungen über die Frachtschiffe beschränken, da kaum anzunehmen ist, dass in absehbarer Zeit die Passagierschifffahrt unter Schweizer Flagge betrieben wird.

Kapitel II, Bauart der Schiffe. In bezug auf die elektrischen Anlagen, Rudermaschinen und die Rückwärtsfahrt werden erstmals auch Vorschriften für Frachtschiffe erlassen. Hinsichtlich Feuerschutz und Feuerbekämpfung wurden die bisherigen Methoden verbessert und neu Feuerschutz-Vorschriften für den Bau von Frachtern über 4000 BRT eingeführt. Diese befassen sich im wesentlichen mit den in Stahl oder anderem feuerfestem Material auszuführenden Schiffsteilen, den erforderlichen feuerfesten Schotten und Verschlüssen und der Verwendung feuerbeständiger Anstriche und Beläge.

Kapitel III, Rettungsmittel usw. Die wichtigste Neuerung auf diesem Gebiete ist die Zulassung aufblasbarer Rettungsmittel. Die Zahl der Rettungsboote (Motor- und Ruderboote), aufblasbaren Rettungsflösse und sonstigen Rettungsgeräte wurde für jeden Schiffstyp neu festgelegt. Das maximale Fassungsvermögen für Rettungsboote wurde auf 150 Personen beschränkt. Alle Boote, die mehr als 100 Personen aufnehmen können, müssen mit einem Motor ausgerüstet sein, wobei Benzinmotore nicht mehr zugelassen sind. Die Ausrüstung der Rettungsboote soll gegenüber früher verbessert werden.

Frachtschiffe müssen neben dem bisher vorgesehenen Rettungsbootraum für 200 Prozent der Besatzung (auf jeder Seite des Schiffes Boote für die gesamte Besatzung) zusätzlich Raum auf Flößen für 50 Prozent der an Bord befindlichen Personen aufweisen.

Zu den bisherigen monatlichen Rettungsübungen an Bord ist nun auf Frachtschiffen noch eine Übung nach Verlassen des Hafens jeweilen dann durchzuführen, wenn mehr als ein Viertel der Besatzung ausgewechselt worden ist.

Kapitel IV, Radiotelegraphie und Radiotelephonie. Nach wie vor sind Frachter über 1600 BRT mit einer Radiotelegraphie-Anlage auszurüsten. Schiffe von 300–1600 BRT (früher von 500 BRT an) sind mit einer Radiotelephonie-Anlage zu versehen, wobei noch ein Radiotelephonie-Alarmsystem einzurichten ist.

Kapitel V, Sicherheit der Schifffahrt. Diese Bestimmungen wurden beinahe unverändert aus der Konvention von 1948 übernommen.

Regel 2 auferlegt den Kapitänen die Pflicht, beim Begegnen von Gefahren für die Schifffahrt allen in der Nähe befindlichen Schiffen und Küstenstationen eine entsprechende Meldung zu erstatten. Weitere wichtige Vorschriften befassen sich mit der Förderung des meteorologischen Dienstes durch die Regierungen (Regel 4) und mit dem Eiswachdienst im Nordatlantik (Regeln 5 und 6).

Die Vorschriften der Regeln 14 bis 16 über die Hilfsmittel für die Navigation, den Rettungsdienst und die Rettungssignale betreffen lediglich die Küstenstaaten,

Kapitel VI, Beförderung von Getreide. Ziel dieser Bestimmungen ist, zu vermeiden, dass die Schiffe bei grober See durch Verschieben der Ladung Schlagseite erhalten.

Die Regeln der Konvention von 1948 wurden ergänzt und den letzten Erfahrungen auf dem Gebiete des Getreidetransportes angepasst. Ferner wird als Neuerung bestimmt, dass auf die Erstellung eines Teils der Getreideeinrichtungen verzichtet werden kann, sofern sich die Stabilität eines Schiffes in den vorgeschriebenen Grenzen hält (Regel 4). Besondere Normen wurden für die Schiffe mit speziell geeigneter Bauart, sogenannte bulkcarriers, aufgestellt (Regel 12). Die Anerkennung der Ladeplätze für Getreideschiffe durch die einzelnen Vertragsstaaten wird in Regel 15 behandelt.

Kapitel VII, Beförderung gefährlicher Güter. Diese Vorschriften bezwecken, einige Grundsätze festzulegen, welche die Beförderung gefährlicher Güter sicher und ohne Behinderung durch nationale Bestimmungen ermöglichen sollen.

Die Einteilung der gefährlichen Güter der Konvention von 1948 wurde ersetzt durch eine von einer Expertenkommission der Vereinten Nationen aufgestellte Liste, die sich unter anderem auch auf radioaktive Stoffe erstreckt (Regel 2). Im weiteren bestehen unter anderem Regeln über Verpackung, Markierung und Stauung gefährlicher Güter sowie in Bezug auf die Begleitdokumente und die Warenbezeichnung in den Papieren.

Kapitel VIII, Schiffe mit atomarem Antrieb. Angesichts der Risiken, welche der Betrieb eines mit Atomkraft fahrenden Schiffes mit sich bringt, bejahte die Konferenz von 1960 die Notwendigkeit einer entsprechenden internationalen Regelung. Da aber andererseits hier in den nächsten Jahren weitere wichtige Entwicklungen technischer Natur zu erwarten sind, enthält der Konventionstext nur einige wenige Regeln über grundsätzliche Fragen wie Strahlenschutz, Verhaltensmassregeln bei Unfällen, Inspektionen und Kontrollen sowie Abgabe von Zertifikaten. Die technischen Einzelheiten bilden Gegenstand von Empfehlungen.

Hervorzuheben ist, dass es den Regierungen der einzelnen Vertragsstaaten überlassen bleibt, zu entscheiden, ob ein Schiff mit Atomtrieb einen Hafen ihres Landes anlaufen darf. Es soll ein sogenanntes Sicherheitsdossier für jedes Atomschiff angelegt und jeweils den Vertragsstaaten, deren Häfen das Fahrzeug anlaufen soll, im voraus zugestellt werden, damit diese die Sicherheit der atomaren Anlagen und des Schiffes beurteilen können.

2. Das Internationale Übereinkommen vom 12. Mai 1954 zur Verhütung der Verschmutzung des Meeres durch Öl, mit den Änderungen und Ergänzungen vom 11. April 1962

a. Als die britische Regierung die Staaten im Jahre 1954 zu einer Konferenz einlud, an welcher ein Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Ölverschmutzung des Meeres ausgearbeitet werden sollte, legte sie gleichzeitig den

eingehenden Bericht einer Spezialkommission vor. Der fragliche Bericht befasste sich einmal mit den Gründen der Verunreinigung des Meeres durch Öl. Diese liegen in erster Linie darin, dass ölhaltiges, von der Reinigung der Ladetanks der Tankschiffe herrührendes Wasser in die See abgelassen wird; im weitern spielt aber auch das Abspumpen ölhaltigen Wassers durch Trockenfrachtschiffe, deren Tanks abwechselungsweise für Brennstoff und Ballastwasser benützt werden, eine wesentliche Rolle.

Infolge dieser Verschmutzung des Meeres erwachsen den Küstenstaaten erhebliche Schäden, wobei es grundsätzlich nicht entscheidend ist, ob die Verunreinigung in kleinerer oder grösserer Entfernung von der Küste erfolgt. Gemäss dem erwähnten Bericht soll Öl, welches das Meer mit der Zeit auf einer grossen Fläche mit einem dünnen Film bedeckt, auch dann in wenigen Monaten infolge des Windes, der Strömungen usw. die britischen Inseln erreichen, wenn es innerhalb einer bestimmten Zone im mittleren Atlantik deponiert worden ist. Derartige Verunreinigungen wirken sich in steigendem Masse zum Schaden der Bewohner von Küstenstaaten und Badeorten aus. Ganze Küstenstriche sind infolge der Verschmutzung des Strandes, Verschleimung der Felsen usw. kaum mehr als Badeplätze und Ausgangspunkt für die Fischerei zu benützen. Ferner wird unter anderem eine weitgehende Vernichtung der Seevögel gemeldet.

Die genannte Konferenz arbeitete das Internationale Übereinkommen vom 12. Mai 1954 zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl aus. Dieses sieht für gewisse Zonen ein Verbot vor, Öl oder ölhaltiges Gemisch auszustossen; zudem wird unter anderem die Einrichtung von Installationen (z. B. Ölwasserseparatoren) an Bord der Schiffe und in den Häfen selbst ins Auge gefasst.

Die Konvention wurde von den seefahrenden Staaten, wenigstens in den ersten Jahren, nur zögernd ratifiziert, so dass sie erst am 26. Juli 1958 in Kraft treten konnte. Verschiedene Staaten mit grossen Tankerflotten, wie Japan, Griechenland und die Sowjetunion, stehen ihr heute noch fern. Die Zwischenstaatliche beratende Organisation für die Seeschifffahrt (IMCO), welche inzwischen an Stelle der britischen Regierung die Geschäftsführung des fraglichen Abkommens übernommen hat, lud daher die Staaten auf den 26. März 1962 zu einer neuen Konferenz nach London ein; an dieser sollte das ganze Problem der Bekämpfung der Ölverschmutzung des Meeres neu überprüft und gegebenenfalls die Konvention von 1954 entsprechend abgeändert oder ein neues Abkommen ausgearbeitet werden.

Die Schweiz konnte die an sie ergangenen Einladungen zur Beschickung der Konferenzen von 1954 und 1962 nicht ignorieren, auch wenn sie als Binnenland die beschriebenen Nachteile nicht zu erleiden hat. Unter anderem war zu bedenken, dass auch unsere Schiffe, wenigstens bis zu einem gewissen Grade, zur Verschärfung der für die Küstenstaaten bestehenden Gefahren beitragen könnten. Unser Land liess sich daher an beiden Konferenzen durch einen Beobachter vertreten, wodurch einerseits unser grundsätzliches Interesse an der Eliminierung der «Ölpest» dokumentiert, andererseits aber auch die Möglichkeit offen gelassen wurde, sich von einer Konvention, die unter Umständen für unsere Reeder allzu kostspielige Bekämpfungsmethoden vorsehen sollte, zu distanzieren.

Die Konferenz von 1962 verzichtete darauf, ein neues Abkommen zu schaffen. Sie arbeitete vielmehr eine Reihe von Änderungen zur Konvention von 1954 aus, die dann von den Vertragsstaaten in separater Sitzung am 11. April 1962 angenommen wurden. Ratifiziert wurden diese Änderungen, die den noch ferngebliebenen Staaten den Beitritt erleichtern sollen, bis heute von Frankreich, Schweden, Polen, Kanada, Kuwait, Norwegen, Grossbritannien, den Niederlanden und Dänemark.

Im Zeitpunkt der Londoner Konferenz gehörten dem Abkommen an: Belgien, Kanada, Dänemark, die Vereinigten Staaten von Amerika, Finnland, Frankreich, Island, Irland, Kuwait, Liberia, Mexiko, die Niederlande, Polen, die Bundesrepublik Deutschland, Grossbritannien und Schweden. Inzwischen traten noch Australien, Ghana, Jordanien, Vereinigte Arabische Republik, Dominikanische Republik, Panama, Philippinen, Venezuela, Algerien und Italien bei.

Das für die ganze Staatengemeinschaft und nicht nur für die Küstenstaaten bestehende Problem der Ölverschmutzung der See wird nun, wie der Verlauf der Konferenz von 1962 zeigte, überall in seiner ganzen Bedeutung erkannt. Die Konferenz, die von sämtlichen grösseren seefahrenden Staaten beschickt worden war, ersuchte die Regierungen nicht nur dringend, der Konvention beizutreten, sondern auch dafür zu sorgen, dass möglichst bald ein absolutes Verbot des Ablassens von Öl in die See verwirklicht werden kann. Gemäss den Aussagen der entsprechenden Delegationen kann auch damit gerechnet werden, dass die Sowjetunion und Griechenland in absehbarer Zeit Vertragspartner sein werden. Weitaus der grösste Teil der Welttonnage wird daher von den Konventionsbestimmungen erfasst sein.

Ein Beitritt der Schweiz ist unter den gegebenen Umständen am Platze. Er kann um so mehr empfohlen werden, als unser Land ja keine Ölauffangstationen in den Häfen errichten muss und andererseits sich die für unsere Reeder entstehenden Kosten (Installationen auf den Schiffen) in erträglichem Rahmen halten dürften.

b. Das revidierte Übereinkommen umfasst 22 Artikel mit 2 Anhängen.

Artikel I enthält die Begriffsbestimmungen; unter anderem wird umschrieben, was unter «Ablassen» von Öl, «schwerem Dieselöl», «ölhaltigem Gemisch» usw. im Sinne der Konvention zu verstehen ist.

Artikel II bestimmt, dass das Abkommen grundsätzlich für alle Arten von Schiffen, welche die Flagge eines Vertragsstaates führen (auch Staatsschiffe) gilt. Ausgenommen sind zur Hauptsache nur Tankschiffe unter 150 BRT, andere Schiffe unter 500 BRT, Kriegsschiffe und Walfangschiffe; die Vertragsstaaten sollen indessen dafür sorgen, dass die Grundsätze des Übereinkommens auch von den von der Konvention nicht erfassten Einheiten beachtet werden.

Die gegenwärtig unter Schweizer Flagge fahrenden Schiffe würden demnach, mit Ausnahme von zwei kleinen Weintankern, unter die Konventionsbestimmungen fallen.

Artikel III befasst sich mit den Zonen, in welchen kein Tankschiff Öl oder ölhaltiges Gemisch ablassen darf. Diese Zonen werden in Anhang A näher umschrieben. Grundsätzlich gilt überall ein Gebiet von 50 Seemeilen, vom nächsten Landpunkte aus gerechnet. Für zahlreiche, besonders gefährdete Gebiete wird indessen die Verbotszone wesentlich verbreitert. So werden unter anderem die Nordsee und die Ostsee zu Sperrzonen, vor den Küsten Norwegens und Islands, Kanadas und den Vertragsstaaten am Mittelmeer wird die Zone auf 100 Seemeilen festgesetzt, und für Grossbritannien und Frankreich wurde sie bis zum 40. Grad westlicher Länge ausgedehnt.

Für Trockenfrachtschiffe gilt, dass sie ölhaltiges Gemisch so weit wie möglich vom Land entfernt abzulassen haben. Drei Jahre nach Inkrafttreten der Konvention für den betreffenden Staat sind die Zonenvorschriften auch für Trockenfrachter verbindlich, ausgenommen dann, wenn der Bestimmungshafen über keine Auffanganlage verfügt.

Sehr wichtig ist die Bestimmung, dass alle neu gebauten Schiffe über 20 000 BRT grundsätzlich an keiner Stelle mehr Öl ablassen dürfen. Sie werden also so einzurichten sein, dass sie die Ölrückstände an Bord behalten können.

Artikel IV und V befassen sich mit den Ausnahmen. So ist unter anderem das Ablassen von Öl und Gemisch gestattet, wenn dies für die Sicherheit des eigenen oder eines fremden Schiffes beziehungsweise zur Rettung von Menschenleben notwendig sein sollte.

Artikel VI bestimmt, dass die Vertragsstaaten Zuwiderhandlungen gegen die Sperrzonenvorschriften und gegen jene hinsichtlich der Führung der Öltagebücher zu bestrafen haben. Hiezu ist folgendes zu bemerken: Die Vollzugsverordnung zum Seeschiffahrtsgesetz vom 20. November 1956 behandelt in ihrem zweiten Abschnitt unter Ziffer II die Ausrüstung der Seeschiffe und erklärt in Artikel 9 gewisse internationale Übereinkommen als schweizerisches Landesrecht für anwendbar. Die Verordnungskompetenz beruht auf Artikel 5, Absatz 2 und insbesondere Artikel 47 des Seeschiffahrtsgesetzes. Es dürfte richtig sein, die Verordnung dahingehend zu ergänzen, dass auch die Vorschriften der neuen Konvention zur Verhütung der Verschmutzung des Meeres durch Öl gleichermaßen inkorporiert werden. Dadurch erübrigen sich besondere neue Strafbestimmungen, welche die Staaten nach der Konvention erlassen müssen, denn die bereits bestehenden Straftatbestände der Artikel 130, 131 und 132 des Seeschiffahrtsgesetzes decken alle Verstösse gegen die Vorschriften über die Ausrüstung der Seeschiffe und die seepolizeilichen Vorschriften des In- und Auslandes und werden somit auf die neuen Normen gegen die Gewässerverschmutzung ohne weiteres Anwendung finden.

Artikel VII enthält die Vorschrift, dass alle Schiffe nach Ablauf eines Jahres nach dem Inkrafttreten der Konvention für den betreffenden Staat mit Einrichtungen versehen sein müssen, die verhindern, dass Heizöl oder schweres Dieselöl in die Bilgen, das heisst die Abwasserkanäle der Lade- und Maschinenräume, gelangen, es sei denn, das Ablassen von Öl ins Meer aus diesen Bilgen werde durch wirksame Anlagen (Ölseparatoren und dergleichen) ausgeschlossen.

Wasser, das als Ballast aufgenommen wird, soll nach Möglichkeit nicht in den geleerten Heizöltanks geführt werden.

Die Einrichtung der hier genannten Bordinstallationen wird für die schweizerischen Reeder mit Kosten verbunden sein, die indessen nicht so hoch sein dürften, dass sie nicht zumutbar wären. Beispielsweise dürfte der Preis eines Öl-separators für ein grösseres Frachtschiff, grob gerechnet, etwa 10 000 Franken betragen; dazu würden noch die Installationskosten kommen. Im übrigen ist zu erwähnen, dass bereits ungefähr ein Drittel unserer Schiffe über die entsprechenden Anlagen verfügt.

Artikel VIII befasst sich mit den Anlagen, welche die Küstenstaaten in ihren Häfen zur Entgegennahme der auf den Schiffen verbliebenen Ölrückständen einzurichten haben. Diese Auffanganlagen, die zweifellos für die Uferstaaten eine wesentliche finanzielle Belastung darstellen, sind für die Trockenfrachter grundsätzlich in allen Häfen einzurichten.

Artikel IX betrifft das Öltagebuch, welches von Tankern und Schiffen, die Heizöl benutzen, zu führen ist. Anhang B der Konvention enthält das Muster eines derartigen Tagebuches.

Artikel X regelt das Verfahren, das zu beachten ist, wenn ein Schiff eines andern Vertragsstaates bei einer Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen des Abkommens betroffen wird.

Die Artikel XI ff., das heisst die formellen Vorschriften der Konvention, befassen sich unter anderem mit der Unterrichtung der IMCO über die einschlägigen nationalen Vorschriften, der Erledigung von Streitigkeiten in bezug auf die Interpretation des Übereinkommens, dem Beitritt und dem Inkrafttreten sowie dem Verfahren bei der Änderung der Konvention. Was letzteres anbelangt, so ist zu bemerken, dass es gemäss Artikel XVI möglich sein wird, das Übereinkommen ohne Einberufung besonderer Konferenzen künftigen Entwicklungen anzupassen.

Gemäss *Artikel XVII* kann das Abkommen von jedem Vertragsstaat nach 5 Jahren seit dem Tage des Inkrafttretens für das betreffende Land jederzeit gekündigt werden. Infolgedessen ist der Bundesbeschluss über die Genehmigung des Abkommens dem fakultativen Referendum nicht zu unterstellen.

Zum Schlusse sei noch erwähnt, dass die Konferenz von 1962 15 Entschliessungen gefasst hat. In diesen wird den Staaten unter anderem ein bestimmtes Verhalten empfohlen, welches, wäre es in der Konvention selbst vorgeschrieben worden, wohl den Beitritt verschiedener Länder verzögern würde (z. B. die Empfehlung, dass Trockenfrachtschiffe auch während der dreijährigen Toleranzfrist die Sperrgebietsvorschriften beachten sollten). Eine weitere Resolution betrifft, wie schon erwähnt, die Wünschbarkeit, dass in absehbarer Zeit ein allgemeines Verbot des Ausstossens von Öl erlassen wird. Andere Entschliessungen befassen sich mit der Koordinierung der Forschungsarbeiten sowie der Schaffung nationaler Ausschüsse, welche die mit der Ölverschmutzung des Meeres zusammenhängenden Fragen zu bearbeiten haben.

Diese Empfehlungen haben an sich rechtlich keinen verbindlichen Charakter. Es wird anderseits zu prüfen sein, ob sie anlässlich der Änderung von Artikel 9 der

Vollzugsverordnung zum Seeschiffahrtsgesetz nicht in der einen oder andern Weise berücksichtigt werden könnten.

Bis zum Inkrafttreten der an der Konferenz von 1962 beschlossenen Änderungen wird der *unveränderte Wortlaut der Konvention vom 12. Mai 1954* Geltung haben. Die Bestimmungen von 1954 werden im Anhang vor der revidierten Konvention wiedergegeben. Sie geben zu folgenden Bemerkungen Anlass: Allgemein ist zu sagen, dass das nicht revidierte Abkommen auf verschiedenen Gebieten weniger strenge Vorschriften enthält. Im besondern sei unter anderem erwähnt, dass gemäss Artikel II die Tanker von 150–500 BRT noch nicht erfasst werden. Bei den Seegebieten, in denen das Ablassen von Öl verboten sein soll, werden für Tanker und die übrigen Schiffe unterschiedliche Verbotszonen vorgesehen, während die revidierte Konvention für beide Kategorien die gleichen Zonen vorschreibt. Auch sind im ursprünglichen Abkommen die Verbotszonen weniger ausgedehnt. Im übrigen besteht das Verbot für Schiffe von mehr als 20 000 BRT, an keiner Stelle der See Öl abzulassen, noch nicht. Andererseits enthält Artikel VII die Bestimmung noch nicht, wonach Heizöltanks nach Möglichkeit nicht zur Aufnahme von Ballastwasser verwendet werden dürfen. Was die Aufanganlagen in den Hafen anbelangt, so sollen diese nur in den «Haupthäfen» und nicht in allen Häfen – gemäss dem neuen Text von Artikel VIII – eingerichtet werden.

* * *

Da das Genehmigungsverfahren – hauptsächlich hinsichtlich der Erfordernisse einer Veröffentlichung im Bundesblatt – in bezug auf die Übereinkommen von Genf, 1958, die dem fakultativen Referendum unterstellt sind, verschieden ist von jenem in bezug auf die Brüsseler und Londoner Konventionen, ist es angezeigt, zwei Bundesbeschlüsse vorzusehen. Wir erlauben uns daher, Ihnen die beiliegenden Entwürfe zu diesen Bundesbeschlüssen zur Annahme zu empfehlen.

Die verfassungsmässige Grundlage bildet Artikel 8 der Bundesverfassung, gemäss welchem dem Bunde das Recht zusteht, Staatsverträge mit dem Ausland abzuschliessen. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung beruht auf Artikel 85, Ziffer 5 der Bundesverfassung.

Wir versichern Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 14. Mai 1965.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Tschudi

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

Entwurf

Bundesbeschluss

über die Genehmigung verschiedener internationaler Übereinkommen betreffend die Seeschifffahrt (Genf 1958)

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 85, Ziffer 5 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 14. Mai 1965,

beschliesst:

Art. 1

¹ Die am 29. April 1958 an der Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen in Genf von der Schweiz unterzeichneten Übereinkommen:

- a. Internationales Übereinkommen über das Küstenmeer und die Anschlusszone,
 - b. Internationales Übereinkommen über die Hohe See,
 - c. Internationales Übereinkommen über die Fischerei und die Erhaltung der biologischen Reichtümer der Hohen See,
 - d. Internationales Übereinkommen über den Festlandsockel,
 - e. Fakultatives Unterzeichnungsprotokoll über die obligatorische Beilegung von Streitigkeiten
- werden genehmigt.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, diese Übereinkommen zu ratifizieren.

Art. 2

Dieser Beschluss untersteht den Bestimmungen von Artikel 89, Absatz 4 der Bundesverfassung betreffend die Unterstellung der Staatsverträge unter das Referendum.

Entwurf

Bundesbeschluss
über die Genehmigung verschiedener internationaler
Übereinkommen betreffend die Seeschifffahrt (Brüssel 1957
und 1961; London 1960 und 1954/62)

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf Artikel 85, Ziffer 5 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 14. Mai 1965

beschliesst:

Art. 1

¹ Die an der X. und XI. Session der Diplomatischen Seerechtskonferenz in Brüssel von der Schweiz unterzeichneten Übereinkommen:

- a. Internationales Übereinkommen vom 10. Oktober 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen,
- b. Internationales Übereinkommen vom 29. April 1961 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung von Reisenden auf See
und das an der Londoner Seesicherheitskonferenz von 1960 von der Schweiz unterzeichnete
- c. Internationale Übereinkommen vom 17. Juni 1960 zum Schutze des menschlichen Lebens auf See

werden genehmigt.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, diese Übereinkommen zu ratifizieren.

Art. 2

Der Bundesrat wird ermächtigt, den Beitritt der Schweiz zum Internationalen Übereinkommen vom 12. Mai 1954 zur Verhütung der Verschmutzung des Meeres durch Öl mit den Änderungen und Ergänzungen dieser Konvention vom 11. April 1962 zu erklären.

Übersetzung aus dem französisch/englischen Originaltext

Internationales Übereinkommen über das Küstenmeer und die Anschlusszone

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens haben folgendes vereinbart:

Erster Teil

Küstenmeer

Abschnitt I

Allgemeines

Art. 1

1. Die Souveränität eines Staates erstreckt sich über sein Hoheitsgebiet zu Lande und seine Binnengewässer hinaus auf einen an seine Küste grenzenden Meeresstreifen, der als Küstenmeer bezeichnet wird.

2. Diese Souveränität wird nach Massgabe der Bestimmungen dieser Artikel und anderen Regeln des Völkerrechts ausgeübt.

Art. 2

Die Souveränität eines Küstenstaates erstreckt sich sowohl auf den Luftraum über dem Küstenmeer als auch auf dessen Meeresgrund und Meeresuntergrund.

Abschnitt II

Grenzen des Küstenmeeres

Art. 3

Soweit in diesen Artikeln nichts anderes bestimmt wird, ist die normale Basislinie für die Messung der Breite des Küstenmeeres die Niedrigwasserlinie entlang der Küste, wie sie in vom Küstenstaat amtlich anerkannten Seekarten grossen Massstabes eingetragen ist.

Art. 4

1. Wo die Küste tiefe Einbuchtungen und Einschnitte aufweist oder wo sich entlang der Küste in deren unmittelbarer Nähe eine Inselkette erstreckt, kann zur

Festlegung der Basislinie, von der aus die Breite des Küstenmeeres gemessen wird, das Verfahren der geraden Basislinien angewandt werden, die geeignete Punkte miteinander verbinden.

2. Der Verlauf dieser Basislinien darf nicht erheblich von der allgemeinen Richtung der Küste abweichen; die innerhalb dieser Linien gelegenen Meeresteile müssen mit dem Landgebiet genügend verbunden sein, um sie den Rechtsvorschriften über die inneren Gewässer unterwerfen zu können.

3. Trockenfallende Erhebungen dürfen nicht Ausgangs- oder Endpunkt von Basislinien sein, sofern nicht Leuchttürme oder ähnliche ständig über den Wasserspiegel hinausragende Anlagen auf ihnen errichtet sind.

4. Ist gemäss Absatz 1 das Verfahren der geraden Basislinien anwendbar, so können bei der Festlegung bestimmter Basislinien die dem betreffenden Gebiet eigenen wirtschaftlichen Interessen, deren Vorhandensein und Bedeutung durch lange Übung eindeutig erwiesen sind, berücksichtigt werden.

5. Ein Staat darf das System der geraden Basislinien nicht so anwenden, dass dadurch das Küstenmeer eines anderen Staates von der Hohen See abgeschnitten wird.

6. Der Küstenstaat hat die geraden Basislinien eindeutig in Seekarten einzutragen und diese gebührend bekanntzumachen.

Art. 5

1. Die landabwärts der Basislinie des Küstenmeeres gelegenen Gewässer gehören zu den inneren Gewässern des Staates.

2. Hat die Festlegung einer geraden Basislinie gemäss Artikel 4 den Einschluss von Zonen, die vorher als Teil des Küstenmeeres oder der Hohen See galten, als Binnengewässer zur Folge, so besteht in diesen Gewässern das in den Artikeln 14 bis 23 vorgesehene Recht der friedlichen Durchfahrt.

Art. 6

Die äussere Grenze des Küstenmeeres wird durch eine Linie gebildet, auf der jeder Punkt vom nächstgelegenen Punkt der Basislinie um die Breite des Küstenmeeres entfernt ist.

Art. 7

1. Dieser Artikel bezieht sich nur auf Buchten, deren Küsten zu einem einzigen Staat gehören.

2. Eine Bucht im Sinne dieser Artikel ist ein deutlich erkennbarer Einschnitt, dessen Länge in einem solchen Verhältnis zur Breite seiner Öffnung steht, dass er vom Land umschlossene Gewässer enthält und mehr als eine blossе Krümmung der Küste bildet. Ein Einschnitt gilt jedoch nur dann als Bucht, wenn seine Fläche so gross oder grösser ist als die eines Halbkreises, dessen Durchmesser die quer über die Öffnung des Einschnittes gezogene Linie ist.

3. Für Messungszwecke ist die Fläche eines Einschnittes die Fläche zwischen der Niedrigwasserlinie entlang der Küste des Einschnittes und der die Niedrigwassermarken seiner natürlichen Öffnungspunkte verbindenden Linie. Hat ein Einschnitt infolge des Vorhandenseins von Inseln mehr als eine Öffnung, so wird der Halbkreis so gezogen, dass die Summe der über die verschiedenen Öffnungen gezogenen Linien seinen Durchmesser bildet. Inseln innerhalb eines Einschnittes werden seiner Wasserfläche zugerechnet.

4. Ist die Entfernung zwischen den Niedrigwassermarken der natürlichen Öffnungspunkte einer Bucht nicht grösser als vierundzwanzig Seemeilen, so kann eine Linie zwischen diesen beiden Niedrigwassermarken gezogen werden; die so eingeschlossenen Gewässer gelten als innere Gewässer.

5. Ist die Entfernung zwischen den Niedrigwassermarken der natürlichen Öffnungspunkte einer Bucht grösser als vierundzwanzig Seemeilen, so wird eine gerade Basislinie von vierundzwanzig Seemeilen innerhalb der Bucht derart gezogen, dass mit einer Linie dieser Länge die grösstmögliche Wasserfläche eingeschlossen wird.

6. Die vorstehenden Bestimmungen finden weder auf sogenannte «historische» Buchten noch auf Fälle Anwendung, in denen das System der geraden Basislinien gemäss Artikel 4 angewandt wird.

Art. 8

Für die Abgrenzung des Küstenmeeres gelten die äussersten ständigen Hafenanlagen, die einen Bestandteil des Hafensystems bilden, als Teil der Küste.

Art. 9

Reeden, die Schiffen üblicherweise zum Laden, Löschen und Ankern dienen, werden in das Küstenmeer einbezogen, selbst wenn sie andernfalls ganz oder teilweise ausserhalb der äusseren Grenze des Küstenmeeres gelegen wären. Der Küstenstaat hat diese Reeden deutlich zu kennzeichnen, mit ihren Grenzen in Seekarten einzutragen und diese gebührend bekanntzumachen.

Art. 10

1. Eine Insel ist natürlich entstandenes Land, das von Wasser umgeben ist und bei Flut über den Wasserspiegel hinausragt.

2. Das Küstenmeer einer Insel wird gemäss den Bestimmungen dieser Artikel gemessen.

Art. 11

1. Eine trockenfallende Erhebung ist natürlich entstandenes Land, das bei Ebbe von Wasser umgeben ist und über den Wasserspiegel hinausragt, jedoch bei Flut überspült wird. Ist eine trockenfallende Erhebung ganz oder teilweise um nicht mehr als die Breite des Küstenmeeres vom Festland oder einer Insel ent-

fernt, so kann die Niedrigwasserlinie dieser Erhebung als Basislinie zur Messung der Breite des Küstenmeeres verwendet werden.

2. Ist die gesamte trockenfallende Erhebung um mehr als die Breite des Küstenmeeres vom Festland oder einer Insel entfernt, so hat die Erhebung kein eigenes Küstenmeer.

Art. 12

1. Liegen die Küsten zweier Staaten einander gegenüber oder grenzen sie aneinander, so ist mangels einer gegenteiligen Vereinbarung zwischen diesen beiden Staaten keiner von ihnen berechtigt, sein Küstenmeer über die Mittel-
linie auszudehnen, auf der jeder Punkt gleich weit von den nächstgelegenen Punkten der Basislinien entfernt ist, von denen aus die Breite des Küstenmeeres jedes der beiden Staaten gemessen wird. Die Bestimmungen dieses Absatzes finden jedoch nicht Anwendung, wenn es auf Grund historischer Titel oder anderer besonderer Umstände erforderlich ist, die Küstenmeere der beiden Staaten abweichend von diesen Bestimmungen gegeneinander abzugrenzen.

2. Die Grenzlinie zwischen den Küstenmeeren zweier einander gegenüber-
liegender oder aneinander grenzender Staaten ist in Seekarten grossen Massstabes einzutragen, die von den Küstenstaaten amtlich anerkannt sind.

Art. 13

Mündet ein Fluss unmittelbar, ohne eine Trichtermündung zu bilden, ins Meer, so ist die Basislinie eine Gerade, die quer über die Mündung des Flusses zwischen den auf der Niedrigwasserlinie seiner Ufer gelegenen Grenzpunkten gezogen wird.

Abschnitt III

Recht der friedlichen Durchfahrt

Unterabschnitt A

Regeln für alle Schiffe

Art. 14

1. Vorbehaltlich der Bestimmungen dieser Artikel geniessen die Schiffe aller Staaten, ob Küsten- oder Binnenstaaten, das Recht der friedlichen Durchfahrt durch das Küstenmeer.

2. Als Durchfahrt gilt die Fahrt durch das Küstenmeer zum Zweck, es entweder ohne Berührung der inneren Gewässer zu durchqueren oder in die inneren Gewässer einzulaufen oder von den inneren Gewässern in die Hohe See auszulauen.

3. Die Durchfahrt schliesst das Recht zum Stoppen und Ankern ein, jedoch nur insoweit, als dies zum normalen Schiffsverkehr gehört oder infolge höherer Gewalt oder Seenot erforderlich wird.

4. Die Durchfahrt gilt als friedlich, solange sie nicht den Frieden, die Ordnung oder die Sicherheit des Küstenstaates beeinträchtigt. Die Durchfahrt hat gemäss diesen Artikeln und den anderen Regeln des Völkerrechts zu erfolgen.

5. Die Durchfahrt fremder Fischereifahrzeuge gilt nicht als friedlich, wenn sie die Gesetze und Vorschriften nicht beachtet, die der Küstenstaat erlassen und veröffentlichten kann, um diesen Fahrzeugen das Fischen im Küstenmeer zu verbieten.

6. Unterseeboote haben über Wasser zu fahren und ihre Flagge zu zeigen.

Art. 15

1. Der Küstenstaat darf die friedliche Durchfahrt durch das Küstenmeer nicht behindern.

2. Der Küstenstaat hat alle ihm bekannten Gefahren, die in seinem Küstenmeer für die Schifffahrt bestehen, in geeigneter Weise bekanntzumachen.

Art. 16

1. Der Küstenstaat kann in seinem Küstenmeer die erforderlichen Massnahmen treffen, um eine nichtfriedliche Durchfahrt zu verhindern.

2. In bezug auf Schiffe, die in innere Gewässer einlaufen, ist der Küstenstaat ferner berechtigt, die erforderlichen Massnahmen zu treffen, um jede Verletzung der Bedingungen zu verhindern, unter denen solche Schiffe in diese Gewässer zugelassen sind.

3. Vorbehältlich des Absatzes 4 kann der Küstenstaat, ohne fremde Schiffe untereinander diskriminierend zu behandeln, in bestimmten Zonen seines Küstenmeeres die friedliche Durchfahrt fremder Schiffe vorübergehend verbieten, wenn dies für den Schutz seiner Sicherheit unerlässlich ist. Ein solches Verbot wird erst nach gehöriger Bekanntmachung wirksam.

4. Die friedliche Durchfahrt fremder Schiffe durch Meerengen, die der internationalen Schifffahrt zwischen einem Teil der Hohen See und einem anderen Teil derselben oder dem Küstenmeer eines fremden Staates dienen, darf auch vorübergehend nicht verboten werden.

Art. 17

Üben fremde Schiffe das Recht der friedlichen Durchfahrt aus, so haben sie die vom Küstenstaat in Übereinstimmung mit diesem Artikel und den anderen Regeln des Völkerrechts erlassenen Gesetze und Vorschriften zu beachten, insbesondere solche, die den Transport und die Schifffahrt betreffen.

Unterabschnitt B

Regeln für Handelsschiffe

Art. 18

1. Von fremden Schiffen dürfen keine Gebühren für die blosse Durchfahrt durch das Küstenmeer erhoben werden.

2. Von einem das Küstenmeer durchfahrenden fremden Schiff dürfen Gebühren nur für bestimmte, dem Schiff geleistete Dienste erhoben werden. Diese Gebühren sind ohne Diskriminierung zu erheben.

Art. 19

1. Die Strafgerichtsbarkeit des Küstenstaates soll an Bord eines das Küstenmeer durchfahrenden fremden Schiffes nicht ausgeübt werden, um im Zusammenhang mit einer während der Durchfahrt an Bord des Schiffes begangenen strafbaren Handlung eine Person festzunehmen oder eine Untersuchung durchzuführen, ausser in den folgenden Fällen:

- a. wenn sich die Folgen der strafbaren Handlung auf den Küstenstaat erstrecken;
- b. wenn die strafbare Handlung geeignet ist, den Frieden des Landes oder die Ordnung im Küstenmeer zu stören;
- c. wenn die Hilfe der örtlichen Behörden vom Kapitän des Schiffes oder vom Konsul des Staates, dessen Flagge das Schiff führt, erbeten worden ist;
- d. wenn dies zur Unterdrückung des unerlaubten Handels mit Betäubungsmitteln erforderlich ist.

2. Die vorstehenden Bestimmungen berühren nicht das Recht des Küstenstaates, alle nach seinen Rechtsvorschriften zulässigen Massnahmen zwecks Festnahme oder Untersuchung an Bord eines fremden Schiffes zu ergreifen, das nach Verlassen der inneren Gewässer das Küstenmeer durchfährt.

3. In den in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels vorgesehenen Fällen hat der Küstenstaat, ehe er irgendwelche Massnahmen ergreift, auf Ersuchen des Kapitäns die Konsularbehörde des Flaggenstaates zu benachrichtigen und die Verbindung zwischen dieser und der Besatzung des Schiffes zu erleichtern. In dringenden Fällen kann diese Benachrichtigung erfolgen, während die Massnahmen durchgeführt werden.

4. Bei der Prüfung der Frage, ob und wie eine Festnahme erfolgen soll, haben die örtlichen Behörden den Interessen der Schifffahrt gebührend Rechnung zu tragen.

5. Der Küstenstaat darf an Bord eines fremden, sein Küstenmeer durchfahrenden Schiffes keine Massnahmen ergreifen, um im Zusammenhang mit einer strafbaren Handlung, die vor der Einfahrt des Schiffes in das Küstenmeer begangen wurde, eine Person festzunehmen oder eine Untersuchung durchzuführen, wenn das Schiff aus einem fremden Hafen kommt und das Küstenmeer nur durchfährt, ohne in innere Gewässer einzulaufen.

Art. 20

1. Der Küstenstaat soll ein das Küstenmeer durchfahrendes fremdes Schiff weder anhalten noch umleiten, um seine Zivilgerichtsbarkeit gegenüber einer an Bord befindlichen Person auszuüben.

2. Der Küstenstaat darf Vollstreckungs- oder Sicherungsmassnahmen in Zivilsachen gegen das Schiff nur wegen einer Verbindlichkeit oder einer Haftung ergreifen, die für das Schiff selbst während oder hinsichtlich seiner Durchfahrt durch die Gewässer des Küstenstaates entstanden ist.

3. Die Bestimmungen des vorstehenden Absatzes berühren nicht das Recht des Küstenstaates, gemäss seinen Gesetzen Vollstreckungs- oder Sicherungsmassnahmen in Zivilsachen gegen ein in seinem Küstenmeer liegendes oder dieses nach Verlassen der inneren Gewässer durchfahrendes fremdes Schiff zu ergreifen.

Unterabschnitt C

Regeln für Staatsschiffe, die nicht Kriegsschiffe sind

Art. 21

Die Regeln der Unterabschnitte A und B finden auch auf Staatsschiffe Anwendung, die Handelszwecken dienen.

Art. 22

1. Die Regeln des Unterabschnittes A und des Artikels 18 finden auf Staatsschiffe Anwendung, die anderen als Handelszwecken dienen.

2. Mit Ausnahme der im vorstehenden Absatz enthaltenen Bestimmungen berühren diese Artikel in keiner Weise die Immunitäten, die diese Schiffe kraft dieser Artikel oder der anderen Regeln des Völkerrechts geniessen.

Unterabschnitt D

Regeln für Kriegsschiffe

Art. 23

Beachtet ein Kriegsschiff die Vorschriften des Küstenstaates über die Durchfahrt durch das Küstenmeer nicht und missachtet es die Aufforderung, sich diesen Vorschriften zu fügen, so kann der Küstenstaat das Kriegsschiff auffordern, das Küstenmeer zu verlassen.

Zweiter Teil

Anschlusszone

Art. 24

1. In einer an sein Küstenmeer angrenzenden Zone der Hohen See kann der Küstenstaat die erforderliche Kontrolle ausüben, um

- a. Verstösse gegen seine Zoll-, Finanz-, Gesundheits- und Einwanderungsvorschriften auf seinem Hoheitsgebiet oder in seinem Küstenmeer zu verhindern;

b. Verstöße gegen diese Vorschriften, die auf seinem Hoheitsgebiet oder in seinem Küstenmeer begangen worden sind, zu ahnden.

2. Die Anschlusszone darf sich nicht weiter als zwölf Seemeilen über die Basislinie hinaus erstrecken, von der aus die Breite des Küstenmeeres gemessen wird.

3. Liegen die Küsten zweier Staaten einander gegenüber oder grenzen sie aneinander, so ist mangels einer gegenteiligen Vereinbarung zwischen diesen beiden Staaten keiner von ihnen berechtigt, seine Anschlusszone über die Mittellinie hinaus auszudehnen, auf der jeder Punkt gleich weit von den nächstgelegenen Punkten der Basislinien entfernt ist, von denen aus die Breite des Küstenmeeres jedes der beiden Staaten gemessen wird.

Dritter Teil

Schlussbestimmungen

Art. 25

Die Bestimmungen dieses Übereinkommens berühren Übereinkommen oder andere internationale Vereinbarungen nicht, die sich zwischen deren Vertragsparteien in Kraft befinden.

Art. 26

Dieses Übereinkommen wird bis zum 31. Oktober 1958 für alle Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen oder einer ihrer Spezialorganisationen, sowie jeden anderen Staat zur Unterzeichnung aufgelegt, der von der Generalversammlung eingeladen wird, Vertragspartei des Übereinkommens zu werden.

Art. 27

Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifizierung. Die Ratifikationsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Art. 28

Dieses Übereinkommen steht jedem Staat, der einer der in Artikel 26 bezeichneten Kategorien angehört, zum Beitritt offen. Die Beitrittsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Art. 29

1. Dieses Übereinkommen tritt am dreissigsten Tage nach dem Tag der Hinterlegung der zweiundzwanzigsten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen in Kraft.

2. Für jeden Staat, der das Übereinkommen nach der Hinterlegung der zweiundzwanzigsten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde ratifiziert oder ihm beitrifft,

tritt das Übereinkommen am dreissigsten Tage nach Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

Art. 30

1. Nach Ablauf von fünf Jahren, vom Tage des Inkrafttretens dieses Übereinkommens an gerechnet, kann jede Vertragspartei durch eine an den Generalsekretär gerichtete schriftliche Notifikation jederzeit einen Antrag auf Revision dieses Übereinkommens stellen.

2. Die Generalversammlung der Vereinten Nationen entscheidet über die in bezug auf diesen Antrag gegebenenfalls zu treffenden Massnahmen.

Art. 31

Der Generalsekretär der Vereinten Nationen notifiziert allen Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen und den anderen in Artikel 26 angeführten Staaten

- a. die Unterzeichnung dieses Übereinkommens und die Hinterlegung von Ratifikations- oder Beitrittsurkunden gemäss Artikel 26, 27 und 28;
- b. den Tag, an dem dieses Übereinkommen gemäss Artikel 29 in Kraft tritt;
- c. die gemäss Artikel 30 gestellten Revisionsanträge.

Art. 32

Das Original dieses Übereinkommens, dessen chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Wortlaut gleichermassen verbindlich ist, wird beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt, der jedem der in Artikel 26 bezeichneten Staaten eine beglaubigte Abschrift übermittelt.

Zu Urkund dessen haben die von ihren Regierungen hierzu gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten dieses Übereinkommen mit ihrer Unterschrift versehen.

Geschehen zu Genf, am neunundzwanzigsten April neunzehnhundertachtundfünfzig.

Übersetzung aus dem französisch/englischen Originaltext

Internationales Übereinkommen über die Hohe See

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens,
vom Wunsche geleitet, die Regeln des Völkerrechts über die Hohe See zu kodifizieren,

in der Erkenntnis, dass durch die nachstehenden Bestimmungen, die von der in Genf vom 24. Februar bis 27. April 1958 abgehaltenen Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen angenommen wurden, im wesentlichen im Völkerrecht geltende Grundsätze deklaratorisch festgestellt werden,

haben folgendes vereinbart:

Art. 1

Unter «Hohe See» sind alle Teile des Meeres zu verstehen, die nicht zum Küstenmeer oder zu den inneren Gewässern eines Staates gehören.

Art. 2

Da die Hohe See allen Nationen offen steht, kann kein Staat das Recht für sich in Anspruch nehmen, einen Teil davon seiner Souveränität zu unterstellen. Die Freiheit der Hohen See wird gemäss den Bedingungen dieser Artikel und der anderen Regeln des Völkerrechts ausgeübt. Sie umfasst für Küsten- und Binnenstaaten insbesondere:

1. die Freiheit der Schifffahrt,
2. die Freiheit der Fischerei,
3. die Freiheit, unterseeische Kabel und Rohrleitungen zu legen,
4. die Freiheit, die Hohe See zu überfliegen.

Diese, sowie die anderen nach den allgemeinen Grundsätzen des Völkerrechts anerkannten Freiheiten werden von jedem Staat unter angemessener Berücksichtigung des Interesses ausgeübt, das die anderen Staaten an der Freiheit der Hohen See haben.

Art. 3

1. Die Binnenstaaten sollen freien Zugang zum Meer haben, um die Freiheit des Meeres im gleichen Masse wie die Küstenstaaten zu geniessen. Zu diesem Zweck gewähren die Staaten, die zwischen dem Meer und einem Binnenstaat liegen, im Einvernehmen mit diesem und in Übereinstimmung mit den in Kraft befindlichen internationalen Übereinkommen

- a. dem Binnenstaat auf der Grundlage der Gegenseitigkeit den freien Durchgang durch ihr Hoheitsgebiet;
- b. den die Flagge dieses Staates führenden Schiffen hinsichtlich des Zugangs zu den Seehäfen und ihrer Benützung die gleiche Behandlung wie ihren eigenen Schiffen oder den Schiffen irgendeines anderen Staates.

2. Die Staaten, die zwischen dem Meer und einem Binnenstaat liegen, regeln in Vereinbarungen mit diesem, unter Berücksichtigung der Rechte des Küsten- oder Durchgangsstaates sowie der besonderen Verhältnisse des Binnenstaates, alle den freien Durchgang und die Gleichbehandlung in den Häfen betreffenden Fragen, sofern diese Staaten nicht bereits Vertragsparteien von in Kraft befindlichen internationalen Übereinkommen sind.

Art. 4

Alle Staaten, ob Küsten- oder Binnenstaaten, haben das Recht, Schiffe unter ihrer Flagge auf der Hohen See fahren zu lassen.

Art. 5

1. Jeder Staat legt die Bedingungen fest, unter denen er Schiffen seine Nationalität gewährt, sie registriert und ihnen das Recht einräumt, seine Flagge zu führen. Schiffe besitzen die Nationalität des Staates, dessen Flagge zu führen sie berechtigt sind. Zwischen dem Staat und dem Schiff muss eine echte Verbindung bestehen; insbesondere muss der Staat über die seine Flagge führenden Schiffe seine Hoheitsgewalt und seine Kontrolle in technischen, sozialen und Verwaltungsangelegenheiten tatsächlich ausüben.

2. Jeder Staat stellt den Schiffen, denen er das Recht einräumt, seine Flagge zu führen, entsprechende Dokumente aus.

Art. 6

1. Schiffe fahren unter der Flagge eines einzigen Staates und unterstehen auf Hoher See seiner ausschliesslichen Hoheitsgewalt, mit Ausnahme besonderer Fälle, die ausdrücklich in internationalen Verträgen oder in diesen Artikeln vorgesehen sind. Ein Schiff darf seine Flagge während einer Fahrt oder in einem angelaufenen Hafen nicht wechseln, ausser im Fall eines temporären Überganges oder eines Wechsels in der Registrierung.

2. Ein Schiff, das unter den Flaggen zweier oder mehr Staaten Gebrauch macht, kann gegenübler dieser Nationalitäten geltend machen; es kann einem Staat gleichgestellt werden.

Art. 7

Durch die Bestimmungen der vorstehenden Artikel sind die Schiffe, die im offiziellen Dienst einer zwischenstaatlichen Behörde und deren Flagge führen, nicht berührt.

Art. 8

1. Kriegsschiffe geniessen auf Hoher See vollständige Immunität von der Hoheitsgewalt jedes anderen Staates als des Flaggenstaates.

2. Im Sinne dieser Artikel bezeichnet der Ausdruck «Kriegsschiff» ein zu den Seestreitkräften eines Staates gehörendes Schiff, das die äusseren Kennzeichen der Kriegsschiffe seiner Nationalität trägt. Der kommandierende Offizier muss im Staatsdienst stehen, sein Name muss in der Rangliste der Kriegsmarine enthalten sein und die Besatzung muss den Regeln militärischer Disziplin unterworfen sein.

Art. 9

Einem Staat gehörende oder von ihm verwendete Schiffe, die im Staatsdienst stehen und ausschliesslich anderen als Handelszwecken dienen, geniessen auf Hoher See vollständige Immunität von der Hoheitsgewalt jedes anderen Staates als des Flaggenstaates.

Art. 10

1. Jeder Staat hat für die seine Flagge führenden Schiffe die für die Gewährleistung der Sicherheit auf See erforderlichen Massnahmen zu treffen, insbesondere in bezug auf

- a. die Verwendung von Signalen, die Aufrechterhaltung von Nachrichtenverbindungen und die Verhütung von Zusammenstössen;
- b. die Bemannung der Schiffe und die Arbeitsbedingungen der Besatzungen, unter Berücksichtigung der einschlägigen internationalen Übereinkünfte über Arbeitsfragen;
- c. den Bau, die Ausrüstung und die Seetüchtigkeit der Schiffe.

2. Bei Anordnung dieser Massnahmen hat sich jeder Staat nach den allgemein anerkannten internationalen Normen zu richten und alle erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um ihre Beachtung sicherzustellen.

Art. 11

1. Bei Schiffszusammenstössen und anderen mit der Führung eines Schiffes zusammenhängenden Ereignissen auf Hoher See, welche die strafrechtliche oder disziplinarische Verantwortlichkeit des Kapitäns oder einer sonstigen im Dienst des Schiffes stehenden Person nach sich ziehen könnten, darf eine strafrechtliche oder disziplinarische Verfolgung dieser Personen nur bei den Gerichts- oder Verwaltungsbehörden des Flaggenstaates oder des Staates eingeleitet werden, dessen Staatsangehörigkeit die Person besitzt.

2. In disziplinarischen Angelegenheiten ist nur der Staat, der ein Kapitäns-patent oder ein Befähigungs- oder Erlaubniszeugnis ausgestellt hat, zuständig, nach ordnungsgemäsem gesetzlichen Verfahren die Entziehung dieser Urkunden anzuordnen, auch wenn der Inhaber nicht die Staatsangehörigkeit des ausstellenden Staates besitzt.

3. Eine Beschlagnahme oder eine Zurückhaltung des Schiffes darf, selbst zu Untersuchungszwecken, nur von den Behörden des Flaggenstaates angeordnet werden.

Art. 12

1. Jeder Staat hat den Kapitän eines unter seiner Flagge fahrenden Schiffes zu verpflichten, soweit dieser ohne ernstliche Gefährdung des Schiffes, der Besatzung oder der Passagiere dazu imstande ist:

- a. jeder Person, die auf See in Lebensgefahr angetroffen wird, Hilfe zu leisten;
- b. Personen in Seenot so schnell wie möglich zu Hilfe zu eilen, wenn er von ihrem Hilfebedürfnis Kenntnis erhält, soweit diese Handlung von ihm vernünftigerweise erwartet werden kann;
- c. nach einem Zusammenstoss dem anderen Schiff, dessen Besatzung und dessen Passagieren Hilfe zu leisten und diesem Schiff nach Möglichkeit den Namen seines eigenen Schiffes, des Registerhafens und des nächsten Hafens, den es anlaufen wird, mitzuteilen.

2. Alle Küstenstaaten fördern die Errichtung und die Unterhaltung eines angemessenen und wirksamen Such- und Rettungsdienstes, um die Sicherheit auf und über der See zu gewährleisten, und schliessen zu diesem Zweck erforderlichenfalls regionale Abkommen über die gegenseitige Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten ab.

Art. 13

Jeder Staat hat wirksame Massnahmen zu ergreifen, um die Beförderung von Sklaven auf Schiffen, die seine Flagge zu führen berechtigt sind, zu verhindern und zu bestrafen und die unrechtmässige Verwendung seiner Flagge zu diesem Zweck zu verhindern. Jeder Sklave, der auf ein Schiff gleich welcher Flagge flüchtet, ist ipso facto frei.

Art. 14

Alle Staaten haben soweit irgendwie möglich zusammenzuarbeiten, um die Seeräuberei auf Hoher See oder an jedem anderen Ort zu bekämpfen, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht.

Art. 15

Als Seeräuberei gelten folgende Handlungen:

1. Jede rechtswidrige Gewalttat, Freiheitsberaubung oder Plünderung, die von der Besatzung oder den Passagieren eines privaten Schiffes oder Luftfahrzeuges zu persönlichen Zwecken begangen wird und die gerichtet ist:

- a. auf Hoher See gegen ein anderes Schiff oder Luftfahrzeug oder gegen Personen und Vermögenswerte an Bord dieses Schiffes oder Luftfahrzeuges;
- b. an einem Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, gegen ein Schiff oder Luftfahrzeug oder gegen Personen und Vermögenswerte;

2. jede freiwillige Beteiligung an der Verwendung eines Schiffes oder Luftfahrzeuges, sofern dies in Kenntnis von Umständen erfolgt, die ihm die Eigenschaft eines Seeräuberschiffes oder -luftfahrzeuges verleihen;

3. jede Anstiftung zu den in den Absätzen 1 und 2 bezeichneten Handlungen oder jede beabsichtigte Erleichterung solcher Handlungen.

Art. 16

Begeht ein Kriegsschiff, Staatsschiff oder staatliches Luftfahrzeug, dessen meuternde Besatzung die Herrschaft an sich gerissen hat, seeräuberische Handlungen, wie sie in Artikel 15 definiert sind, so werden diese den von einem privaten Schiff begangenen Handlungen gleichgestellt.

Art. 17

Als Seeräuberschiffe oder -luftfahrzeuge gelten Schiffe oder Luftfahrzeuge, die von den Personen, unter deren tatsächlicher Kontrolle sie stehen, dazu bestimmt sind, zu einer der in Artikel 15 bezeichneten Handlungen verwendet zu werden. Das gleiche gilt für Schiffe oder Luftfahrzeuge, die zu derartigen Handlungen benutzt wurden, so lange sie unter der Kontrolle der Personen verbleiben, die sich dieser Handlungen schuldig gemacht haben.

Art. 18

Ein Schiff oder Luftfahrzeug kann seine Nationalität beibehalten, obwohl es zum Seeräuberschiff oder -luftfahrzeug geworden ist. Die Beibehaltung oder der Verlust der Nationalität bestimmt sich nach dem Recht des Staates, der diese Nationalität zuerkannt hat.

Art. 19

Jeder Staat kann auf Hoher See oder an einem anderen Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, ein Seeräuberschiff oder -luftfahrzeug oder ein durch seeräuberische Handlungen erbeutetes und unter der Kontrolle von Seeräubern stehendes Schiff aufbringen, die Personen an Bord des Schiffes oder Luftfahrzeuges festnehmen und die dort befindlichen Vermögenswerte beschlagnahmen. Die Gerichte des Staates, der die Beschlagnahme durchgeführt hat, können, vorbehaltlich der Rechte gutgläubiger Dritter, über die zu verhängenden Strafen sowie über die Massnahmen entscheiden, die bezüglich des Schiffes, des Luftfahrzeuges oder der Vermögenswerte zu treffen sind.

Art. 20

Erfolgte die Aufbringung eines der Seeräuberei verdächtigten Schiffes oder Luftfahrzeuges ohne hinreichenden Grund, so haftet der aufbringende Staat dem Staate, dessen Nationalität das Schiff oder Luftfahrzeug besitzt, für jeden durch die Aufbringung verursachten Verlust oder Schaden.

Art. 21

Eine Aufbringung wegen Seeräuberei darf nur von Kriegsschiffen oder Militärluftfahrzeugen oder von anderen im Staatsdienst stehenden Schiffen oder Luftfahrzeugen vorgenommen werden, die hierzu befugt sind.

Art. 22

1. Abgesehen von Fällen, in denen ein Einschreiten auf einer vertraglich eingeräumten Befugnis beruht, darf ein Kriegsschiff, das einem fremden Handelsschiff auf Hoher See begegnet, dieses nur anhalten, wenn ein ernstlicher Grund zur Annahme besteht:

- a. dass das Schiff Seeräuberei betreibt;
- b. dass das Schiff Sklavenhandel betreibt;
- c. dass das Schiff, das eine fremde Flagge führt, oder sich weigert, seine Flagge zu setzen, in Wirklichkeit dieselbe Nationalität wie das Kriegsschiff besitzt.

2. In den unter Buchstaben a, b und c vorgesehenen Fällen kann das Kriegsschiff die Berechtigung zur Flaggenführung überprüfen. Zu diesem Zweck kann es ein Boot unter dem Kommando eines Offiziers zu dem verdächtigsten Schiff entsenden. Bleibt der Verdacht nach Prüfung der Schiffspapiere bestehen, so kann das Kriegsschiff eine weitere Untersuchung an Bord des Schiffes vornehmen, die so rücksichtsvoll wie möglich durchzuführen ist.

3. Erweist sich der Verdacht als unbegründet und hat das angehaltene Schiff keine den Verdacht rechtfertigende Handlung begangen, so ist ihm jeder Verlust oder Schaden zu ersetzen.

Art. 23

1. Die Nachteile nach einem fremden Schiff kann vorgenommen werden, wenn die zuständigen Behörden des Küstenstaates guten Grund zur Annahme haben, dass das Schiff die Gesetze und Vorschriften dieses Staates verletzt hat. Die Nachteile muss beginnen, solange sich das fremde Schiff oder eines seiner Boote innerhalb der inneren Gewässer des Küstenmeeres oder der Anschlusszone des nacheilenden Staates befindet und darf ausserhalb des Küstenmeeres oder der Anschlusszone nur dann fortgesetzt werden, wenn sie nicht unterbrochen wurde. Fordert ein Schiff ein innerhalb des Küstenmeeres oder der Anschlusszone fahrendes fremdes Schiff zum Anhalten auf, so braucht es sich im Zeitpunkt, in dem das fremde Schiff diese Aufforderung erhält, nicht selbst innerhalb des Küstenmeeres oder der Anschlusszone zu befinden. Befindet sich das fremde Schiff innerhalb einer Anschlusszone, wie sie in Artikel 24 des Übereinkommens über das Küstenmeer und die Anschlusszone definiert ist, so darf die Nachteile nur wegen einer Verletzung der Rechte vorgenommen werden, zu deren Schutz die Zone errichtet wurde.

2. Das Recht der Nachteile endet, sobald das verfolgte Schiff das Küstenmeer seines eigenen oder eines dritten Staates erreicht hat.

3. Die Nacheile gilt erst dann als begonnen, wenn sich das nacheilende Schiff durch die ihm zur Verfügung stehenden geeigneten Mittel davon überzeugt hat, dass das verfolgte Schiff oder eines seiner Boote oder andere im Verband arbeitende Fahrzeuge, die das verfolgte Schiff als Mutterschiff benützen, sich innerhalb des Küstenmeeres oder gegebenenfalls der Anschlusszone befinden. Die Nacheile darf erst begonnen werden, nachdem ein Sicht- oder Schallsignal zum Anhalten aus einer Entfernung gegeben wurde, in der es vom betreffenden Schiff gesehen oder gehört werden kann.

4. Das Recht der Nacheile darf nur von Kriegsschiffen oder Militärluftfahrzeugen oder anderen im Staatsdienst stehenden Schiffen oder Luftfahrzeugen ausgeübt werden, die hierzu besonders befugt sind.

5. Im Fall einer Nacheile durch ein Luftfahrzeug

- a. finden die Absätze 1 bis 3 sinngemäss Anwendung;
- b. muss das Luftfahrzeug, welches das Schiff zum Anhalten auffordert, dieses solange selbst verfolgen, bis ein von ihm herbeigerufenes Schiff oder Luftfahrzeug des Küstenstaates an Ort und Stelle eintrifft, um die Nacheile fortzusetzen, es sei denn, dass das Luftfahrzeug selbst das Schiff anhalten kann. Um das Anhalten eines Schiffes auf Hoher See zu rechtfertigen, genügt es nicht, dass dieses von einem Luftfahrzeug bei einer Gesetzesverletzung gesichtet oder einer solchen verdächtigt wurde, wenn es nicht vom Luftfahrzeug selbst oder anderen Luftfahrzeugen oder Schiffen, welche die Nacheile ohne Unterbrechung fortsetzen, sowohl zum Anhalten aufgefordert als auch verfolgt wurde.

6. Die Freigabe eines Schiffes, das im Hoheitsbereich eines Staates angehalten und zwecks Untersuchung durch die zuständigen Behörden in einen Hafen dieses Staates geleitet wurde, kann nicht allein aus dem Grunde gefordert werden, dass das Schiff, weil die Umstände dies erforderlich machten, auf seiner Fahrt über einen Teil der Hohen See geleitet wurde.

7. Wurde ein Schiff auf Hoher See unter Umständen angehalten oder beschlagnahmt, welche die Ausübung des Rechts der Nacheile nicht rechtfertigen, so ist ihm jeder Verlust oder Schaden zu ersetzen.

Art. 24

Jeder Staat hat, unter Berücksichtigung bestehender vertraglicher Bestimmungen, Vorschriften zu erlassen, um die Verschmutzung der Meere infolge des Ablassens von Öl aus Schiffen oder Rohrleitungen oder infolge der Ausbeutung und Erforschung des Meeresgrundes und Meeresuntergrundes zu verhüten.

Art. 25

1. Jeder Staat hat Massnahmen zu treffen, um die Verseuchung des Meeres durch die Versenkung radioaktiver Abfälle zu verhüten, wobei alle von den zuständigen internationalen Organisationen ausgearbeiteten Normen und Vorschriften zu berücksichtigen sind.

2. Alle Staaten haben mit den zuständigen internationalen Organisationen zusammenzuarbeiten, um Massnahmen zur Verhütung der Verseuchung des Meeres und des darüber befindlichen Luftraumes zu treffen, die aus jeder Verwendung radioaktiven Materials oder anderer schädigender Wirkstoffe herühren.

Art. 26

1. Jeder Staat hat das Recht, auf dem Grund der Hohen See unterseeische Kabel und Rohrleitungen zu legen.

2. Der Küstenstaat darf das Legen oder die Unterhaltung dieser Kabel oder Rohrleitungen nicht behindern, vorbehaltlich seines Rechts, angemessene Massnahmen zur Erforschung des Festlandssockels und zur Ausbeutung der natürlichen Schätze zu ergreifen.

3. Beim Legen dieser Kabel oder Rohrleitungen hat der betreffende Staat auf die bereits auf dem Meeresgrund liegenden Kabel und Rohrleitungen gebührend Rücksicht zu nehmen. Er darf insbesondere die Reparaturmöglichkeiten an bereits gelegten Kabeln oder Rohrleitungen nicht beeinträchtigen.

Art. 27

Jeder Staat hat die erforderlichen gesetzgeberischen Massnahmen zu treffen, damit jede vorsätzliche oder fahrlässige Unterbrechung oder Beschädigung eines unterseeischen Kabels auf Hoher See durch ein seine Flagge führendes Schiff oder durch eine seiner Hoheitsgewalt unterstehende Person, soweit dadurch die Telegraphen- oder Telephonverbindungen unterbrochen oder gestört werden könnten, sowie jede unter denselben Umständen erfolgte Unterbrechung oder Beschädigung unterseeischer Hochspannungsleitungen oder Rohrleitungen, eine strafbare Handlung darstellt. Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn die Unterbrechung oder Beschädigung von Personen verursacht wurde, die lediglich das rechtmässige Ziel verfolgten, ihr Leben oder die Sicherheit des Schiffes zu schützen, nachdem sie alle erforderlichen Vorsichtsmassnahmen getroffen hatten, um eine derartige Unterbrechung oder Beschädigung zu vermeiden.

Art. 28

Jeder Staat hat die erforderlichen gesetzgeberischen Massnahmen zu treffen, damit die seiner Hoheitsgewalt unterstehenden Personen, die Eigentümer eines in Hoher See gelegenen Kabels oder einer Rohrleitung sind und beim Legen oder bei der Reparatur eines solchen Kabels oder einer solchen Rohrleitung die Unterbrechung oder Beschädigung eines anderen Kabels oder einer anderen Rohrleitung verursachen, die dadurch entstandenen Reparaturkosten tragen.

Art. 29

Jeder Staat hat die erforderlichen gesetzgeberischen Massnahmen zu treffen, damit die Schiffseigentümer, die beweisen können, dass sie einen Anker, ein Netz oder ein anderes Fischfanggerät geopfert haben, um die Beschädigung eines

unterseeischen Kabels oder einer unterseeischen Rohrleitung zu vermeiden, vom Eigentümer des Kabels oder der Rohrleitung entschädigt werden, sofern sie zuvor alle angemessenen Vorsichtsmassnahmen getroffen haben.

Art. 30

Die Bestimmungen dieses Übereinkommens berühren Übereinkommen oder andere internationale Vereinbarungen nicht, die sich zwischen deren Vertragsparteien in Kraft befinden.

Art. 31

Dieses Übereinkommen wird bis zum 31. Oktober 1958 für alle Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen oder einer ihrer Spezialorganisationen, sowie jeden anderen Staat zur Unterzeichnung aufgelegt, der von der Generalversammlung eingeladen wird, Vertragspartei des Übereinkommens zu werden.

Art. 32

Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifizierung. Die Ratifikationsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Art. 33

Dieses Übereinkommen steht jedem Staat, der einer der in Artikel 31 bezeichneten Kategorien angehört, zum Beitritt offen. Die Beitrittsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Art. 34

1. Dieses Übereinkommen tritt am dreissigsten Tage nach dem Tag der Hinterlegung der zweiundzwanzigsten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen in Kraft.

2. Für jeden Staat, der das Übereinkommen nach der Hinterlegung der zweiundzwanzigsten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde ratifiziert oder ihm beitrifft, tritt das Übereinkommen am dreissigsten Tage nach Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

Art. 35

1. Nach Ablauf von fünf Jahren, vom Tage des Inkrafttretens dieses Übereinkommens an gerechnet, kann jede Vertragspartei durch eine an den Generalsekretär gerichtete schriftliche Notifikation jederzeit einen Antrag auf Revision dieses Übereinkommens stellen.

2. Die Generalversammlung der Vereinten Nationen entscheidet über die in bezug auf diesen Antrag gegebenenfalls zu treffenden Massnahmen.

Art. 36

Der Generalsekretär der Vereinten Nationen notifiziert allen Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen und den anderen in Artikel 31 angeführten Staaten

- a. die Unterzeichnung dieses Übereinkommens und die Hinterlegung von Ratifikations- oder Beitrittsurkunden gemäss Artikel 31, 32 und 33;
- b. den Tag, an dem dieses Übereinkommen gemäss Artikel 34 in Kraft tritt;
- c. die gemäss Artikel 35 gestellten Revisionsanträge.

Art. 37

Das Original dieses Übereinkommens, dessen chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Wortlaut gleichermassen verbindlich ist, wird beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt, der jedem der in Artikel 31 bezeichneten Staaten eine beglaubigte Abschrift übermittelt.

Zu Urkund dessen haben die von ihren Regierungen hierzu gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten dieses Übereinkommen mit ihrer Unterschrift versehen.

Geschehen zu Genf, am neunundzwanzigsten April neunzehnhundertachtundfünfzig.

Übersetzung aus dem französisch/englischen Originaltext

Übereinkommen über die Fischerei und die Erhaltung der biologischen Reichtümer der Hohen See

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens,

in der Erwägung, dass die Entwicklung moderner Verfahren zur Ausbeutung der biologischen Reichtümer der See die Menschen in steigendem Masse befähigt, den Nahrungsbedarf der ständig wachsenden Bevölkerung der Welt zu decken, und dass deshalb diese Reichtümer teilweise der Gefahr des Raubbaus ausgesetzt sind,

in der Erwägung, dass die Art der Probleme, die mit der Erhaltung der biologischen Reichtümer der Hohen See zusammenhängen, eindeutig eine Lösung erfordert, die – soweit irgend möglich – auf dem gemeinsamen Vorgehen aller beteiligten Staaten im Wege internationaler Zusammenarbeit beruht,

haben folgendes vereinbart:

Art. 1

1. Alle Staaten können für ihre Staatsangehörigen das Recht in Anspruch nehmen, Fischerei auf Hoher See zu betreiben; dies gilt vorbehaltlich

- a. ihrer vertraglichen Verpflichtungen,
- b. der in diesem in Übereinkommen erwähnten Interessen und Rechte der Küstenstaaten und
- c. der Bestimmungen der folgenden Artikel über die Erhaltung der biologischen Reichtümer der Hohen See.

2. Jeder Staat ist verpflichtet, von sich aus oder im Zusammenwirken mit anderen Staaten hinsichtlich seiner Staatsangehörigen die erforderlichen Massnahmen zur Erhaltung der biologischen Reichtümer der Hohen See zu treffen.

Art. 2

Im Sinne dieses Übereinkommens bezeichnet der Ausdruck «Erhaltung der biologischen Reichtümer der Hohen See» die Gesamtheit der Massnahmen, die unter Aufrechterhaltung einer möglichst reichlichen laufenden Versorgung mit Nahrungsmitteln und sonstigen Erzeugnissen aus dem Meer den optimalen dauernden Ertrag ermöglichen. Die Programme zur Erhaltung dieser Reichtümer sind so zu gestalten, dass sie in erster Linie der menschlichen Ernährung dienen.

Art. 3

Ein Staat, dessen Staatsangehörige den Fang einer oder mehrerer Bestände an Fischen oder sonstigen biologischen Meeresreichtümer in einer Zone der Hohen See betreiben, in der Staatsangehörige anderer Staaten nicht fischen, trifft nötigenfalls in bezug auf seine Staatsangehörigen Massnahmen zur Erhaltung der in Frage kommenden Reichtümer.

Art. 4

1. Betreiben Staatsangehörige von zwei oder mehr Staaten den Fang desselben Bestandes oder derselben Bestände an Fischen oder sonstigen biologischen Meeresreichtümer in einer oder mehreren Zonen der Hohen See, so nehmen diese Staaten auf Ersuchen eines von ihnen Verhandlungen auf, um in bezug auf ihre Staatsangehörigen in gegenseitigem Einvernehmen die erforderlichen Massnahmen zur Erhaltung der in Frage kommenden Reichtümer zu treffen.

2. Gelangen die beteiligten Staaten binnen zwölf Monaten nicht zu einem Einvernehmen, so kann jede Partei das in Artikel 9 vorgesehene Verfahren einleiten.

Art. 5

1. Sind Massnahmen nach Artikel 3 oder 4 getroffen worden und nehmen Staatsangehörige anderer Staaten den Fang desselben Bestandes oder derselben Bestände an Fischen oder sonstigen biologischen Meeresreichtümer in einer oder mehreren Zonen der Hohen See auf, so wenden diese anderen Staaten die betreffenden Massnahmen, die weder rechtlich noch tatsächlich diskriminierend sein dürfen, auf ihre Staatsangehörigen spätestens sieben Monate nach dem Tage an, an welchem dem Generaldirektor der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen die Massnahmen notifiziert worden sind. Der Generaldirektor notifiziert sie allen Staaten, die darum ersuchen und in jedem Fall jenen Staaten, welche von dem Lande bezeichnet werden, das sie angewendet hat.

2. Nehmen diese anderen Staaten die getroffenen Massnahmen nicht an und kann binnen zwölf Monaten ein Einvernehmen nicht erzielt werden, so kann jede beteiligte Partei das in Artikel 9 vorgesehene Verfahren einleiten. Vorbehaltlich des Artikels 10 Absatz 2 bleiben die getroffenen Massnahmen verbindlich, solange die Sonderkommission nicht entschieden hat.

Art. 6

1. Jeder Küstenstaat hat ein besonderes Interesse daran, die Ergiebigkeit der biologischen Meeresreichtümer in jeder an sein Küstenmeer grenzenden Zone der Hohen See zu erhalten.

2. Jeder Küstenstaat kann sich gleichberechtigt an allen Forschungs- und Regelungssystemen beteiligen, welche die Erhaltung der biologischen Reichtümer der Hohen See in dieser Zone bezwecken, auch wenn seine Staatsangehörigen dort keine Fischerei betreiben.

3. Jeder Staat, dessen Staatsangehörige in einer an das Küstenmeer eines Küstenstaates grenzenden Zone der Hohen See Fischerei betreiben, nimmt auf Ersuchen des Küstenstaates mit diesem Verhandlungen auf, um in seinem Einvernehmen die erforderlichen Massnahmen zur Erhaltung der biologischen Reichtümer in dieser Zone der Hohen See zu treffen.

4. Ein Staat, dessen Staatsangehörige in einer an das Küstenmeer eines Küstenstaates grenzenden Zone der Hohen See Fischerei betreiben, kann in dieser Zone keine Erhaltungsmassnahmen durchführen, die den vom Küstenstaat getroffenen entgegenstehen; er kann jedoch mit dem Küstenstaat Verhandlungen aufnehmen, um in seinem Einvernehmen die erforderlichen Massnahmen zur Erhaltung der biologischen Reichtümer in dieser Zone der Hohen See zu treffen.

5. Gelangen die beteiligten Staaten binnen zwölf Monaten nicht zu einem Einvernehmen über die Erhaltungsmassnahmen, so kann jede Partei das in Artikel 9 vorgesehene Verfahren einleiten.

Art. 7

1. Im Hinblick auf Artikel 6 Absatz 1 kann jeder Küstenstaat zur Erhaltung der Ergiebigkeit der biologischen Meeresreichtümer von sich aus geeignete Massnahmen zur Erhaltung jedes Bestandes an Fischen oder sonstigen Meeresreichtümer in jeder an sein Küstenmeer grenzenden Zone der Hohen See treffen, wenn diesbezügliche Verhandlungen mit den anderen beteiligten Staaten binnen sechs Monaten nicht zu einem Einvernehmen geführt haben.

2. Die von dem Küstenstaat gemäss Absatz 1 getroffenen Massnahmen gelten gegenüber anderen Staaten nur unter der Voraussetzung,

- a. dass die vorhandenen Kenntnisse über die Fischerei die Anwendung von Erhaltungsmassnahmen dringend erforderlich machen;
- b. dass diese Massnahmen auf entsprechenden wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhen;
- c. dass die Massnahmen ausländische Fischer weder rechtlich noch tatsächlich benachteiligen.

3. Entsteht ein Streit über die Rechtsgültigkeit dieser Massnahmen, so bleiben sie in Kraft, solange der Streit nicht gemäss den einschlägigen Bestimmungen dieses Übereinkommens beigelegt ist.

4. Nehmen die anderen beteiligten Staaten diese Massnahme nicht an, so kann jede Partei das in Artikel 9 vorgesehene Verfahren einleiten. Vorbehältlich des Artikels 10 Absatz 2 bleiben die getroffenen Massnahmen in Kraft, solange die Sonderkommission nicht entschieden hat.

5. Kommen die Küsten mehrerer Staaten in Frage, so finden die in Artikel 12 des Übereinkommens über das Küstenmeer und die Anschlusszone niedergelegten Grundsätze der geographischen Abgrenzung Anwendung.

Art. 8

1. Hat ein Staat ein besonderes Interesse an der Erhaltung der biologischen Reichtümer in einer nicht an seine Küsten grenzenden Zone der Hohen See, auch

wenn seine Staatsangehörigen dort keine Fischerei betreiben, so kann er den oder die Staaten, deren Staatsangehörige dort Fischerei betreiben, ersuchen, die erforderlichen Erhaltungsmassnahmen gemäss Artikel 3 oder 4 zu treffen; hierbei gibt er die wissenschaftlichen Gründe an, die nach seinem Dafürhalten diese Massnahmen erforderlich machen, und legt das besondere Interesse dar, das er in dieser Angelegenheit hat.

2. Wird binnen zwölf Monaten ein Einvernehmen nicht erzielt, so kann dieser Staat das in Artikel 9 vorgesehene Verfahren einleiten.

Art. 9

1. Entsteht zwischen Staaten auf Grund der Artikel 4, 5, 6, 7 und 8 ein Streit, so wird er auf Antrag einer der Parteien einer aus fünf Mitgliedern bestehenden Sonderkommission zur Beilegung unterbreitet, sofern die Parteien nicht übereinkommen, gemäss Artikel 33 der Charta der Vereinten Nationen durch ein anderes Verfahren zur friedlichen Beilegung eine Lösung anzustreben.

2. Die Mitglieder der Kommission, deren eines zum Vorsitzenden bestimmt wird, werden binnen drei Monaten, nachdem die Beilegung des Streites auf Grund dieses Artikels beantragt worden ist, von den am Streit beteiligten Staaten in gegenseitigem Einvernehmen ernannt. Kommt ein solches Einvernehmen nicht zustande, so ernennt auf Antrag eines am Streit beteiligten Staates der Generalsekretär der Vereinten Nationen binnen weiteren drei Monaten in Konsultation mit den am Streit beteiligten Staaten, dem Präsidenten des Internationalen Gerichtshofs und dem Generaldirektor der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen hochqualifizierte Persönlichkeiten als Mitglieder; diese müssen Angehörige von am Streit beteiligten Staaten und – je nach der Art des beizulegenden Streites – Fachleute in Rechts-, Verwaltungs- oder wissenschaftlichen Fragen der Fischerei sein. Jede nach dieser Ernennung frei werdende Stelle wird in der für die ursprüngliche Ernennung vorgesehenen Weise neu besetzt.

3. Ist ein Staat an einem in diesen Artikeln vorgesehenen Verfahren beteiligt, so hat er das Recht, in die Sonderkommission einen seiner Angehörigen zu entsenden; dieser ist berechtigt, unter den gleichen Bedingungen wie die Mitglieder der Kommission uneingeschränkt an dem Verfahren teilzunehmen; er besitzt jedoch kein Stimmrecht und darf sich an der Abfassung des Entscheides der Kommission nicht beteiligen.

4. Die Kommission legt ihr Reglement selbst fest; dieses muss jeder Partei in vollem Umfang Gelegenheit geben, gehört zu werden und ihren Standpunkt zu vertreten. Die Kommission bestimmt ferner, wie die Kosten und Ausgaben auf die Parteien aufzuteilen sind, sofern diese sich nicht selbst hierüber einigen.

5. Die Sonderkommission entscheidet binnen fünf Monaten nach ihrer Ernennung; sie kann nötigenfalls beschliessen, diese Frist um höchstens drei Monate zu verlängern.

6. Bei ihren Entscheiden beachtet die Sonderkommission diese Artikel und alle Sondervereinbarungen, die in bezug auf die Beilegung des Streites zwischen den Parteien getroffen worden sind.

7. Die Kommission entscheidet mit einfacher Mehrheit.

Art. 10

1. Entsteht ein Streit auf Grund des Artikels 7, so wendet die Kommission die in Absatz 2 des genannten Artikels aufgeführten Kriterien an. Bei einem Streit auf Grund der Artikel 4, 5, 6 und 8 wendet sie je nach dem Streitgegenstand folgende Kriterien an:

- a. Bei einem Streit über die Anwendung der Artikel 4, 5 und 6 ist der Kommission der Nachweis zu erbringen,
 - i) dass wissenschaftliche Erkenntnis die Notwendigkeit von Erhaltungsmaßnahmen dartun;
 - ii) dass die in dem besonderen Fall getroffenen Massnahmen auf wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhen und praktisch durchführbar sind, sowie
 - iii) dass Fischer anderer Staaten durch die Massnahmen weder rechtlich noch tatsächlich benachteiligt werden.

b. Bei einem Streit über die Anwendung des Artikels 8 hat die Kommission entweder festzustellen, dass wissenschaftliche Erkenntnisse die Notwendigkeit von Erhaltungsmaßnahmen dartun, oder sie hat festzustellen, dass das Programm der Erhaltungsmaßnahmen ausreicht.

2. Die Sonderkommission kann anordnen, dass die Anwendung der strittigen Massnahmen zu unterbleiben hat, solange sie ihren Entscheid noch nicht getroffen hat; bei einem Streit auf Grund des Artikels 7 wird die Anwendung der Massnahmen nur dann ausgesetzt, wenn der Kommission auf Grund von Unterlagen glaubhaft gemacht wird, dass die Anwendung dieser Massnahmen nicht dringend erforderlich ist.

Art. 11

Die Entscheide der Sonderkommission sind für die beteiligten Staaten verbindlich; Artikel 94 Absatz 2 der Charta der Vereinten Nationen findet Anwendung. Sind dem Entscheid Empfehlungen beigefügt, so sind diese in grösstmöglichstem Umfang zu berücksichtigen.

Art. 12

1. Ändert sich die sachliche Grundlage eines Entscheides der Sonderkommission infolge wesentlicher Änderungen in dem oder den Beständen an Fischen oder sonstigen biologischen Meeresreichtümern oder infolge von Änderungen in den Fangmethoden, so kann jeder beteiligte Staat die anderen Staaten ersuchen, Verhandlungen mit dem Ziel aufzunehmen, die Erhaltungsmaßnahmen in gegenseitigem Einvernehmen soweit erforderlich zu ändern.

2. Kommt innerhalb einer angemessenen Frist ein Einvernehmen nicht zustande, so kann jeder beteiligte Staat erneut das in Artikel 9 vorgesehene Ver-

fahren in Anspruch nehmen, sofern seit der ersten Entscheidung mindestens zwei Jahre verstrichen sind.

Art. 13

1. In den an das Küstenmeer eines Staates grenzenden Zonen der Hohen See kann die Fischerei mit im Meeresgrund befestigten Geräten von diesem Staat geregelt werden, wenn seine Staatsangehörigen diese Fischerei seit langem betreiben; Angehörige anderer Staaten müssen sich jedoch daran unter den gleichen Bedingungen wie die Staatsangehörigen des erstgenannten Staates beteiligen können. Dies gilt nicht für Zonen, in denen diese Fischerei auf Grund langjähriger Brauchs ausschliesslich von Staatsangehörigen des erstgenannten Staates betrieben worden ist. Die allgemeine Rechtsstellung dieser Zonen als Hohe See wird durch diese Regelung nicht berührt.

2. In diesem Artikel bezeichnet der Ausdruck «Fischerei mit im Meeresgrund befestigten Geräten» das Fischen mit Geräten, die an Ort und Stelle im Meeresgrund verankert sind und dort zum ständigen Betrieb belassen oder, falls sie entfernt werden, in jeder Fangperiode an derselben Stelle wieder angebracht werden.

Art. 14

In den Artikeln 1, 2, 3, 4, 5, 6 und 8 bezeichnet der Ausdruck «Staatsangehörige» Fischereiboote und sonstige Fischereifahrzeuge jeder Grösse, die nach den Rechtsvorschriften des betreffenden Staates dessen Nationalität besitzen, ungeachtet der Staatsangehörigkeit der Mitglieder der Schiffsbesatzung.

Art. 15

Dieses Übereinkommen wird bis zum 31. Oktober 1958 für alle Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder einer ihrer Spezialorganisationen, sowie jeden anderen Staat zur Unterzeichnung aufgelegt, der von der Generalversammlung eingeladen wird, Vertragspartei des Übereinkommens zu werden.

Art. 16

Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifizierung. Die Ratifikationsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Art. 17

Dieses Übereinkommen steht jedem Staat, der einer der in Artikel 15 bezeichneten Kategorien angehört, zum Beitritt offen. Die Beitrittsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Art. 18

1. Dieses Übereinkommen tritt am dreissigsten Tage nach dem Tag der Hinterlegung der zweiundzwanzigsten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen in Kraft.

2. Für jeden Staat, der das Übereinkommen nach der Hinterlegung der zweiundzwanzigsten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde ratifiziert oder ihm beitrifft, tritt das Übereinkommen am dreissigsten Tage nach Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

Art. 19

1. Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung der Ratifizierung oder dem Beitritt Vorbehalte zu den Artikeln dieses Übereinkommens machen; ausgenommen sind die Artikel 6, 7, 9, 10, 11 und 12.

2. Jeder Vertragsstaat, der einen Vorbehalt gemäss Absatz 1 gemacht hat, kann diesen jederzeit durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete diesbezügliche Mitteilung zurückziehen.

Art. 20

1. Nach Ablauf von fünf Jahren, vom Tage des Inkrafttretens dieses Übereinkommens an gerechnet, kann jede Vertragspartei durch eine an den Generalsekretär gerichtete schriftliche Notifikation jederzeit einen Antrag auf Revision dieses Übereinkommens stellen.

2. Die Generalversammlung der Vereinten Nationen entscheidet über die in bezug auf diesen Antrag gegebenenfalls zu treffenden Massnahmen.

Art. 21

Der Generalsekretär der Vereinten Nationen notifiziert allen Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen und den anderen in Artikel 15 angeführten Staaten

- a. die Unterzeichnung dieses Übereinkommens und die Hinterlegung von Ratifikations- oder Beitrittsurkunden gemäss Artikel 15, 16 und 17;
- b. den Tag, an dem dieses Übereinkommen gemäss Artikel 18 in Kraft tritt;
- c. die gemäss Artikel 20 gestellten Revisionsanträge;
- d. die gemäss Artikel 19 gemachten Vorbehalte zu diesem Übereinkommen.

Art. 22

Das Original dieses Übereinkommens, dessen chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, wird beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt, der jedem der in Artikel 15 bezeichneten Staaten eine beglaubigte Abschrift übermittelt.

Zu Urkund dessen haben die von ihren Regierungen hierzu gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten dieses Übereinkommen mit ihrer Unterschrift versehen.

Geschehen zu Genf, am neunundzwanzigsten April neunzehnhundertachtundfünfzig.

Übersetzung aus dem französisch/englischen Originaltext

Internationales Übereinkommen über den Festlandsockel

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens haben folgendes vereinbart:

Art. 1

Im Sinne dieser Artikel bezeichnet der Ausdruck «Festlandsockel» *a.* den Meeresgrund und den Meeresuntergrund der an die Küste grenzenden Unterwasserzonen ausserhalb des Küstenmeeres bis zu einer Tiefe von 200 Metern oder darüber hinaus, soweit die Tiefe des darüber befindlichen Wassers die Ausbeutung der natürlichen Reichtümer dieser Zonen gestattet; *b.* den Meeresgrund und den Meeresuntergrund der entsprechenden an die Küste von Inseln grenzenden Unterwasserzonen.

Art. 2

1. Der Küstenstaat übt die Erforschung des Festlandsockels und für die Ausbeutung seiner natürlichen Reichtümer Hoheitsrechte über denselben aus.

2. Die in Absatz 1. bezeichneten Rechte sind insoweit ausschliesslich, als niemand ohne ausdrückliche Zustimmung des Küstenstaates den Festlandsockel erforschen, seine natürlichen Reichtümer ausbeuten oder Ansprüche auf ihn geltend machen darf, auch wenn der Küstenstaat selbst die Erforschung oder Ausbeutung unterlässt.

3. Die Rechte des Küstenstaates an dem Festlandsockel hängen weder von einer tatsächlichen oder angenommenen Besitzergreifung noch von einer ausdrücklichen Erklärung ab.

4. Die in diesen Artikeln erwähnten natürlichen Reichtümer umfassen Mineralien und sonstige anorganische Bodenschätze des Meeresgrundes und des Meeresuntergrundes sowie sesshafte Lebewesen, das heisst solche, die während des Stadiums, in dem sie gefischt werden können, entweder unbeweglich auf oder unter dem Meeresgrund verbleiben oder sich nicht ohne ständige körperliche Berührung mit dem Meeresgrund oder dem Meeresuntergrund fortbewegen können.

Art. 3

Die Rechte des Küstenstaates an dem Festlandsockel berühren weder die Rechtsstellung der darüber befindlichen Gewässer als Hohe See noch die Rechtsstellung des Luftraums über diesen Gewässern.

Art. 4

Der Küstenstaat darf das Legen und die Unterhaltung von Unterwasserkabeln oder -rohrleitungen auf dem Festlandsockel nicht behindern; sein Recht, angemessene Massnahmen zur Erforschung des Festlandsockels und zur Ausbeutung seiner natürlichen Reichtümer zu treffen, bleibt unberührt.

Art. 5

1. Die Erforschung des Festlandsockels und die Ausbeutung seiner natürlichen Reichtümer dürfen die Schifffahrt, den Fischfang und die Erhaltung des biologischen Reichtums des Meeres nicht in ungerechtfertigter Weise behindern und grundlegende ozeanographische oder sonstige wissenschaftliche Forschungen nicht beeinträchtigen, deren Ergebnisse zur Veröffentlichung bestimmt sind.

2. Vorbehaltlich der Absätze 1 und 6 ist der Küstenstaat berechtigt, auf dem Festlandsockel die zu seiner Erforschung und zur Ausbeutung seiner natürlichen Reichtümer erforderlichen Anlagen und sonstigen Vorrichtungen zu erstellen, zu unterhalten und zu betreiben, im Umkreis um diese Anlagen oder Vorrichtungen Sicherheitszonen zu errichten und darin die zu deren Schutz erforderlichen Massnahmen zu treffen.

3. Die in Absatz 2 erwähnten Sicherheitszonen können sich bis zu einem Abstand von 500 Metern um die erstellten Anlagen oder sonstigen Vorrichtungen erstrecken, von jedem Punkt ihres äusseren Randes an gemessen. Die Schiffe jeder Nationalität haben diese Sicherheitszonen zu beachten.

4. Diese Anlagen und Vorrichtungen unterstehen der Hoheitsgewalt des Küstenstaates, haben jedoch nicht die Rechtsstellung von Inseln. Sie haben kein eigenes Küstenmeer, und ihr Vorhandensein hat keinen Einfluss auf die Abgrenzung des Küstenmeeres des Küstenstaates.

5. Die Errichtung dieser Anlagen ist ordnungsgemäss bekanntzugeben; die Unterhaltung der erforderlichen ständigen Warnvorrichtungen ist sicherzustellen. Alle aufgegebenen oder nicht mehr benutzten Anlagen sind vollständig zu entfernen.

6. Anlagen oder Vorrichtungen und die sie umgebenden Sicherheitszonen dürfen nicht an Stellen errichtet werden, wo sie die Benutzung anerkannter und für die internationale Schifffahrt wesentlicher Seewege behindern würden.

7. Der Küstenstaat hat in den Sicherheitszonen alle geeigneten Massnahmen zum Schutz des biologischen Reichtums des Meeres gegen schädliche Einwirkungen zu treffen.

8. Alle an Ort und Stelle durchzuführenden Forschungen über den Festlandsockel bedürfen der Zustimmung des Küstenstaates. Dieser wird in der Regel seine Zustimmung nicht versagen, wenn das Ersuchen von einer berufenen Stelle vorgelegt wird und ausschliesslich wissenschaftliche Forschungen über die physischen und biologischen Merkmale des Festlandsockels bezweckt; Voraussetzung ist, dass der Küstenstaat auf Wunsch an den Forschungen teilnehmen

oder sich dabei vertreten lassen kann und dass die Forschungsergebnisse auf jeden Fall veröffentlicht werden.

Art. 6

1. Grenzt ein Festlandssockel an die Hoheitsgebiete von zwei oder mehr Staaten, deren Küsten einander gegenüberliegen, so grenzen diese Staaten die ihnen zugehörenden Sockelteile in gegenseitigem Einvernehmen ab. Kommt eine Einigung nicht zustande, so wird als Grenzlinie die mittlere Linie durch alle Punkte festgelegt, welche gleich weit entfernt sind von den nächstgelegenen Punkten der Basislinien, von denen aus die Breite des Küstenmeeres jedes dieser Staaten gemessen wird, es sei denn, dass besondere Umstände die Festlegung einer anderen Grenzlinie rechtfertigen.

2. Grenzt ein Festlandssockel an die Hoheitsgebiete zweier benachbarter Staaten, so grenzen diese den Sockel in gegenseitigem Einvernehmen ab. Kommt eine Einigung nicht zustande, so wird die Grenzlinie nach dem Grundsatz der gleichen Entfernung von den nächstgelegenen Punkten der Basislinien festgelegt, von denen aus die Breite des Küstenmeeres jedes dieser Staaten gemessen wird, es sei denn, dass besondere Umstände die Festlegung einer anderen Grenzlinie rechtfertigen.

3. Bei der Abgrenzung des Festlandssockels sind die nach den Absätzen 1 und 2 zu ziehenden Linien anhand von Karten und geographischen Merkmalen zu bestimmen, die zu einem gegebenen Zeitpunkt vorhanden sind; hierbei ist auf dauernd feststehende Punkte an Land Bezug zu nehmen.

Art. 7

Diese Artikel berühren das Recht des Küstenstaates nicht, den Meeresuntergrund, gleichviel wie tief das darüber befindliche Wasser ist, zur Anlage von Tunneln zu benutzen.

Art. 8

Dieses Übereinkommen wird bis zum 31. Oktober 1958 für alle Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder einer ihrer Spezialorganisationen, sowie jeden anderen Staat zur Unterzeichnung aufgelegt, der von der Generalversammlung eingeladen wird, Vertragspartei des Übereinkommens zu werden.

Art. 9

Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifizierung. Die Ratifikationsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Art. 10

Dieses Übereinkommen steht jedem Staat, der einer der in Artikel 8 bezeichneten Kategorien angehört, zum Beitritt offen. Die Beitrittsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Art. 11

1. Dieses Übereinkommen tritt am dreissigsten Tage nach dem Tage der Hinterlegung der zweiundzwanzigsten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen in Kraft.

2. Für jeden Staat, der das Übereinkommen nach der Hinterlegung der zweiundzwanzigsten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde ratifiziert oder ihm beitrifft, tritt das Übereinkommen am dreissigsten Tage nach Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

Art. 12

1. Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung, der Ratifizierung oder dem Beitritt Vorbehalte zu den Artikeln dieses Übereinkommens mit Ausnahme der Artikel 1 bis 3 machen.

2. Jeder Vertragsstaat, der einen Vorbehalt gemäss Absatz 1 gemacht hat, kann diesen jederzeit durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete diesbezügliche Mitteilung zurückziehen.

Art. 13

1. Nach Ablauf von fünf Jahren, vom Tage des Inkrafttretens dieses Übereinkommens an gerechnet, kann jede Vertragspartei durch eine an den Generalsekretär gerichtete schriftliche Notifikation jederzeit einen Antrag auf Revision dieses Übereinkommens stellen.

2. Die Generalversammlung der Vereinten Nationen entscheidet über die in bezug auf diesen Antrag gegebenenfalls zu treffenden Massnahmen.

Art. 14

Der Generalsekretär der Vereinten Nationen notifiziert allen Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen und den anderen in Artikel 8 bezeichneten Staaten

- a. die Unterzeichnung dieses Übereinkommens und die Hinterlegung von Ratifikations- oder Beitrittsurkunden gemäss Artikel 8, 9 und 10;
- b. den Tag, an dem dieses Übereinkommen gemäss Artikel 11 in Kraft tritt;
- c. die gemäss Artikel 13 gestellten Revisionsanträge;
- d. die gemäss Artikel 12 gemachten Vorbehalte zu diesem Übereinkommen.

Art. 15

Das Original dieses Übereinkommens, dessen chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, wird beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt, der jedem der in Artikel 8 bezeichneten Staaten eine beglaubigte Abschrift übermittelt.

Zu Urkund dessen haben die von ihren Regierungen hierzu gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten dieses Übereinkommen mit ihrer Unterschrift versehen.

Geschehen zu Genf, am neunundzwanzigsten April neunzehnhundertachtundfünfzig.

Übersetzung aus dem französisch/englischen Originaltext

Fakultatives Unterzeichnungsprotokoll über die obligatorische Beilegung von Streitigkeiten

Die Vertragsstaaten dieses Protokolls und eines oder mehrerer Übereinkommen über das Seerecht, die von der in Genf vom 24. Februar 1958 bis zum 27. April 1958 abgehaltenen Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen angenommen wurden,

Vom Wunsche geleitet, alle zwischen ihnen entstehenden Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung aller Artikel sämtlicher Übereinkommen über das Seerecht vom 29. April 1958 der obligatorischen Gerichtsbarkeit des Internationalen Gerichtshofes zur Lösung zu unterbreiten, sofern nicht eine andere Art der Streitbeilegung in einem Übereinkommen vorgesehen oder von den Parteien im gegenseitigen Einvernehmen innerhalb einer angemessenen Frist angenommen worden ist,

haben folgendes vereinbart:

Art. I

Streitigkeiten über die Auslegung oder die Anwendung sämtlicher Übereinkommen über das Seerecht fallen unter die obligatorische Gerichtsbarkeit des Internationalen Gerichtshofes, der zu diesem Zweck auf Antrag jeder an der Streitigkeit beteiligten Partei, die selbst Vertragspartei dieses Protokolls ist, angerufen werden kann.

Art. II

Diese Verpflichtung bezieht sich auf alle Bestimmungen sämtlicher Übereinkommen über das Seerecht mit Ausnahme der Artikel 4, 5, 6, 7 und 8 des Übereinkommens über die Fischerei und die Erhaltung der biologischen Reichtümer der Hohen See, auf welche die Artikel 9, 10, 11 und 12 dieses Übereinkommens anwendbar bleiben.

Art. III

Die Parteien können innerhalb einer Frist von zwei Monaten, nachdem eine Partei der anderen ihre Auffassung mitgeteilt hat, dass eine Streitigkeit vorliegt, im gegenseitigen Einvernehmen ein Verfahren vor einem Schiedsgericht vereinbaren, statt den Gerichtshof anzurufen. Nach Ablauf dieser Frist kann jede Vertragspartei dieses Protokolls die Streitigkeit durch einen Antrag beim Gerichtshof anhängig machen.

Art. IV

1. Die Vertragsparteien dieses Protokolls können ebenfalls im gegenseitigen Einvernehmen innerhalb der gleichen Frist von zwei Monaten vereinbaren, ein Vergleichsverfahren durchzuführen, ehe sie den Gerichtshof anrufen.

2. Die Vergleichskommission hat ihre Empfehlungen innerhalb von fünf Monaten nach ihrer Errichtung abzufassen. Werden diese Empfehlungen von den am Streit beteiligten Parteien nicht innerhalb von zwei Monaten nach ihrer Bekanntgabe angenommen, so steht es jeder Partei frei, die Streitigkeit durch einen Antrag beim Gerichtshof anhängig zu machen.

Art. V

Dieses Protokoll steht allen Staaten, die Vertragsparteien eines der von der Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen angenommenen Übereinkommens über das Seerecht sind, zur Unterzeichnung offen und bedarf, gemäss den Verfassungsbestimmungen der Unterzeichnerstaaten, gegebenenfalls der Ratifikation.

Art. VI

Der Generalsekretär der Vereinten Nationen benachrichtigt alle Staaten, die Vertragsparteien eines der Übereinkommen über das Seerecht werden, von der Unterzeichnung dieses Protokolls und von der Hinterlegung der Ratifikationsurkunden gemäss Artikel V.

Art. VII

Das Original dieses Protokolls, dessen englischer, chinesischer, spanischer, französischer und russischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, wird beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt, der jedem der in Artikel V bezeichneten Staaten eine beglaubigte Abschrift übermittelt.

Zu Urkund dessen haben die von ihren Regierungen hiezu gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten dieses Übereinkommen mit ihrer Unterschrift versehen.

Geschehen zu Genf, am neunundzwanzigsten April neunzehnhundertachtundfünfzig.

Übersetzung aus dem französisch/englischen Originaltext

Internationales Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen

Unterzeichnet in Brüssel am 10. Oktober 1957

Die Hohen Vertragsparteien,
in Erkenntnis der Zweckmässigkeit einer vertraglichen Festlegung einheitlicher
Regeln über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen,
haben beschlossen, zu diesem Zweck ein Übereinkommen zu treffen und haben
demgemäss folgendes vereinbart:

Art. 1

(1) Der Eigentümer eines Seeschiffes kann seine Haftung für Ansprüche, die aus einem der folgenden Umstände entstanden sind, auf den nach Artikel 3 bestimmten Betrag beschränken, es sei denn, dass das den Anspruch begründende Ereignis auf seinem persönlichen Verschulden beruht:

- (a) Tod oder Körperverletzung von Personen, die sich zum Zweck der Beförderung an Bord des Schiffes befanden, oder Verlust oder Beschädigung von Sachen an Bord des Schiffes;
- (b) Tod oder Körperverletzung anderer Personen an Land oder auf dem Wasser, Verlust oder Beschädigung anderer Sachen oder Beeinträchtigung von Rechten, verursacht durch Handeln, Unterlassen oder Verschulden einer Person, die sich an Bord des Schiffes befand und für die der Eigentümer haftet, oder einer Person, die sich nicht an Bord des Schiffes befand und für die der Eigentümer haftet; im letzteren Fall kann der Eigentümer die Haftung jedoch nur beschränken, wenn sich das Handeln, Unterlassen oder Verschulden auf die Führung oder die sonstige Bedienung des Schiffes, das Laden, Befördern oder Löschen von Gütern oder auf das Einschiffen, Befördern oder Ausschiffen von Reisenden bezog;
- (c) jede durch ein Gesetz über die Beseitigung von Wracks auferlegte Verpflichtung oder Haftung, die sich auf die Hebung, Beseitigung oder Vernichtung eines gesunkenen, gestrandeten oder verlassenen Schiffes (einschliesslich alles dessen, was sich an Bord befindet) bezieht, sowie jede Verpflichtung oder Haftung als Folge von Schäden, die ein Seeschiff an Hafenanlagen, Hafenbecken oder Wasserstrassen verursacht hat.

(2) In diesem Übereinkommen bedeutet der Ausdruck «Ansprüche wegen Personenschäden» die Ansprüche wegen Tötung oder Körperverletzung; der Ausdruck «Ansprüche wegen Sachschäden» bedeutet alle anderen im Absatz 1 bezeichneten Ansprüche.

(3) Das Recht des Schiffseigentümers, in den im Absatz 1 bezeichneten Fällen seine Haftung zu beschränken, besteht auch, wenn die Haftung, ohne dass ein Verschulden des Eigentümers oder der Personen, für die er haftet, nachgewiesen zu werden braucht, auf dem Eigentum an dem Schiff, dessen Besitz, Obhut oder Kontrolle beruht.

(4) Dieser Artikel ist nicht anzuwenden auf

- (a) Ansprüche aus Hilfeleistung oder Bergung, sowie Ansprüche auf Beitragsleistung zur grossen Haverei;
- (b) Ansprüche des Kapitäns und der Besatzungsmitglieder oder Ansprüche aller anderen Bediensteten des Schiffseigentümers, die sich an Bord befinden oder deren Aufgaben mit dem Schiff zusammenhängen, sowie Ansprüche ihrer Erben und sonstiger Ersatzberechtigter, wenn der Eigentümer nach dem Recht, das für den Dienstvertrag gilt, seine Haftung für diese Ansprüche nicht beschränken oder nur auf einen Betrag beschränken kann, der den im Artikel 3 vorgesehenen übersteigt.

(5) Hat der Schiffseigentümer gegen den Gläubiger einen Anspruch, der aus dem gleichen Ereignis entstanden ist, so sind die beiderseitigen Ansprüche gegeneinander aufzurechnen und die Bestimmungen dieses Übereinkommens nur auf den etwa verbleibenden Anspruch anzuwenden.

(6) Das am Ort des Gerichts massgebende Recht bestimmt, wem der Beweis obliegt, ob das Ereignis, aus dem der Anspruch entstanden ist, auf persönlichem Verschulden des Schiffseigentümers beruht.

(7) Die Geltendmachung der beschränkten Haftung bedeutet keine Anerkennung der Haftung.

Art. 2

(1) Die im Artikel 3 vorgesehene Haftungsbeschränkung bezieht sich auf die Gesamtheit aller Ansprüche wegen Personenschäden und Sachschäden, die aus demselben Ereignis entstanden sind, und zwar ohne Rücksicht auf aus einem anderen Ereignis entstandene oder später entstehende Ansprüche.

(2) Übersteigt der Gesamtbetrag aller aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche den sich aus Artikel 3 ergebenden Höchstbetrag, so kann in Höhe dieses Betrages ein gesonderter Haftungsfonds errichtet werden.

(3) Dieser Haftungsfonds steht zur Befriedigung nur der Ansprüche zur Verfügung, für die eine Beschränkung der Haftung geltend gemacht werden kann.

(4) Nach Errichtung des Haftungsfonds kann kein Gläubiger einen Anspruch, der aus dem Fonds zu befriedigen ist, gegen das sonstige Vermögen des Schiffseigentümers geltend machen, vorausgesetzt, dass der Fonds tatsächlich zugunsten des Gläubigers zur Verfügung steht.

Art. 3

(1) Die Beträge, auf die der Schiffseigentümer seine Haftung in den Fällen des Artikels 1 beschränken kann, sind:

- (a) insgesamt 1000 Franken je Raumtonne des Schiffes, wenn das Ereignis nur zu Ansprüchen wegen Sachschäden geführt hat;
- (b) insgesamt 3100 Franken je Raumtonne des Schiffes, wenn das Ereignis nur zu Ansprüchen wegen Personenschäden geführt hat;
- (c) insgesamt 3100 Franken je Raumtonne des Schiffes, wenn das Ereignis zu Ansprüchen wegen Personenschäden und wegen Sachschäden geführt hat; davon ist ein erster Teilbetrag von 2100 Franken je Raumtonne des Schiffes ausschliesslich für die Befriedigung der Ansprüche wegen Personenschäden und ein zweiter Teilbetrag von 1000 Franken je Raumtonne des Schiffes für die Befriedigung der Ansprüche wegen Sachschäden bestimmt; reicht der erste Teilbetrag zur vollen Befriedigung der Ansprüche wegen Personenschäden nicht aus, so nimmt der nicht befriedigte Rest dieser Ansprüche bei der Befriedigung der Ansprüche wegen Sachschäden aus dem zweiten Teilbetrag im gleichen Rang teil.

(2) Die Verteilung jedes der beiden Teilbeträge des Haftungsfonds unter die Gläubiger erfolgt im Verhältnis der Höhe ihrer festgestellten Ansprüche.

(3) Hat der Schiffseigentümer vor der Verteilung des Fonds ganz oder teilweise Ansprüche befriedigt, die unter Artikel 1 Absatz 1 fallen, so nimmt er in Höhe dieser Leistung bei der Verteilung des Fonds die Stellung des Gläubigers ein, dessen Anspruch er befriedigt hat, dies jedoch nur insoweit, als nach dem Recht des Staates, in dem der Fonds errichtet worden ist, der Gläubiger seinen Anspruch gegen den Eigentümer hätte gerichtlich durchsetzen können.

(4) Weist der Schiffseigentümer nach, dass er zu einem späteren Zeitpunkt gezwungen werden könnte, einen unter Artikel 1 Absatz 1 fallenden Anspruch ganz oder teilweise zu befriedigen, so kann das Gericht oder die sonst zuständige Behörde des Staates, in dem der Fonds errichtet wurde, anordnen, dass ein ausreichender Betrag vorläufig zurückbehalten wird, damit der Eigentümer später seinen Anspruch gegen den Fonds nach Massgabe des Absatzes 3 geltend machen kann.

(5) Zum Zweck der Ermittlung des Höchstbetrages der beschränkten Haftung des Schiffseigentümers nach den Bestimmungen dieses Artikels gilt der Raumgehalt eines Schiffes von weniger als 300 Tonnen als Raumgehalt von 300 Tonnen.

(6) Als Franken im Sinne dieses Artikels gilt eine Werteinheit von fünfundsechzig und einem halben Milligramm Gold von neunhundert Tausendstel Feingehalt. Die im Absatz 1 genannten Beträge sind in die Währung des Staates umzurechnen, in dem die Beschränkung der Haftung geltend gemacht wird; die Umrechnung erfolgt nach dem Verhältnis des Wertes der betreffenden Währung zu der im Satz 1 bezeichneten Werteinheit in dem Zeitpunkt, in dem der Schiffseigentümer den Fonds errichtet oder die Zahlung oder eine nach dem Recht dieses Staates gleichwertige Sicherheit geleistet hat.

(7) Für die Zwecke dieses Übereinkommens wird der Schiffsraum wie folgt errechnet:

Bei Dampfschiffen oder anderen Schiffen mit mechanischem Antrieb wird der Nettoraumgehalt um den Raumgehalt erhöht, der zum Zweck der Berechnung des Nettoraumgehaltes vom Bruttogehalt als Maschinenraum abgezogen worden war;

bei allen anderen Schiffen wird der Nettoraumgehalt zugrunde gelegt.

Art. 4

Unbeschadet des Artikels 3 Absatz 2 regeln sich die Errichtung und die Verteilung eines Haftungsfonds, sowie das gesamte Verfahren nach dem Recht des Staates, in dem der Fonds errichtet wird.

Art. 5

(1) Sind in einem Falle, in dem der Schiffseigentümer seine Haftung nach diesem Übereinkommen beschränken kann, das Schiff oder ein anderes Schiff oder sonstige Vermögensgegenstände, die dem Schiffseigentümer gehören, im Hoheitsbereich eines Vertragsstaates mit Arrest belegt worden oder ist Sicherheit zur Abwendung des Arrestes geleistet worden, so kann das Gericht oder die sonst zuständige Behörde des Vertragsstaates die Freigabe des Schiffes, der sonstigen Vermögensgegenstände oder der Sicherheit anordnen, wenn nachgewiesen wird, dass der Eigentümer bereits eine dem Höchstbetrag seiner Haftung nach diesem Übereinkommen entsprechende, ausreichende Sicherheit geleistet hat, die zugunsten des Gläubigers, nach Massgabe seiner Rechte, tatsächlich zur Verfügung steht.

(2) Ist in den Fällen des Absatzes 1 die Sicherheit schon in einem der folgenden Häfen geleistet worden:

- (a) in dem Hafen, in dem sich der den Anspruch begründende Unfall ereignet hat,
- (b) in dem ersten nach dem Unfall angelaufenen Hafen, wenn sich der Unfall nicht in einem Hafen ereignet hat,
- (c) in dem Ausschiffungs- oder Löschhafen, wenn es sich um Ansprüche wegen Personenschäden oder wegen an der Ladung entstandener Sachschäden handelt,

so hat das Gericht oder die sonst zuständige Behörde die Freigabe des Schiffes oder der Sicherheit anzuordnen, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 1 vorliegen.

(3) Die Absätze 1 und 2 sind ebenfalls anzuwenden, wenn die bereits geleistete Sicherheit zwar niedriger ist als der Höchstbetrag der Haftung nach diesem Übereinkommen, für den fehlenden Unterschiedsbetrag aber eine ausreichende Sicherheit geleistet wird.

(4) Hat der Schiffseigentümer eine dem Höchstbetrag seiner Haftung nach diesem Übereinkommen entsprechende Sicherheit geleistet, so steht diese für die Befriedigung aller aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche zur Verfügung, für die der Eigentümer seine Haftung beschränken kann.

(5) Das Verfahren bei Rechtsstreitigkeiten auf Grund dieses Übereinkommens, sowie die Fristen für die Einleitung solcher Rechtsstreitigkeiten bestimmen sich nach dem Recht des Vertragsstaates, in dem der Rechtsstreit geführt wird.

Art. 6

(1) Die Haftung des Schiffseigentümers im Sinne dieses Übereinkommens schliesst die Haftung des Schiffes selbst ein.

(2) Vorbehaltlich des Absatzes 3 gilt dieses Übereinkommen in gleicher Weise wie für den Schiffseigentümer auch für den Reeder, sofern er nicht Schiffseigentümer ist, den Charterer und den Ausrüster eines Schiffes und, soweit sie in Ausübung ihres Dienstes handeln, für den Kapitän, die Mitglieder der Besatzung und alle anderen Bediensteten des Eigentümers, Reeders, Charterers oder Ausrüsters; der Gesamtbetrag der beschränkten Haftung des Eigentümers und aller hier bezeichneten Personen für alle aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden darf jedoch die nach Artikel 3 bestimmten Beträge nicht übersteigen.

(3) Werden Ansprüche gegen den Kapitän oder gegen Mitglieder der Besatzung geltend gemacht, so können diese Personen ihre Haftung auch dann beschränken, wenn das den Anspruch begründende Ereignis auf ihrem persönlichen Verschulden beruht. Ist der Kapitän oder das Besatzungsmitglied jedoch gleichzeitig Eigentümer, Miteigentümer, Reeder, Charterer oder Ausrüster des Schiffes, so findet Satz 1 nur Anwendung, wenn es sich um ein schuldhaftes Handeln oder Unterlassen in der Eigenschaft als Kapitän oder als Besatzungsmitglied handelt.

Art. 7

Dieses Übereinkommen findet in jedem Falle Anwendung, in dem der Schiffseigentümer oder eine andere Person, die nach Artikel 6 die gleichen Rechte wie dieser hat, vor dem Gericht eines Vertragsstaates die Haftung beschränkt oder zu beschränken beansprucht oder im Hoheitsbereich eines Vertragsstaates die Freigabe eines mit Arrest belegten Schiffes oder sonstigen Vermögensgegenstandes oder einer Sicherheit betreibt.

Jeder Vertragsstaat hat das Recht, von den Vergünstigungen dieses Übereinkommens ganz oder teilweise auszuschliessen: Staaten, die nicht Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind; Personen, die zu dem Zeitpunkt, in dem sie ihre Haftung zu beschränken beanspruchen oder gemäss Artikel 5 die Freigabe eines mit Arrest belegten Schiffes oder sonstigen Vermögensgegenstandes oder einer Sicherheit betreiben, ihren gewöhnlichen Aufenthalt oder ihre Hauptniederlassung nicht in einem Vertragsstaat haben; Schiffe, die in dem Zeitpunkt, zu dem eine Haftungsbeschränkung für sie beansprucht oder ihre Freigabe betrieben wird, nicht die Flagge eines Vertragsstaates führen.

Art. 8

Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, zu bestimmen, welche anderen Arten von Schiffen für die Zwecke dieses Übereinkommens den Seeschiffen gleichgestellt werden.

Art. 9

Dieses Übereinkommen steht den auf der zehnten Tagung der Diplomatischen Seerechtskonferenz vertretenen Staaten zur Unterzeichnung offen.

Art. 10

Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden bei der belgischen Regierung hinterlegt; diese notifiziert jede Hinterlegung auf diplomatischem Wege allen Staaten, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind.

Art. 11

(1) Dieses Übereinkommen tritt sechs Monate nach Hinterlegung von wenigstens zehn Ratifikationsurkunden in Kraft, von denen mindestens fünf von Staaten stammen müssen, die je eine Million oder mehr Bruttoregistertonnen Schiffsraum haben.

(2) Für jeden Unterzeichnerstaat, der das Übereinkommen nach Hinterlegung derjenigen Ratifikationsurkunde ratifiziert, die nach Absatz 1 das Inkrafttreten des Übereinkommens bewirkt, tritt es sechs Monate nach Hinterlegung seiner eigenen Ratifikationsurkunde in Kraft.

Art. 12

Jeder auf der zehnten Tagung der Diplomatischen Seerechtskonferenz nicht vertretene Staat kann diesem Übereinkommen beitreten.

Die Beitrittsurkunden werden bei der belgischen Regierung hinterlegt; diese setzt alle Staaten, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, auf diplomatischem Wege von jeder Hinterlegung in Kenntnis.

Das Übereinkommen tritt für den beitretenden Staat sechs Monate nach Hinterlegung seiner Beitrittsurkunde in Kraft, jedoch nicht vor dem Inkrafttreten des Übereinkommens nach Artikel 11 Absatz 1.

Art. 13

Jede Hohe Vertragspartei ist berechtigt, dieses Übereinkommen, nachdem es für sie in Kraft getreten ist, jederzeit zu kündigen. Die Kündigung wird jedoch erst ein Jahr nach Eingang der entsprechenden Notifizierung bei der belgischen Regierung wirksam; diese setzt alle Staaten, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, auf diplomatischem Wege von der Notifizierung in Kenntnis.

Art. 14

(1) Jede Hohe Vertragspartei kann bei der Ratifikation oder dem Beitritt oder jederzeit danach der belgischen Regierung schriftlich notifizieren, dass dieses Übereinkommen auch für alle oder einzelne Hoheitsgebiete gilt, deren

internationale Beziehungen sie wahrnimmt. Das Übereinkommen findet sechs Monate nach Eingang der Notifizierung bei der belgischen Regierung auf die darin genannten Hoheitsgebiete Anwendung, jedoch nicht vor seinem Inkrafttreten für die betreffende Hohe Vertragspartei.

(2) Jede Hohe Vertragspartei, die eine Erklärung nach Absatz 1 abgegeben hat, welche dieses Übereinkommen auf ein Hoheitsgebiet erstreckt, dessen internationale Beziehungen sie wahrnimmt, kann jederzeit der belgischen Regierung notifizieren, dass das Übereinkommen für das betreffende Hoheitsgebiet nicht mehr gilt. Diese Kündigung wird ein Jahr nach Eingang der Notifizierung bei der belgischen Regierung wirksam.

(3) Die belgische Regierung setzt alle Staaten, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, auf diplomatischem Wege von jeder auf Grund dieses Artikels bei ihr eingegangenen Notifizierung in Kenntnis.

Art. 15

Jede Hohe Vertragspartei kann jederzeit nach Ablauf von drei Jahren, nachdem dieses Übereinkommen für sie in Kraft getreten ist, die Einberufung einer Konferenz zur Behandlung von Änderungsvorschlägen zu diesem Übereinkommen verlangen.

Jede Hohe Vertragspartei, die von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen wünscht, notifiziert dies der belgischen Regierung; diese beruft die Konferenz binnen sechs Monaten ein.

Art. 16

Für die Beziehungen zwischen Staaten, die dieses Übereinkommen ratifizieren oder ihm beitreten, ersetzt es das am 25. August 1924 in Brüssel unterzeichnete Internationale Übereinkommen zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen, das insofern ausser Kraft tritt.

Zu Urkund dessen haben die hierzu gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Übereinkommen unterzeichnet.

Geschehen zu Brüssel am 10. Oktober 1957 in englischer und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist, in einer Urschrift, die im Archiv der belgischen Regierung hinterlegt wird; diese erteilt beglaubigte Abschriften.

Unterzeichnungsprotokoll

(1) Jeder Staat kann in dem Zeitpunkt, zu dem er dieses Übereinkommen unterzeichnet, ratifiziert oder ihm beitrifft, die im Absatz 2 genannten Vorbehalte machen. Andere Vorbehalte zu diesem Übereinkommen sind unzulässig.

(2) Nur die nachstehenden Vorbehalte sind zulässig:

(a) Der Vorbehalt des Rechtes, die Anwendung des Artikels 1 Absatz 1 Buchstabe c auszuschliessen;

- (b) der Vorbehalt des Rechtes, die Haftungsbeschränkung für Schiffe mit weniger als dreihundert Tonnen Schiffsraum durch innerstaatliche Rechtsvorschriften abweichend zu regeln;
- (c) der Vorbehalt des Rechtes, dieses Übereinkommen entweder dadurch in Kraft zu setzen, dass ihm Gesetzeskraft verliehen wird, oder dadurch, dass seine Bestimmungen in einer dem innerstaatlichen Recht angepassten Form in dieses Recht übernommen werden.

Übersetzung aus dem französisch/englischen Originaltext

Internationales Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung von Reisenden auf See

Unterzeichnet in Brüssel am 20. Mai 1961

Die Hohen Vertragsparteien,

In Erkenntnis der Zweckmässigkeit einer vertraglichen Festlegung einheitlicher Regeln über die Beförderung von Reisenden auf See,

haben beschlossen, zu diesem Zweck ein Übereinkommen zu treffen, und haben demgemäss folgendes vereinbart:

Art. 1

In diesem Übereinkommen sind die folgenden Ausdrücke in dem nachstehenden angegebenen Sinn verwendet:

- a) «Beförderer» umfasst jede der folgenden Personen, wenn sie Vertragspartei eines Beförderungsvertrages ist: den Schiffseigentümer, den Charterer, den Reeder oder Ausrüster des Schiffes;
- b) «Beförderungsvertrag» bedeutet einen von einem Beförderer oder für seine Rechnung geschlossenen Vertrag über die Beförderung von Reisenden, nicht jedoch einen Chartervertrag;
- c) «Reisender» bedeutet ausschliesslich eine auf Grund eines Beförderungsvertrages auf einem Schiff beförderte Person;
- d) «Schiff» bedeutet ausschliesslich ein Seeschiff;
- e) «Beförderung» umfasst den Zeitraum, während dessen der Reisende an Bord des Schiffes ist, sowie die Ein- und Ausschiffung dieses Reisenden, umfasst aber nicht den Zeitraum, während dessen sich der Reisende in einer Hafenstation, auf einem Kai oder in einer anderen Hafenanlage befindet. «Beförderung» umfasst darüber hinaus die Beförderung auf dem Wasserwege vom Land zum Schiff oder umgekehrt, wenn das Entgelt dafür im Beförderungspreis inbegriffen ist oder wenn das für diese zusätzliche Beförderung benutzte Wasserfahrzeug dem Reisenden von dem Beförderer zur Verfügung gestellt worden ist;
- f) «internationale Beförderung» bedeutet jede Beförderung, bei der nach dem Beförderungsvertrag entweder der Abgangsort und der Bestimmungsort in demselben Staat liegen und ein Zwischenhafen in einem anderen Staat angelaufen werden soll oder der Abgangsort und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen;

- g) «Vertragsstaat» bedeutet einen Staat, dessen Ratifikation oder Beitritt zu dem Übereinkommen rechtswirksam und dessen Kündigung noch nicht rechtswirksam geworden ist.

Art. 2

Dieses Übereinkommen gilt für jede internationale Beförderung, die mit einem Schiff ausgeführt wird, das die Flagge eines Vertragsstaates führt, oder bei der nach dem Beförderungsvertrag entweder der Abgangsort oder der Bestimmungsort in einem Vertragsstaat liegt.

Art. 3

1. Ist der Beförderer Eigentümer des Schiffes, so hat er gehörige Sorgfalt anzuwenden und dafür einzustehen, dass auch seine Leute in Ausübung ihrer Verrichtungen gehörige Sorgfalt anwenden, damit das Schiff zu Beginn der Beförderung und während ihrer gesamten Dauer seetüchtig und genügend bemannt, ausgerüstet und mit Vorräten versehen und damit die Sicherheit der Reisenden auch in jeder anderen Hinsicht gewährleistet ist.

2. Ist der Beförderer nicht Eigentümer des Schiffes, so hat er dafür einzustehen, dass der Schiffseigentümer oder gegebenenfalls der Reeder oder Ausrüster sowie deren Leute in Ausübung ihrer Verrichtungen die in Absatz 1 aufgezählten Obliegenheiten mit gehöriger Sorgfalt wahrnehmen.

Art. 4

1. Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden entsteht, wenn das Ereignis, das den Schaden verursacht hat, während der Beförderung eingetreten ist und auf einem Verschulden des Beförderers oder seiner in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Leute beruht.

2. Ein Verschulden des Beförderers oder seiner Leute wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, wenn der Tod oder die Körperverletzung durch Schiffbruch, Zusammenstoss, Strandung, Explosion oder Feuer entstanden ist oder mit einem dieser Ereignisse in Zusammenhang steht.

3. Ausser in den Fällen des Absatzes 2 hat der Kläger das Verschulden des Beförderers oder seiner Leute zu beweisen.

Art. 5

Beweist der Beförderer, dass ein Verschulden des Reisenden dessen Tod oder Körperverletzung verursacht oder dazu beigetragen hat, so kann das Gericht nach Massgabe seines eigenen Rechts die Haftung des Beförderers ganz oder teilweise ausschliessen.

Art. 6

1. Die Haftung des Beförderers bei Tod oder Körperverletzung eines Reisenden ist in jedem Falle auf einen Betrag von 250000,- Franken beschränkt,

wobei der Franken eine Werteinheit von 65,5 Milligramm Gold von 900 Tausendstel Feingehalt darstellt. Der zugesprochene Betrag kann in abgerundete Beträge einer jeden Landeswährung umgewandelt werden. Die Umwandlung des Betrages in andere Landeswährungen als Goldwährungen erfolgt nach dem Goldwert dieser Währungen im Zeitpunkt der Zahlung.

2. Kann nach dem Recht des angerufenen Gerichts die Entschädigung in Form einer Geldrente festgesetzt werden, so darf der Kapitalwert der Rente den genannten Höchstbetrag nicht übersteigen.

3. Das innerstaatliche Recht einer Hohen Vertragspartei kann jedoch für die Beförderer, die diesem Staat angehören, bestimmen, dass die Haftung für jeden Reisenden auf einen höheren Betrag beschränkt ist.

4. Ausserdem kann der Reisende mit dem Beförderer besonders vereinbaren, dass dessen Haftung auf einen höheren Betrag beschränkt wird.

5. Die von einem Gericht zugesprochenen und festgesetzten Kosten eines Schadenersatzverfahrens sind in die oben vorgesehenen Haftungshöchstbeträge nicht einzurechnen.

6. Die in diesem Artikel vorgesehenen Haftungsbeschränkungen gelten für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche, die von einem Reisenden, in seinem Namen, von seinen Rechtsnachfolgern oder von den ihm gegenüber unterhaltsberechtigten Personen geltend gemacht werden.

Art. 7

Der Beförderer geht der Haftungsbeschränkung nach Artikel 6 verlustig, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers verursacht worden ist, die dieser entweder in der Absicht, einen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Art. 8

Die Bestimmungen dieses Übereinkommens lassen die Rechte und Pflichten des Beförderers unberührt, die sich aus internationalen Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen oder aus innerstaatlichen Rechtsvorschriften über eine solche Haftungsbeschränkung ergeben.

Art. 9

Jeder vor Eintritt des den Schaden verursachenden Ereignisses getroffene vertragliche Vereinbarung, durch die der Beförderer von seiner Haftung gegenüber dem Reisenden, dessen Rechtsnachfolgern oder den dem Reisenden gegenüber unterhaltsberechtigten Personen befreit, ein niedrigerer als der in diesem Übereinkommen festgesetzte Haftungshöchstbetrag bestimmt, die dem Beförderer auferlegte Beweislast umgekehrt oder durch die festgelegt werden soll, dass Streitigkeiten bei einem bestimmten Gericht anhängig gemacht oder im Wege der

Schiedsgerichtsbarkeit erledigt werden müssen, ist nichtig; die Nichtigkeit dieser Vereinbarungen hat jedoch nicht die Nichtigkeit des Beförderungsvertrages zur Folge, der den Bestimmungen dieses Übereinkommens unterworfen bleibt.

Art. 10

1. Alle Schadenersatzansprüche, auf welchem Rechtsgrund sie auch beruhen, können nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Übereinkommen vorgesehen sind.

2. Im Falle einer Körperverletzung des Reisenden kann der Schadenersatzanspruch nur von dem Reisenden selbst oder für seine Rechnung geltend gemacht werden.

3. Im Falle des Todes des Reisenden kann der Schadenersatzanspruch nur von den Rechtsnachfolgern des Verstorbenen und von den ihm gegenüber unterhaltsberechtigten Personen und nur dann geltend gemacht werden, wenn diese Rechtsnachfolger oder unterhaltsberechtigten Personen dazu nach dem Recht des angerufenen Gerichts befugt sind.

Art. 11

1. Hat der Reisende eine Körperverletzung erlitten, so hat er dies dem Beförderer innerhalb von fünfzehn Tagen nach der Ausschiffung schriftlich anzuzeigen. Hält der Reisende diese Vorschrift nicht ein, so wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, dass er gesund und unversehrt ausgeschifft worden ist.

2. Schadenersatzansprüche wegen des Todes oder einer Körperverletzung eines Reisenden verjähren in zwei Jahren.

3. Im Falle einer Körperverletzung beginnt die Verjährung mit dem Tage der Ausschiffung des Reisenden.

4. Im Falle des Todes während der Beförderung beginnt die Verjährung mit dem Tage, an dem der Reisende hätte ausgeschifft werden sollen.

5. Im Falle einer Körperverletzung, die der Reisende während der Beförderung erlitten hat und die nach der Ausschiffung seinen Tod zur Folge hat, beginnt die Verjährung mit dem Tage des Todes; die Verjährungsfrist kann jedoch nicht später als drei Jahre nach der Ausschiffung ablaufen.

6. Die Gründe der Hemmung und der Unterbrechung der in diesem Artikel geregelten Verjährung bestimmen sich nach dem Recht des angerufenen Gerichts; in keinem Falle kann jedoch ein diesem Übereinkommen unterliegender Anspruch nach Ablauf von drei Jahren seit der Ausschiffung geltend gemacht werden.

Art. 12

1. Wird einer der Leute des Beförderers wegen eines Schadens in Anspruch genommen, der unter dieses Übereinkommen fällt, so kann er sich auf die Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen berufen, die nach diesem Übereinkommen für den Beförderer gelten, sofern er beweist, dass er in Ausübung seiner Verrichtungen gehandelt hat.

2. Der Gesamtbetrag, der in diesem Falle von dem Beförderer und seinen Leuten als Ersatz zu leisten ist, kann die genannten Haftungshöchstbeträge nicht übersteigen.

3. Die Leute des Beförderers können sich jedoch auf die Bestimmungen der Absätze 1 und 2 nicht berufen, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden von ihnen durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht worden ist, die in der Absicht, einen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Art. 13

Dieses Übereinkommen ist unter den Voraussetzungen des Artikels 1 auch auf kommerzielle Beförderungen anzuwenden, die von einem Staat oder einer anderen juristischen Person des öffentlichen Rechts durchgeführt werden.

Art. 14

Dieses Übereinkommen berührt nicht die Bestimmungen internationaler Übereinkommen oder innerstaatlichen Rechts über die Haftung für Atomschäden.

Art. 15

Dieses Übereinkommen steht den auf der Elften Tagung der Diplomatischen Seerechtskonferenz vertretenen Staaten zur Unterzeichnung offen.

Art. 16

Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden werden bei der belgischen Regierung hinterlegt.

Art. 17

1. Dieses Übereinkommen tritt zwischen den beiden Staaten, die es zuerst ratifizieren, drei Monate nach Hinterlegung der zweiten Ratifikationsurkunde in Kraft.

2. Für jeden Unterzeichnerstaat, der das Übereinkommen nach Hinterlegung der zweiten Ratifikationsurkunde ratifiziert, tritt es drei Monate nach Hinterlegung seiner eigenen Ratifikationsurkunde in Kraft.

Art. 18

Jeder auf der Elften Tagung der Diplomatischen Seerechtskonferenz nicht vertretene Staat kann diesem Übereinkommen beitreten.

Die Beitrittsurkunden werden bei der belgischen Regierung hinterlegt.

Das Übereinkommen tritt für den beitretenden Staat drei Monate nach Hinterlegung seiner Beitrittsurkunde in Kraft, jedoch nicht vor dem Inkrafttreten des Übereinkommens nach Artikel 17 Absatz 1.

Art. 19

Jede Hohe Vertragspartei ist berechtigt, dieses Übereinkommen, nachdem es für sie in Kraft getreten ist, jederzeit zu kündigen. Die Kündigung wird jedoch erst ein Jahr nach Eingang der entsprechenden Notifizierung bei der belgischen Regierung wirksam.

Art. 20

1. Jede Hohe Vertragspartei kann bei der Ratifikation oder dem Beitritt oder jederzeit danach der belgischen Regierung schriftlich notifizieren, dass dieses Übereinkommen auch für solche Länder gilt, die noch nicht die Souveränität erlangt haben und deren internationale Beziehungen die Hohe Vertragspartei wahrnimmt.

Das Übereinkommen findet drei Monate nach Eingang der Notifizierung bei der belgischen Regierung auf die darin genannten Länder Anwendung.

Die Organisation der Vereinten Nationen kann, soweit sie für die Verwaltung eines Landes verantwortlich ist oder die internationalen Beziehungen eines Landes wahrnimmt, von dieser Bestimmung Gebrauch machen.

2. Die Organisation der Vereinten Nationen oder eine Hohe Vertragspartei, die eine Erklärung nach Absatz 1 abgegeben hat, kann der belgischen Regierung jederzeit notifizieren, dass das Übereinkommen für das betreffende Land nicht mehr gilt.

Diese Kündigung wird ein Jahr nach Eingang der Notifizierung bei der belgischen Regierung wirksam.

Art. 21

Die belgische Regierung notifiziert den bei der Elften Tagung der Diplomatischen Seerechtskonferenz vertretenen Staaten sowie den Staaten, die dem Übereinkommen beitreten:

1. die Unterzeichnungen, Ratifikationen und Beitritte nach den Artikeln 15, 16 und 18;
2. den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens nach Artikel 17;
3. die Notifikationen hinsichtlich des Anwendungsbereichs des Übereinkommens nach Artikel 20;
4. die Kündigung nach Artikel 19.

Art. 22

Jede Hohe Vertragspartei kann jederzeit nach Ablauf von drei Jahren, nachdem dieses Übereinkommen für sie in Kraft getreten ist, die Einberufung einer Konferenz zur Behandlung von Änderungsvorschlägen zu diesem Übereinkommen verlangen.

Jede Hohe Vertragspartei, die von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen wünscht, notifiziert dies der belgischen Regierung; diese beruft die Konferenz binnen sechs Monaten ein, wenn ein Drittel der Hohen Vertragsparteien damit einverstanden ist.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten Bevollmächtigten, deren Vollmachten als gut und gehörig befunden wurden, dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu Brüssel am 29. April 1961 in französischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist, in einer Urschrift, die im Archiv der belgischen Regierung hinterlegt wird; diese erteilt beglaubigte Abschriften.

Protokoll

Jede Hohe Vertragspartei kann in dem Zeitpunkt, zu dem sie dieses Übereinkommen unterzeichnet, ratifiziert oder ihm beitrifft, folgende Vorbehalte erklären:

1. das Übereinkommen nicht auf Beförderungen anzuwenden, die nach ihrem innerstaatlichen Recht nicht als internationale Beförderungen angesehen werden;
2. das Übereinkommen nicht anzuwenden, wenn sowohl der Reisende als auch der Beförderer Staatsangehörige dieser Vertragspartei sind;
3. dieses Übereinkommen entweder dadurch in Kraft zu setzen, dass ihm Gesetzeskraft verliehen wird, oder dadurch, dass seine Bestimmungen in einer dem innerstaatlichen Recht angepassten Form in dieses Recht übernommen werden.

Übersetzung aus dem französisch/englischen Originaltext

Internationales Übereinkommen von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See

Die Regierungen der Argentinischen Republik, des Australischen Bundes, des Königreichs Belgien, der Vereinigten Staaten von Brasilien, der Volksrepublik Bulgarien, Kameruns, Kanadas, der Republik China, der Republik Kuba, der Tschechoslowakischen Republik, des Königreichs Dänemark, der Dominikanischen Republik, der Republik Finnland, der Französischen Republik, der Bundesrepublik Deutschland, des Königreichs Griechenland, der Ungarischen Volksrepublik, der Republik Island, der Republik Indien, Irlands, des Staates Israel, der Italienischen Republik, Japans, der Republik Korea, Kuwaits, der Republik Liberia, der Vereinigten Mexikanischen Staaten, des Königreichs der Niederlande, Neuseelands, des Königreichs Norwegen, Pakistans, der Republik Panama, der Republik Peru, der Republik der Philippinen, der Polnischen Volksrepublik, der Portugiesischen Republik, des Spanischen Staates, des Königreichs Schweden, der Schweizerischen Eidgenossenschaft, der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, der Vereinigten Arabischen Republik, des Vereinigten Königreichs Grossbritannien und Nordirland, der Vereinigten Staaten von Amerika, der Republik Venezuela und der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien – in dem Wunsch, durch die gemeinsame Aufstellung einheitlicher Grundsätze und Regeln das menschliche Leben auf See zu schützen,

in der Erwägung, dass dieses Ziel am besten durch den Abschluss eines Übereinkommens erreicht werden kann, das an die Stelle des Internationalen Übereinkommens von 1948 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See treten soll –

haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

(Es folgen die Namen)

Diese sind nach Mitteilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten wie folgt übereingekommen:

Artikel I

(a) Die Vertragsregierungen verpflichten sich, diesem Übereinkommen und den ihm beigefügten Regeln, die als Bestandteil des Übereinkommens gelten, Wirksamkeit zu verleihen. Jede Bezugnahme auf das Übereinkommen gilt gleichzeitig als Bezugnahme auf die Regeln.

(b) Die Vertragsregierungen verpflichten sich, alle Gesetze, Verordnungen, Ausführungsbestimmungen und sonstige Vorschriften zu erlassen und alle sonstigen Massnahmen zu treffen, die erforderlich sind, um diesem Übereinkommen volle Wirksamkeit zu verleihen und dadurch zu gewährleisten, dass sich im Hinblick auf den Schutz des menschlichen Lebens ein Schiff für seinen Verwendungszweck eignet.

Artikel II

Dieses Übereinkommen gilt für Schiffe, die im Schiffsregister eines Staates eingetragen sind, dessen Regierung Vertragsregierung des Übereinkommens ist, sowie für Schiffe, die in Hoheitsgebieten registriert sind, auf die das Übereinkommen nach Artikel XIII erstreckt wird.

Artikel III

Gesetze und sonstige Vorschriften

Jede Vertragsregierung verpflichtet sich, der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation (im folgenden als «Organisation» bezeichnet) folgendes zu übermitteln und bei ihr zu hinterlegen:

- (a) eine Liste der nichtstaatlichen Stellen, die befugt sind, im Namen der Vertragsregierungen Massnahmen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See zu treffen; diese Liste ist zur Weitergabe an die Vertragsregierungen zwecks Unterrichtung ihrer Bediensteten bestimmt;
- (b) den Wortlaut der Gesetze, Verordnungen, Ausführungsbestimmungen und sonstigen Vorschriften, die auf den verschiedenen durch dieses Übereinkommen betroffenen Gebieten erlassen worden sind;
- (c) eine ausreichende Anzahl von Mustern der nach Massgabe dieses Übereinkommens von der Vertragsregierung ausgestellten Zeugnisse; diese Muster sind zur Weitergabe an die Vertragsregierungen zwecks Unterrichtung ihrer Bediensteten bestimmt.

Artikel IV

Fälle höherer Gewalt

(a) Unterliegt ein Schiff bei Antritt einer Reise nicht den Bestimmungen dieses Übereinkommens, so unterliegt es ihnen auch dann nicht, wenn es wegen Schlechtwetters oder sonstiger höherer Gewalt vom vorgesehenen Reiseweg abweicht.

(b) Personen, die sich wegen höherer Gewalt oder wegen der Verpflichtung des Kapitäns an Bord befinden, Schiffbrüchige oder andere Personen aufzunehmen, bleiben bei der Feststellung, ob eine Bestimmung dieses Übereinkommens auf ein Schiff anzuwenden ist, ausser Betracht.

Artikel V

Beförderung von Personen in Notfällen

(a) Um Personen einer Bedrohung ihres Lebens zu entziehen, kann zur Sicherstellung ihres Abtransports aus einem Hoheitsgebiet eine Vertragsregie-

zung die Beförderung einer grösseren Anzahl von Personen auf ihren Schiffen gestatten, als sonst nach diesem Übereinkommen zulässig ist.

(b) Eine solche Erlaubnis schliesst nicht ein Kontrollrecht der anderen Vertragsregierungen aus, das ihnen nach diesem Übereinkommen in bezug auf Schiffe zusteht, die ihre Häfen anlaufen.

(c) Hat eine Vertragsregierung eine solche Erlaubnis erteilt, so setzt sie die Organisation unter Beifügung eines Berichts über den Sachverhalt davon in Kenntnis.

Artikel VI

Aussetzung im Kriegsfall

(a) Im Fall eines Krieges oder anderer Feindseligkeiten kann eine Vertragsregierung, die sich hiervon entweder als Kriegführende oder als Neutrale betroffen fühlt, die Anwendung sämtlicher oder eines Teils der beigefügten Regeln aussetzen. Die betreffende Regierung hat die Organisation hiervon unverzüglich zu unterrichten.

(b) eine solche Aussetzung schliesst nicht ein den anderen Vertragsregierungen nach diesem Übereinkommen zustehendes Kontrollrecht in bezug auf Schiffe der die Aussetzung bewirkenden Regierung aus, wenn diese sich in ihren Häfen befinden.

(c) Die Regierung, welche die Anwendung der Regeln aussetzt, kann die Aussetzung jederzeit beenden; sie hat die Organisation hiervon unverzüglich zu unterrichten.

(d) Die Organisation notifiziert allen Vertragsregierungen jede auf Grund dieses Artikels beschlossene Aussetzung und deren Beendigung.

Artikel VII

Frühere Verträge und Übereinkommen

(a) Das am 10. Juni 1948 in London unterzeichnete Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See wird durch dieses Übereinkommen zwischen den Vertragsregierungen abgelöst und aufgehoben.

(b) Alle anderen Verträge, Übereinkommen und Vereinbarungen über den Schutz des menschlichen Lebens auf See oder damit zusammenhängende Fragen, die gegenwärtig zwischen den an diesem Übereinkommen beteiligten Regierungen in Kraft sind, bleiben während ihrer jeweiligen Geltungsdauer unbeschränkt wirksam in bezug auf

(i) Schiffe, auf welche dieses Übereinkommen nicht angewendet wird;

(ii) Schiffe, auf welche dieses Übereinkommen angewendet wird, soweit es sich um darin nicht ausdrücklich geregelte Angelegenheiten handelt.

(c) Soweit jedoch solche Verträge, Übereinkommen und Vereinbarungen zu den Vorschriften dieses Übereinkommens im Widerspruch stehen, sind die letzteren massgebend.

(d) Alle Angelegenheiten, die in diesem Übereinkommen nicht ausdrücklich geregelt sind, bleiben der Gesetzgebung der Vertragsregierungen vorbehalten.

Artikel VIII

Vereinbarung besonderer Regeln

Werden im Einklang mit diesem Übereinkommen von allen oder einigen Vertragsregierungen besondere Regeln einvernehmlich aufgestellt, so sind diese der Organisation zur Weiterleitung an alle Vertragsregierungen mitzuteilen.

Artikel IX

Änderungen

- (a) (i) Dieses Übereinkommen kann mit Zustimmung aller Vertragsregierungen geändert werden.
- (ii) Auf Antrag einer Vertragsregierung teilt die Organisation einen Änderungsvorschlag allen Vertragsregierungen zur Prüfung und Annahme nach Massgabe dieses Buchstaben mit.
- (b) (i) Eine Änderung dieses Übereinkommens kann der Organisation jederzeit von einer Vertragsregierung vorgeschlagen werden; nimmt die Versammlung der Organisation (im folgenden als «Versammlung» bezeichnet) einen solchen Vorschlag auf Grund einer mit Zweidrittelmehrheit angenommenen Empfehlung des Schiffssicherheitsausschusses der Organisation (im folgenden als «Schiffssicherheitsausschuss» bezeichnet) mit Zweidrittelmehrheit an, so leitet ihn die Organisation allen Vertragsregierungen zur Annahme zu.
- (ii) Jede derartige Empfehlung des Schiffssicherheitsausschusses ist von der Organisation allen Vertragsregierungen mindestens sechs Monate vor dem Zeitpunkt zur Prüfung zu übermitteln, zu dem sie von der Versammlung geprüft wird.
- (c) (i) Auf Antrag eines Drittels der Vertragsregierungen beruft die Organisation jederzeit eine Konferenz der Regierungen zur Prüfung der von einer Vertragsregierung vorgeschlagenen Änderungen dieses Übereinkommens ein.
- (ii) Jede Änderung, welche die Vertragsregierungen auf einer solchen Konferenz mit Zweidrittelmehrheit annehmen, wird von der Organisation allen Vertragsregierungen zur Annahme übermittelt.

(d) Eine den Vertragsregierungen nach Buchstabe b oder c zur Annahme zugeleitete Änderung tritt zwölf Monate nach dem Tag, an dem zwei Drittel der Vertragsregierungen unter Einschluss von zwei Dritteln der im Schiffssicherheitsausschuss vertretenen Regierungen die Änderung angenommen haben, für alle Vertragsregierungen mit Ausnahme derjenigen in Kraft, die vor Inkrafttreten der Änderung erklären, dass sie dieselbe nicht annehmen.

(e) Bei der Annahme einer Änderung kann die Versammlung mit Zweidrittelmehrheit unter Einschluss von zwei Dritteln der im Schiffssicherheitsausschuss vertretenen Regierungen und vorbehaltlich der Zustimmung von zwei Dritteln der Vertragsregierungen dieses Übereinkommens oder aber eine nach Buchstabe c einberufene Konferenz mit Zweidrittelmehrheit feststellen, dass angesichts der dieser Änderung zukommenden Bedeutung jede Vertragsregierung, die eine Erklärung nach Buchstabe d abgibt und die Änderung nicht binnen zwölf Monaten nach ihrem Inkrafttreten annimmt, nach Ablauf dieser Frist als Vertragspartei ausscheidet.

(f) Jede auf Grund dieses Artikels vorgenommene Änderung dieses Übereinkommens, welche die Bauart eines Schiffes betrifft, gilt nur für Schiffe, deren Kiellegung nach dem Inkrafttreten der Änderung erfolgt.

(g) Die Organisation teilt allen Vertragsregierungen jede auf Grund dieses Artikels in Kraft tretende Änderung sowie den Zeitpunkt ihres Inkrafttretens mit.

(h) Jede auf Grund dieses Artikels erfolgende Annahme oder Erklärung ist der Organisation schriftlich zu notifizieren; diese notifiziert allen Vertragsregierungen den Eingang der Annahme oder Erklärung.

Artikel X

Unterzeichnung und Annahme

(a) Dieses Übereinkommen liegt während eines Monats, vom heutigen Tag an gerechnet, zur Unterzeichnung und danach zur Annahme auf. Die Regierungen der Staaten können dem Übereinkommen beitreten,

- (i) indem sie es ohne Vorbehalt der Annahme unterzeichnen,
- (ii) indem sie es vorbehaltlich der Annahme unterzeichnen und später annehmen,
- (iii) indem sie es annehmen.

(b) Die Annahme erfolgt durch Hinterlegung einer Urkunde bei der Organisation; diese teilt allen Regierungen, die das Übereinkommen bereits angenommen haben, den Eingang jeder Annahmearkunde und den Zeitpunkt ihres Eingangs mit.

Artikel XI

Inkrafttreten

(a) Dieses Übereinkommen tritt zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem mindestens fünfzehn Annahmearkunden, darunter Urkunden von sieben Staaten, die mindestens je eine Million Bruttoregistertonnen Schiffsraum besitzen, gemäss Artikel X hinterlegt worden sind. Die Organisation teilt allen Regierungen, die das Übereinkommen unterzeichnet oder angenommen haben, den Zeitpunkt seines Inkrafttretens mit.

(b) Nach dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens hinterlegte Annahmeprotokolle werden drei Monate nach dem Tag ihrer Hinterlegung wirksam.

Artikel XII

Kündigung

(a) Jede Vertragsregierung kann dieses Übereinkommen nach Ablauf von fünf Jahren, nachdem es für sie in Kraft getreten ist, jederzeit kündigen.

(b) Die Kündigung erfolgt durch eine an die Organisation gerichtete schriftliche Notifikation; die Organisation notifiziert allen anderen Vertragsregierungen den Eingang jeder Notifikation sowie den Tag ihres Eingangs.

(c) Die Kündigung wird ein Jahr nach dem Tag, an dem die Notifikation der Organisation zugegangen ist, oder nach Ablauf eines längeren, in der Notifikation bezeichneten Zeitabschnitts wirksam.

Artikel XIII

Hoheitsgebiete

(a) (i) Die Vereinten Nationen, soweit sie Verwaltungsmacht eines Hoheitsgebiets sind, oder jede für die internationalen Beziehungen eines Hoheitsgebiets verantwortliche Vertragsregierung treten mit diesem Hoheitsgebiet so bald wie möglich in Konsultationen ein mit dem Ziel, dieses Übereinkommen auf das betreffende Hoheitsgebiet zu erstrecken; sie können jederzeit durch eine an die Organisation gerichtete schriftliche Notifikation erklären, dass das Übereinkommen auf das betreffende Hoheitsgebiet erstreckt wird.

(ii) Dieses Übereinkommen wird auf das in der Notifikation bezeichnete Hoheitsgebiet vom Tag des Eingangs dieser Notifikation oder von einem anderen darin angegebenen Tag an erstreckt.

(b) (i) Die Vereinten Nationen oder eine Vertragsregierung, die eine Erklärung nach Buchstabe a abgegeben haben, können jederzeit nach Ablauf von fünf Jahren nach dem Zeitpunkt, zu dem dieses Übereinkommen auf ein Hoheitsgebiet erstreckt wurde, durch eine an die Organisation gerichtete schriftliche Notifikation erklären, dass das Übereinkommen auf das in der Notifikation bezeichnete Hoheitsgebiet nicht mehr erstreckt wird.

(ii) Dieses Übereinkommen wird nach Ablauf eines Jahres, nach dem die Notifikation der Organisation zugegangen ist, oder nach einem längeren, in der Notifikation angegebenen Zeitabschnitt nicht mehr auf das in der Notifikation bezeichnete Hoheitsgebiet erstreckt.

(c) Die Organisation setzt alle Vertragsregierungen von der Erstreckung dieses Übereinkommens auf ein Hoheitsgebiet gemäss Buchstabe a sowie von der Beendigung einer solchen Erstreckung gemäss Buchstabe b in Kenntnis; hierbei gibt sie jeweils den Zeitpunkt an, zu dem die Erstreckung beginnt oder endet.

Artikel XIV

Registrierung

(a) Dieses Übereinkommen wird im Archiv der Organisation hinterlegt; der Generalsekretär der Organisation übermittelt allen Unterzeichnerregierungen und allen anderen Regierungen, die das Übereinkommen annehmen, beglaubigte Abschriften.

(b) Die Organisation lässt dieses Übereinkommen sogleich nach seinem Inkrafttreten beim Generalsekretär der Vereinten Nationen registrieren.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten Bevollmächtigten dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu London am 17. Juni 1960 in einer Urschrift in englischer und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist.

Die Urschrift wird zusammen mit dem russischen und dem spanischen Wortlaut, die Übersetzungen sind, bei der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation hinterlegt.

(Es folgen die Unterschriften)

Kapitel I

Allgemeine Bestimmungen

Teil A

Anwendung, Begriffsbestimmungen usw.

Regel 1

Anwendung

(a) Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, finden diese Regeln nur auf Schiffe auf Auslandfahrt Anwendung.

(b) In jedem Kapitel sind die Schiffsklassen, auf die das Kapitel Anwendung findet, sowie das Ausmass der Anwendung näher bezeichnet.

Regel 2

Begriffsbestimmungen

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

- (a) Der Ausdruck «Regeln» bezeichnet die Regeln, auf die in Artikel I a dieses Übereinkommens Bezug genommen wird.
- (b) Der Ausdruck «Verwaltung» bezeichnet die Regierung des Staates, in dessen Schiffsregister das Schiff eingetragen ist.

- (c) Der Ausdruck «zugelassen» bedeutet durch eine Verwaltung zugelassen.
- (d) Der Ausdruck «Auslandfahrt» bezeichnet eine Reise von einem Staat, auf den dieses Übereinkommen Anwendung findet, nach einem Hafen ausserhalb dieses Staates oder umgekehrt; hierbei gilt jedes Hoheitsgebiet, für dessen internationale Beziehungen eine Vertragsregierung verantwortlich ist oder das der Verwaltung der Vereinten Nationen untersteht, als besonderer Staat.
- (e) Der Ausdruck «Fahrgast» bezeichnet jede Person mit Ausnahme
 - (i) des Kapitäns und der Mitglieder der Schiffsbesatzung oder anderer Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes für dessen Belange angestellt oder beschäftigt sind, und
 - (ii) der Kinder unter einem Jahr.
- (f) Der Ausdruck «Fahrgastschiff» bezeichnet ein Schiff, das mehr als 12 Fahrgäste befördert.
- (g) Der Ausdruck «Frachtschiff» bezeichnet ein Schiff, das kein Fahrgastschiff ist.
- (h) Der Ausdruck «Tankschiff» bezeichnet ein Frachtschiff, das für die Beförderung flüssiger entzündlicher Tankladungen gebaut oder hergerichtet ist.
 - (i) Der Ausdruck «Fischereifahrzeug» bezeichnet ein Fahrzeug, das für den Fang von Fischen, Walen, Seehunden, Walrossen oder anderen Lebewesen des Meeres verwendet wird.
 - (j) Der Ausdruck «Reaktorschiff» bezeichnet ein Schiff, das mit einer Kernenergieanlage versehen ist.
- (k) Der Ausdruck «neues Schiff» bezeichnet ein Schiff, dessen Kiel am oder nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens gelegt wird.
 - (l) Der Ausdruck «vorhandenes Schiff» bezeichnet ein Schiff, das kein neues Schiff ist.
- (m) Der Ausdruck «Seemeile» bezeichnet 1852 Meter (oder 6080 Fuss).

Regel 3

Ausnahmen

- (a) Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, gelten diese Regeln nicht für
- (i) Kriegsschiffe und Truppentransportschiffe,
 - (ii) Frachtschiffe von weniger als 500 Bruttoregister-tonnen (BRT),
 - (iii) Schiffe ohne mechanischen Antrieb,
 - (iv) Holzschiffe einfacher Bauart wie Dauen, Dschunken usw.
 - (v) Vergnügungsjachten, die nicht dem Handelsverkehr dienen,
 - (vi) Fischereifahrzeuge.

(b) Soweit in Kapitel V nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, gelten diese Regeln nicht für Schiffe, die ausschliesslich auf den Grossen Seen Nordamerikas und dem Sankt-Lorenz-Strom verkehren, und zwar innerhalb eines Gebiets, das im Osten durch eine vom Cap des Rosiers zur Westspitze der Insel Anticosti verlaufende Linie und auf der Nordseite dieser Insel durch den 63. Längengrad begrenzt wird.

Regel 4

Befreiungen

Muss ein Schiff, das für gewöhnlich nicht in der Auslandfahrt eingesetzt ist, auf Grund aussergewöhnlicher Umstände eine einzelne Auslandfahrt unternehmen, so kann es die Verwaltung von jeder Bestimmung dieser Regeln befreien, sofern es den Sicherheitsvorschriften entspricht, welche die Verwaltung im Hinblick auf die von dem Schiff auszuführende Reise für angemessen hält.

Regel 5

Gleichwertiger Ersatz

(a) Schreiben diese Regeln vor, dass bestimmte Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte oder ein bestimmter Typ derselben auf einem Schiff einzubauen oder mitzuführen sind, oder dass eine sonstige Vorkehrung zu treffen ist, so kann die Verwaltung gestatten, dass auf diesem Schiff andere Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte oder ein bestimmter Typ derselben eingebaut oder mitgeführt werden, oder dass eine sonstige Vorkehrung getroffen wird, wenn durch Erprobungen oder auf andere Weise festgestellt wurde, dass die betreffenden Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte mindestens ebenso wirksam wie die in diesen Regeln vorgeschriebenen sind.

(b) Jede Verwaltung, die unter diesen Voraussetzungen ersatzweise Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte oder einen bestimmten Typ derselben oder eine bestimmte Vorkehrung gestattet, übermittelt der Organisation entsprechende Einzelheiten nebst einem Bericht über die durchgeführten Erprobungen; die Organisation teilt diese Einzelheiten den anderen Vertragsregierungen zwecks Unterrichtung ihrer Bediensteten mit.

Teil B

Besichtigungen und Zeugnisse

Regel 6

Überprüfung und Besichtigung

Soweit es sich um die Anwendung dieser Regeln und um die etwaige Befreiung davon handelt, erfolgt die Überprüfung und Besichtigung von Schiffen durch Bedienstete des Staates, in dessen Schiffsregister das Schiff eingetragen ist; die Regierung jedes Staates kann jedoch die Überprüfung und Besichtigung den

für diesen Zweck ernannten Besichtigern oder den von ihr anerkannten Stellen übertragen. Die betreffende Regierung übernimmt in jedem Fall die volle Gewähr für die Vollständigkeit und Gründlichkeit der Überprüfung und Besichtigung.

Regel 7

Erstmalige und weitere Besichtigungen von Fahrgastschiffen

(a) Jedes Fahrgastschiff unterliegt den nachstehend bezeichneten Besichtigungen:

- (i) einer Besichtigung vor der Indienststellung des Schiffes;
- (ii) einer regelmässig alle 12 Monate durchzuführenden Besichtigung;
- (iii) zusätzlichen Besichtigungen, wenn ein Anlass dafür besteht.

(b) Die vorstehend bezeichneten Besichtigungen sind wie folgt durchzuführen:

- (i) Die Besichtigung vor der Indienststellung des Schiffes umfasst eine vollständige Überprüfung der Bauausführung, der Maschinenanlage und der Ausrüstung, einschliesslich einer Überprüfung des Schiffsbodens und der inneren und äusseren Kessel. Diese Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass die allgemeine Anordnung, die Werkstoffart und die Materialstärke der Bauausführung, der Kessel und anderen Druckbehälter nebst Zubehör, der Haupt- und Hilfsmaschinen, der elektrischen und der Funkanlagen, der Funkausrüstungen für Motorrettungsboote, des tragbaren Funkgeräts für Rettungsboote und -flösse, der Rettungsmittel, der Feueranzeige- und Feuerlöscheinrichtungen, der Lotsenleitern und anderen Ausrüstungsgegenstände in jeder Hinsicht den Vorschriften dieses Übereinkommens sowie den Gesetzen, Verordnungen, Ausführungsbestimmungen und sonstigen Vorschriften entsprechen, die auf Grund des Übereinkommens von der Verwaltung für Schiffe des vorgesehenen Verwendungszwecks erlassen worden sind. Die Besichtigung hat ferner die Gewähr dafür zu bieten, dass die Arbeitsausführung aller Teile des Schiffes und seiner Ausrüstung in jeder Beziehung zufriedenstellend ist und dass das Schiff mit den Lichtern und Vorrichtungen zur Abgabe von Schall- und Notsignalen versehen ist, wie es die Bestimmungen dieses Übereinkommens und die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstössen auf See vorschreiben.
- (ii) Die regelmässige Besichtigung umfasst eine Überprüfung der Bauausführung, der Kessel und anderen Druckbehälter, der Maschinenanlage und der Ausrüstung, einschliesslich einer Überprüfung des Schiffsbodens. Diese Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass sich das Schiff bezüglich der Bauausführung, der Kessel und anderen Druckbehälter nebst Zubehör, der Haupt- und Hilfsmaschinen, der elektrischen und der Funkanlagen, der Funkausrüstungen für Motorrettungsboote, des tragbaren Funkgeräts für Rettungsboote und -flösse, der

Rettungsmittel, der Feueranzeige- und Feuerlöscheinrichtungen, der Lotsenleitern und anderen Ausrüstungsgegenstände in einem zufriedenstellenden und für den vorgesehenen Verwendungszweck geeigneten Zustand befindet und dass es den Vorschriften dieses Übereinkommens sowie den Gesetzen, Verordnungen, Ausführungsbestimmungen und sonstigen Vorschriften entspricht, die auf Grund des Übereinkommens von der Verwaltung erlassen worden sind. Die Lichter und Vorrichtungen zur Abgabe von Schall- und Notsignalen an Bord unterliegen gleichfalls der oben erwähnten Besichtigung, um sicherzustellen, dass sie den Vorschriften dieses Übereinkommens und der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See entsprechen.

- (iii) Eine allgemeine oder eine Teilbesichtigung hat je nach den Umständen stets dann stattzufinden, wenn sich ein Unfall ereignet oder wenn sich ein Mangel herausstellt, der die Sicherheit des Schiffes oder die Wirksamkeit oder Vollständigkeit der Rettungsmittel oder anderer Ausrüstungsgegenstände beeinträchtigt, oder wenn grössere Reparaturen oder Erneuerungen vorgenommen werden. Die Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass die erforderlichen Reparaturen oder Erneuerungen zweckentsprechend ausgeführt worden sind, dass die dabei verwendete Werkstoffart und die Arbeitsausführung in jeder Beziehung zufriedenstellend sind und dass das Schiff in jeder Hinsicht den Bestimmungen dieses Übereinkommens und der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See sowie den Gesetzen, Verordnungen, Ausführungsbestimmungen und sonstigen Vorschriften entspricht, die auf Grund der genannten Bestimmungen von der Verwaltung erlassen worden sind.
- (c) (i) Die in Buchstabe b erwähnten Gesetze, Verordnungen, Ausführungsbestimmungen und sonstigen Vorschriften haben in jeder Beziehung sicherzustellen, dass das Schiff im Hinblick auf den Schutz des menschlichen Lebens für den vorgesehenen Verwendungszweck geeignet ist.
- (ii) Sie sehen unter anderem vor, welche Vorschriften bei den erstmaligen und weiteren Wasserdruckproben oder sonstigen angemessenen Prüfungen der Haupt- und Hilfskessel, der Verbindungsstücke, der Dampfleitungen, der Druckbehälter und der Brennstofftanks für Verbrennungsmotoren zu beachten sind; hierzu gehören auch das Prüfungsverfahren sowie die Häufigkeit der Prüfungen.

Regel 8

Besichtigung von Rettungsmitteln und anderen Ausrüstungsgegenständen auf Frachtschiffen

Die Rettungsmittel, mit Ausnahme der Funkausrüstungen für Motorrettungsboote, des tragbaren Funkgeräts für Rettungsboote und -flöße und der Feuerlöscheinrichtungen von Frachtschiffen, auf welche die Kapitel II und III Anwendung finden, sind erstmaligen und weiteren Besichtigungen zu unterziehen,

wie sie in Regel 7 des vorliegenden Kapitels für Fahrgastschiffe vorgesehen sind, wobei jedoch die unter Buchstabe a Ziffer ii der genannten Regel erwähnten 12 Monate durch 24 Monate ersetzt werden. Die Brandschutzpläne auf neuen Schiffen, die Lotsenleitern sowie die Lichter und Vorrichtungen zur Abgabe von Schallsignalen an Bord neuer und vorhandener Schiffe werden ebenfalls in diese Besichtigungen einbezogen, um zu gewährleisten, dass sie den Vorschriften dieses Übereinkommens und gegebenenfalls den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See in jeder Hinsicht entsprechen.

Regel 9

Besichtigungen der Funkanlagen auf Frachtschiffen

Die Funkanlagen auf Frachtschiffen, auf die Kapitel IV Anwendung findet, sowie die Funkausrüstungen für Motorrettungsboote und tragbaren Funkgeräte für Rettungsboote und -flösse, die nach Massgabe des Kapitels III mitgeführt werden, werden erstmaligen und weiteren Besichtigungen unterzogen, wie sie in Regel 7 für Fahrgastschiffe vorgesehen sind.

Regel 10

Besichtigung des Schiffskörpers, der Maschinen und der Ausrüstung von Frachtschiffen

Der Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung (ausser Gegenständen, für die Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisse, Telegraphiefunk-Sicherheitszeugnisse oder Sprechfunk-Sicherheitszeugnisse für Frachtschiffe ausgestellt werden) eines Frachtschiffs werden bei Fertigstellung und danach so oft und in der Weise besichtigt, wie es nach Auffassung der Verwaltung notwendig ist, um einen in jeder Beziehung zufriedenstellenden Zustand derselben zu gewährleisten. Diese Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass die allgemeine Anordnung, die Werkstoffart und die Materialstärke der Bauausführung, der Kessel und anderen Druckbehälter nebst Zubehör, der Haupt- und Hilfsmaschinen, der elektrischen Anlagen und der sonstigen Ausrüstungsgegenstände in jeder Hinsicht dem für das Schiff vorgesehenen Verwendungszweck entsprechen.

Regel 11

Erhaltung des bei der Besichtigung festgestellten Zustands

Nach einer Besichtigung des Schiffes gemäss den Regeln 7, 8, 9 oder 10 dürfen an den baulichen Anordnungen, der Maschinenanlage, den Ausrüstungsgegenständen usw., auf die sich die Besichtigung erstreckt hat, ohne Genehmigung der Verwaltung keine Änderungen vorgenommen werden.

Regel 12

Ausstellung von Zeugnissen

- (a) (i) Einem Fahrgastschiff, das den Vorschriften der Kapitel II, III und IV sowie allen sonstigen einschlägigen Vorschriften der vorliegenden Re-

geln entspricht, wird nach erfolgter Überprüfung und Besichtigung ein als Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe bezeichnetes Zeugnis ausgestellt.

- (ii) Einem Frachtschiff, das den in Regel 10 dieses Kapitels aufgeführten Vorschriften für Frachtschiffe und den einschlägigen Vorschriften des Kapitels II mit Ausnahme der Vorschriften über Feuerlöschanlagen und Brandschutzpläne entspricht, wird nach erfolgter Besichtigung ein als Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe bezeichnetes Zeugnis ausgestellt.
- (iii) Einem Frachtschiff, das den einschlägigen Vorschriften der Kapitel II und III und allen sonstigen einschlägigen Vorschriften der vorliegenden Regeln entspricht, wird nach erfolgter Überprüfung ein als Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe bezeichnetes Zeugnis ausgestellt.
- (iv) Einem mit einer Telegraphiefunkanlage ausgerüsteten Frachtschiff, das den Vorschriften des Kapitels IV und allen sonstigen einschlägigen Vorschriften der vorliegenden Regeln entspricht, wird nach erfolgter Überprüfung ein als Telegraphiefunk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe bezeichnetes Zeugnis ausgestellt.
- (v) Einem mit einer Sprechfunkanlage ausgerüsteten Frachtschiff, das den Vorschriften des Kapitels IV und allen sonstigen einschlägigen Vorschriften der vorliegenden Regeln entspricht, wird nach erfolgter Überprüfung ein als Sprechfunk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe bezeichnetes Zeugnis ausgestellt.
- (vi) Wird einem Schiff nach Massgabe dieser Regeln eine Ausnahme gewährt, so wird zusätzlich zu den unter diesem Buchstaben vorgeschriebenen Zeugnissen ein als Ausnahmezeugnis bezeichnetes Zeugnis ausgestellt.
- (vii) Die Sicherheitszeugnisse für Fahrgastschiffe, die Bau-Sicherheitszeugnisse, Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisse, Telegraphiefunk-Sicherheitszeugnisse und Sprechfunk-Sicherheitszeugnisse für Frachtschiffe sowie die Ausnahmezeugnisse werden entweder von der Verwaltung oder einer von dieser ordnungsgemäss ermächtigten Person oder Stelle ausgestellt. In jedem Fall trägt die Verwaltung die volle Verantwortung für das Zeugnis.

(b) Unbeschadet jeder anderen Bestimmung dieses Übereinkommens bleibt jedes nach Massgabe des Internationalen Übereinkommens von 1948 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See ausgestellte Zeugnis, das beim Inkrafttreten des vorliegenden Übereinkommens gegenüber der Verwaltung, die das Zeugnis ausgestellt hat, Gültigkeit besitzt, weiterhin gültig, bis es nach Massgabe des Kapitels I Regel 13 des Übereinkommens von 1948 ungültig wird.

(c) Eine Vertragsregierung darf nach dem Tag, an dem dieses Übereinkommen für sie in Kraft tritt, keine Zeugnisse mehr nach Massgabe der Internationa-

len Übereinkommen von 1948 oder 1929 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See ausstellen.

Regel 13

Ausstellung eines Zeugnisses durch eine andere Regierung

Eine Vertragsregierung kann auf Ersuchen der Verwaltung die Besichtigung eines Schiffes veranlassen und diesem nach Massgabe dieser Regeln Zeugnisse ausstellen, wenn sie sich davon überzeugt hat, dass den Vorschriften dieser Regeln entsprochen ist. Jedes dieser Zeugnisse muss die Feststellung enthalten, dass es auf Ersuchen der Regierung des Staates ausgestellt wurde, in dessen Schiffsregister das Schiff jetzt oder künftig eingetragen ist; es hat die gleiche Gültigkeit wie ein auf Grund der Regel 12 ausgestelltes Zeugnis und wird ebenso anerkannt.

Regel 14

Geltungsdauer der Zeugnisse

(a) Mit Ausnahme der Bau-Sicherheitszeugnisse und Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisse für Frachtschiffe sowie der Ausnahmezeugnisse dürfen Zeugnisse nur für einen Zeitabschnitt von höchstens 12 Monaten ausgestellt werden. Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisse für Frachtschiffe dürfen nur für einen Zeitabschnitt von höchstens 24 Monaten ausgestellt werden. Ausnahmezeugnisse dürfen keine längere Geltungsdauer haben als diejenigen Zeugnisse, auf die sie Bezug nehmen.

(b) Findet innerhalb von zwei Monaten vor Ablauf des Zeitabschnitts, für den ursprünglich ein Telegraphiefunk-Sicherheitszeugnis oder ein Sprechfunk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe von mindestens 300, jedoch weniger als 500 BRT ausgestellt wurde, eine Besichtigung statt, so kann dieses Zeugnis eingezogen und ein neues Zeugnis ausgestellt werden, das 12 Monate nach dem Ende des genannten Zeitabschnitts abläuft.

(c) Befindet sich ein Schiff zu dem Zeitpunkt, in dem das Zeugnis ungültig wird, nicht in einem Hafen des Staates, in dessen Schiffsregister es eingetragen ist, so kann das Zeugnis durch die Verwaltung verlängert werden; eine solche Verlängerung darf jedoch nur zu dem Zweck vorgenommen werden, dem Schiff die Reise nach dem Staat zu ermöglichen, in dessen Schiffsregister es eingetragen ist oder in dem es besichtigt werden soll, und zwar nur in Fällen, in denen dies geboten und zweckmässig erscheint.

(d) Eine solche Verlängerung darf sich auf höchstens fünf Monate erstrecken; ein Schiff, dem die Verlängerung gewährt wurde, ist bei seiner Ankunft in dem Staat, in dessen Schiffsregister es eingetragen ist, oder in dem Hafen, in dem es besichtigt werden soll, nicht berechtigt, auf Grund der Verlängerung diesen Hafen oder diesen Staat zu verlassen, ohne ein neues Zeugnis erhalten zu haben.

(e) Ein Zeugnis, das nicht nach den obengenannten Bestimmungen verlängert worden ist, kann durch die Verwaltung um eine Gnadenfrist von höchstens einem Monat über den auf dem Zeugnis angegebenen Zeitpunkt seines Ablaufs hinaus verlängert werden.

Regel 15

Form der Zeugnisse

(a) Alle Zeugnisse werden in der oder den Amtssprachen des ausstellenden Staates abgefasst.

(b) Die Form der Zeugnisse muss den im Anhang zu diesen Regeln wiedergegebenen Mustern entsprechen. Die Gliederung des gedruckten Teils der Musterzeugnisse ist in den ausgestellten Zeugnissen oder in deren beglaubigten Abschriften genau wiederzugeben; alle Angaben sind in lateinischen Buchstaben und arabischen Zahlen in die Zeugnisse bzw. deren Abschriften einzutragen.

Regel 16

Aushang der Zeugnisse

Alle auf Grund dieser Regeln ausgestellten Zeugnisse oder deren beglaubigten Abschriften sind an einer gut sichtbaren und leicht zugänglichen Stelle auf dem Schiff auszuhängen.

Regel 17

Anerkennung der Zeugnisse

Zeugnisse, die im Namen einer Vertragsregierung ausgestellt sind, werden von den anderen Vertragsregierungen für alle in diesem Übereinkommen berücksichtigten Zwecke anerkannt. Die anderen Vertragsregierungen messen ihnen die gleiche Gültigkeit bei wie den von ihnen selbst ausgestellten Zeugnissen.

Regel 18

Nachträglicher Zusatz zu den Zeugnissen

(a) Hat ein Schiff im Laufe einer bestimmten Reise weniger Personen als die im Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe angegebene Gesamtzahl an Bord, und ist es daher im Einklang mit diesen Regeln berechtigt, weniger Rettungsboote und andere Rettungsmittel als im Zeugnis angegeben mitzuführen, so kann die in den Regeln 12 oder 13 erwähnte Regierung, Person oder Stelle eine zusätzliche Bescheinigung ausstellen.

(b) In dieser zusätzlichen Bescheinigung wird festgestellt, dass unter den obwaltenden Umständen keine Verletzung dieser Regeln vorliegt. Die Bescheinigung wird dem Zeugnis beigefügt und ersetzt diese, soweit Rettungsmittel in Betracht kommen. Sie gilt nur für die Reise, für die sie ausgestellt ist.

Regel 19

Kontrolle

Jedes Schiff, das ein nach Regel 12 oder 13 ausgestelltes Zeugnis besitzt, unterliegt in den Häfen der anderen Vertragsregierungen der Kontrolle durch ordnungsgemäss ermächtigte Bedienstete dieser Regierungen insoweit, als diese

Kontrolle der Feststellung dient, dass sich an Bord ein gültiges Zeugnis befindet. Dieses Zeugnis ist anzuerkennen, sofern nicht triftige Gründe für die Annahme bestehen, dass der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung im wesentlichen nicht den Angaben des betreffenden Zeugnisses entspricht. In diesem Fall trifft der die Kontrolle durchführende Bedienstete alle notwendigen Massnahmen, um ein Auslaufen des Schiffes solange zu verhindern, bis es ohne Gefahr für Fahrgäste oder Besatzung in See gehen kann. Gibt die Kontrolle Anlass zum Einschreiten, so unterrichtet der die Kontrolle durchführende Bedienstete unverzüglich schriftlich den Konsul des Staates, in dessen Schiffsregister das Schiff eingetragen ist, über alle Umstände, in denen ein Einschreiten für notwendig gehalten wurde; der Organisation ist ein Bericht über den Tatbestand vorzulegen.

Regel 20

Vergünstigungen

Die in diesem Übereinkommen vorgesehenen Vergünstigungen können für ein Schiff nur dann in Anspruch genommen werden, wenn es die ordnungsmässigen gültigen Zeugnisse besitzt.

Teil C

Unfälle

Regel 21

Unfälle

(a) Jede Verwaltung verpflichtet sich, einen Seeunfall, der einem ihrer von diesem Übereinkommen erfassten Schiffe zustösst, zu untersuchen, wenn sie der Ansicht ist, dass die Untersuchung dazu beitragen kann, etwaige für zweckmässig erachtete Änderungen dieser Regeln zu bestimmen.

(b) Jede Vertragsregierung verpflichtet sich, der Organisation alle einschlägigen Angaben über die Ergebnisse dieser Untersuchungen zuzuleiten. Berichte und Empfehlungen der Organisation, welche auf diesen Angaben beruhen, dürfen die Identität oder Staatszugehörigkeit der betreffenden Schiffe nicht erkennen lassen und ein Schiff oder eine Person nicht mittelbar oder unmittelbar für den Unfall verantwortlich machen.

Kapitel II

Bauart der Schiffe

Teil A

Allgemeines

Regel 1

Anwendung

- (a) (i) Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, findet dieses Kapitel auf neue Schiffe Anwendung.
- (ii) Bei vorhandenen Fahrgastschiffen und Frachtschiffen, deren Kiel am oder nach dem Tag des Inkrafttretens des Internationalen Übereinkommens von 1948 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See gelegt wurde, stellt die Verwaltung sicher, dass den Vorschriften entsprochen wird, die nach Kapitel II des genannten Übereinkommens auf neue Schiffe im Sinne jenes Kapitels anwendbar waren. Bei vorhandenen Fahrgastschiffen und Frachtschiffen, deren Kiel vor dem Tag des Inkrafttretens des genannten Übereinkommens gelegt wurde, stellt die Verwaltung sicher, dass den Vorschriften entsprochen wird, die nach Kapitel II des genannten Übereinkommens auf vorhandene Schiffe im Sinne jenes Kapitels anwendbar waren. Bezüglich der Vorschriften des Kapitels II des vorliegenden Übereinkommens, die nicht in Kapitel II des Übereinkommens von 1948 enthalten sind, entscheidet die Verwaltung, welche dieser Vorschriften auf vorhandene Schiffe im Sinne des vorliegenden Übereinkommens anwendbar sind.
- (b) Im Sinne dieses Kapitels
- (i) ist ein neues Fahrgastschiff ein Fahrgastschiff, dessen Kiel an oder nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens gelegt wird, oder ein Frachtschiff, das an oder nach diesem Tag zu einem Fahrgastschiff umgebaut wird; alle anderen Fahrgastschiffe gelten als vorhandene Fahrgastschiffe;
- (ii) ist ein neues Frachtschiff ein Frachtschiff, dessen Kiel an oder nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens gelegt wird.
- (c) Erachtet die Verwaltung in Anbetracht der geringen Gefahr und der besonderen Bedingungen der Reise die Anwendung bestimmter Vorschriften dieses Kapitels für unzweckmässig oder unnötig, so kann sie einzelne Schiffe oder Schiffsklassen ihres Staates, die sich im Verlauf ihrer Reise nicht mehr als 20 Seemeilen vom nächsten Land entfernen, von der Befolgung dieser Vorschriften befreien.

(d) Darf ein Fahrgastschiff auf Grund des Kapitels III Regel 27 Buchstabe c eine grössere Anzahl von Personen befördern als es das Fassungsvermögen der Rettungsboote erlaubt, so muss es den besonderen, in Regel 5 Buchstabe e des vorliegenden Kapitels vorgesehenen Normen für die Unterteilung und den damit zusammenhängenden besonderen, in Regel 4 Buchstabe d des vorliegenden Kapitels vorgesehenen Bestimmungen über die Flutbarkeit entsprechen, sofern nicht die Verwaltung in Anbetracht der Art und der Bedingungen der Reise die Beachtung der übrigen Bestimmungen des vorliegenden Kapitels für ausreichend erachtet.

(e) Die Verwaltung kann Fahrgastschiffe ihres Staates, die in einem besonderen Verkehr wie beispielsweise der Pilgerfahrt eine grosse Anzahl von Fahrgästen ohne Schlafplatz befördern, von der Befolgung der Vorschriften dieses Kapitels befreien, wenn nach ihrem Dafürhalten die Befolgung nicht durchzusetzen ist; dies gilt mit der Massgabe,

- (i) dass hinsichtlich der Bauart der Schiffe die vollständigste Vorsorge getroffen wird, die mit den Eigenheiten dieses Verkehrs vereinbar ist;
- (ii) dass Massnahmen getroffen werden, um allgemeine, auf die Eigenheiten dieses Verkehrs anwendbare Vorschriften aufzustellen. Diese Vorschriften sind im Einvernehmen mit denjenigen Vertragsregierungen aufzustellen, die gegebenenfalls an der Beförderung solcher Fahrgäste in diesem Verkehr unmittelbar interessiert sind.

Ungeachtet dieses Übereinkommens bleiben die Simla-Regeln von 1931 für Staaten, die sie angenommen haben, so lange in Kraft, bis die auf Grund des Buchstaben e Ziffer ii der vorliegenden Regel aufgestellten Vorschriften in Kraft treten.

Regel 2

Begriffsbestimmungen

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

- (a) (i) Die Schottenladelinie ist die Wasserlinie, die bei Bestimmung der Unterteilung des Schiffes zugrunde gelegt wird.
- (ii) Die oberste Schottenladelinie ist die Wasserlinie, die dem grössten Tiefgang entspricht, der nach den einschlägigen Unterteilungsvorschriften zulässig ist.
- (b) Die Länge des Schiffes ist die zwischen den Loten an den äussersten Enden der obersten Schottenladelinie gemessene Länge.
- (c) Die Breite des Schiffes ist die äusserste Breite zwischen den Aussenkanten der Spanten, gemessen in Höhe oder unterhalb der obersten Schottenladelinie.
- (d) Der Tiefgang ist der senkrechte Abstand von der Oberkante des Kiels mittschiffs bis zu der betreffenden Schottenladelinie.

- (e) Das Schottendeck ist das oberste Deck, bis zu dem die wasserdichten Querschotten hinaufgeführt sind.
- (f) Die Tauchgrenze ist eine Linie, die mindestens 76 Millimeter (oder 3 Zoll) unterhalb der Oberkante des Schottendecks an der Bordwand gedacht ist.
- (g) Die Flutbarkeit eines Raumes ist der Bruchteil in Hundertsteln dieses Raumes, der durch Wasser eingenommen werden kann.
Erstreckt sich ein Raum über die Tauchgrenze nach oben, so ist sein Inhalt nur bis zur Höhe der Tauchgrenze zu messen.
- (h) Als Maschinenraum gilt der Raum von der Oberkante des Kiels bis zur Tauchgrenze zwischen den äusseren wasserdichten Hauptquerschotten, welche die für die Haupt- und Hilfsantriebsmaschinen, für die dem Antrieb dienenden Kessel sowie für alle festen Kohlenbunker vorgesehenen Räume begrenzen.
Bei ungewöhnlichen Anordnungen kann die Verwaltung die Begrenzung der Maschinenräume bestimmen.
- (i) Fahrgasträume sind Räume, die für die Unterbringung und den Gebrauch der Fahrgäste vorgesehen sind, unter Ausschluss von Gepäck-, Vorrats-, Proviant- und Posträumen.
Räume unterhalb der Tauchgrenze, die für die Unterbringung und den Gebrauch der Schiffsbesatzung vorgesehen sind, gelten als Fahrgasträume im Sinne der Regeln 4 und 5.
- (j) Inhalt und Flächen von Räumen sind stets auf Mallkante zu rechnen.

Teil B

Unterteilung und Stabilität

(Teil B findet nur auf Fahrgastschiffe Anwendung, ausgenommen Regel 19, die auch für Frachtschiffe gilt.)

Regel 3

Flutbare Länge

(a) Die flutbare Länge für irgendeinen Punkt der Schiffslänge wird durch eine Berechnungsart bestimmt, die Form, Tiefgang und andere Unterscheidungsmerkmale des betreffenden Schiffes berücksichtigt.

(b) Bei Schiffen mit durchlaufendem Schottendeck ist die flutbare Länge für einen gegebenen Punkt gleich demjenigen grössten Teil der Schiffslänge, dessen Mitte in diesem Punkt liegt und der unter bestimmten, in Regel 4 vorgesehenen Voraussetzungen so überflutet werden kann, dass das Schiff gerade bis zur Tauchgrenze einsinkt.

- (c) (i) Bei Schiffen, die kein durchlaufendes Schottendeck haben, kann die flutbare Länge für irgendeinen Punkt unter Zugrundelegung einer angenommenen, durchlaufenden Tauchgrenze bestimmt werden, die

nirgends weniger als 76 Millimeter (oder 3 Zoll) unterhalb der Oberkante des Decks (an der Bordwand) liegt, bis zu dem die betreffenden Schotte und die Aussenhaut wasserdicht hochgeführt sind.

- (ii) Liegt ein Teil einer angenommenen Tauchgrenze erheblich unterhalb des Decks, bis zu dem die Schotte geführt sind, so kann die Verwaltung in beschränktem Umfang eine Lockerung der Bestimmungen über die Wasserdichtigkeit derjenigen Teile der Schotte zulassen, die sich oberhalb der Tauchgrenze und unmittelbar unter dem darüberliegenden Deck befinden.

Regel 4

Flutbarkeit

(a) Die in Regel 3 erwähnten bestimmten Voraussetzungen beziehen sich auf die Flutbarkeit der Räume unterhalb der Tauchgrenze.

Bei Bestimmung der flutbaren Länge ist eine einheitliche mittlere Flutbarkeit für die ganze Länge jedes der drei folgenden Teile des Schiffes unterhalb der Tauchgrenze anzunehmen:

- (i) für den in Regel 2 bezeichneten Maschinenraum,
 - (ii) für den Teil vor dem Maschinenraum und
 - (iii) für den Teil hinter dem Maschinenraum.
- (b) (i) Die einheitliche mittlere Flutbarkeit für den gesamten Maschinenraum wird nach folgender Formel bestimmt:

$$85 + 10 \left(\frac{a - c}{v} \right)$$

hierbei ist

a = der Inhalt der in Regel 2 bezeichneten Fahrgasträume, die unterhalb der Tauchgrenze, aber innerhalb der Grenzen des Maschinenraums liegen.

c = der Inhalt der unterhalb der Tauchgrenze, aber innerhalb der Grenzen des Maschinenraums befindlichen Zwischendecksräume, die für Ladung, Kohlen und Vorräte bestimmt sind,

v = der Gesamthalt des Maschinenraums unterhalb der Tauchgrenze.

- (ii) Wurde der Verwaltung der Nachweis erbracht, dass die durch genaue Berechnung bestimmte mittlere Flutbarkeit kleiner ist als die sich nach der obigen Formel ergebende, so kann der errechnete Wert eingesetzt werden. Bei einer solchen Berechnung ist die Flutbarkeit der in Regel 2 bezeichneten Fahrgasträume mit 95, die Flutbarkeit aller Lade-, Kohlen- und Vorratsräume mit 60 und die Flutbarkeit des Doppelbodens, der Öl- und anderen Tanks mit Werten einzusetzen, die in jedem Einzelfall genehmigt werden müssen.

(c) Ausser in den unter Buchstabe d vorgesehenen Fällen wird die einheitliche mittlere Flutbarkeit für den Teil des Schiffes vor (oder hinter) dem Maschinenraum nach folgender Formel bestimmt:

$$63 + 35 \frac{a}{v}$$

hierbei ist

a = der Inhalt der in Regel 2 bezeichneten Fahrgasträume unterhalb der Tauchgrenze vor (oder hinter) dem Maschinenraum und

v = der Gesamtinhalt des Teiles des Schiffes unterhalb der Tauchgrenze vor (oder hinter) dem Maschinenraum.

(d) Bei einem Schiff, das auf Grund des Kapitels III Regel 27 eine grössere Anzahl von Personen befördern darf als es das Fassungsvermögen der Rettungsboote erlaubt, und das nach Regel 1 Buchstabe d des vorliegenden Kapitels besonderen Bestimmungen entsprechen muss, ist die einheitliche mittlere Flutbarkeit für den gesamten Teil des Schiffes vor (oder hinter) dem Maschinenraum nach folgender Formel zu bestimmen:

$$95 - 35 \frac{b}{v}$$

hierbei ist

b = der Inhalt der Räume unterhalb der Tauchgrenze und oberhalb der Oberkante der Bodenwrangen des Innenbodens bzw. der Piektanks vor oder hinter dem Maschinenraum, die als Laderäume, Kohlen- oder Ölbunker, Vorrats-, Gepäck- und Posträume, Kettenkästen und Frischwassertanks vorgesehen sind und verwendet werden, und

v = der Gesamtinhalt des Teiles des Schiffes unterhalb der Tauchgrenze vor (oder hinter) dem Maschinenraum.

Bei Schiffen in einem Dienst, in dem die Laderäume im allgemeinen nicht durch wesentliche Ladungsmengen ausgefüllt sind, werden bei der Berechnung von « b » die Laderäume nicht berücksichtigt.

(e) Bei ungewöhnlichen Anordnungen kann die Verwaltung eine eingehende Berechnung der mittleren Flutbarkeit für die Teile vor oder hinter dem Maschinenraum zulassen oder vorschreiben. Bei einer solchen Berechnung ist die Flutbarkeit der in Regel 2 bezeichneten Fahrgasträume mit 95, die Flutbarkeit der Räume, in denen sich Maschinen befinden, mit 85, die Flutbarkeit aller Lade-, Kohlen- und Vorratsräume mit 60 und die Flutbarkeit des Doppelbodens, der Öl- und anderen Tanks mit Werten einzusetzen, die in jedem Einzelfall genehmigt werden müssen.

(f) Liegt in einer Zwischendecksabteilung zwischen zwei wasserdichten Querschotten ein Raum für Fahrgäste oder Besatzungsangehörige, so gilt die gesamte Zwischendecksabteilung als Fahrgastraum; ausgenommen hiervon sind Räume, die für andere Zwecke vorgesehen und vollständig durch feste, stählerne Schotte umschlossen sind. Ist dagegen der betreffende Fahrgast- oder Besatzungsraum selbst vollständig durch feste, stählerne Schotte umschlossen, so braucht nur dieser umschlossene Raum als Fahrgastraum angesehen zu werden.

Regel 5

Zulässige Länge der Abteilungen

(a) Die Schiffe müssen so wirksam wie möglich unterteilt sein, wobei dem vorgesehenen Verwendungszweck Rechnung zu tragen ist. Der Grad der Unterteilung ändert sich entsprechend der Länge des Schiffes und dem Verwendungszweck in der Weise, dass der höchste Grad der Unterteilung den Schiffen mit grösster Länge, die vornehmlich der Beförderung von Fahrgästen dienen, entspricht.

(b) **Abteilungsfaktor.** – Die grösste zulässige Länge einer Abteilung, deren Mitte in irgendeinem Punkt der Schiffslänge liegt, wird durch Multiplikation der flutbaren Länge mit einem als Abteilungsfaktor bezeichneten entsprechenden Faktor abgeleitet.

Dieser Faktor hängt von der Länge des Schiffes ab und ändert sich für eine gegebene Länge mit der Art der vorgesehenen Verwendung desselben. Er nimmt gleichmässig und fortlaufend ab

- (i) in dem Mass, in dem die Länge des Schiffes wächst, und
- (ii) von einem Faktor A, anwendbar auf Schiffe, die vornehmlich der Beförderung von Fracht dienen, bis zu einem Faktor B, anwendbar auf Schiffe, die vornehmlich der Beförderung von Fahrgästen dienen.

Die Änderung der Faktoren A und B wird durch folgende Formeln (I) und (II) ausgedrückt, in denen L die in Regel 2 bezeichnete Länge des Schiffes ist:

L in Metern

$$A = \frac{58,2}{L - 60} + 0,18 \quad (L = 131 \text{ und mehr})$$

L in Fuss

$$A = \frac{190}{L - 198} + 0,18 \quad (L = 430 \text{ und mehr}) \dots(I)$$

L in Metern

$$B = \frac{30,3}{L - 42} + 0,18 \quad (L = 79 \text{ und mehr})$$

L in Fuss

$$B = \frac{100}{L - 138} + 0,18 \quad (L = 260 \text{ und mehr}) \dots(II)$$

(c) **Kennzeichen des Verwendungszwecks.** – Für ein Schiff von gegebener Länge wird der entsprechende Abteilungsfaktor durch das Kennzeichen des Verwendungszwecks (im folgenden als Kennzeichen bezeichnet) bestimmt, das durch die nachstehenden Formeln (III) und (IV) ausgedrückt wird.

Hierbei ist

C_s = das Kennzeichen,

L = die in Regel 2 bezeichnete Länge des Schiffes,

M = der Inhalt des in Regel 2 bezeichneten Maschinenraums, wobei der Inhalt jedes festen Ölbunkers oberhalb des Doppelbodens vor oder hinter dem Maschinenraum zu diesem hinzugezählt wird,

P = der Inhalt sämtlicher Fahrgasträume unterhalb der in Regel 2 bezeichneten Tauchgrenze,

V = der Gesamtinhalt des Schiffes unterhalb der Tauchgrenze,

P_1 = das Produkt KN , wobei

N = die Anzahl der Fahrgäste bezeichnet, für deren Beförderung das Schiff zugelassen werden soll, und

$K = 0,056 L$ ist, wenn L in Metern und die Inhalte in Kubikmetern gerechnet werden ($0,6 L$, wenn L in Fuss und die Inhalte in Kubikfuss gerechnet werden).

Ist der Wert des Produkts KN grösser als die Summe von P und dem Gesamtinhalt der tatsächlichen Fahrgasträume oberhalb der Tauchgrenze, so gilt als P_1 diese Summe oder $\frac{2}{3}$ des Produkts KN , je nachdem, welcher Wert grösser ist. Ist P_1 grösser als P , so ist

$$C_s = 72 \frac{M + 2 P_1}{V + P_1 - P} \quad (\text{III})$$

und in anderen Fällen

$$C_s = 72 \frac{M + 2 P}{V} \quad (\text{IV})$$

Bei einem Schiff, das kein durchlaufendes Schottendeck hat, wird der Inhalt bis zu der tatsächlichen Tauchgrenze gerechnet, die bei Bestimmung der flutbaren Länge zugrunde gelegt wird.

(d) Vorschriften für die Unterteilung anderer als der unter Buchstabe e bezeichneten Schiffe.

- (i) Die Unterteilung hinter der Vorpiek wird bei Schiffen von 131 Metern (oder 430 Fuss) und mehr Länge durch den in Formel (I) ausgedrückten Faktor A bestimmt, wenn das Kennzeichen 23 oder weniger beträgt; beträgt das Kennzeichen 123 oder mehr, so wird sie durch den in Formel (II) ausgedrückten Faktor B bestimmt; liegt das Kennzeichen zwischen 23 und 123, so wird sie durch den Faktor F bestimmt, den man durch geradlinige Mittung zwischen den Faktoren A und B unter Benutzung folgender Formel erhält:

$$F = A - \frac{(A-B)(C_s-23)}{100} \quad (\text{V})$$

Wenn jedoch das Kennzeichen 45 oder mehr und gleichzeitig der in Formel (V) ausgedrückte Abteilungsfaktor 0,65 oder weniger, jedoch mehr als 0,50 beträgt, wird die Unterteilung hinter der Vorpiek durch den Faktor 0,50 bestimmt.

Ist der Faktor F kleiner als 0,40 und wird der Verwaltung der Nachweis erbracht, dass es undurchführbar ist, diesen Faktor für eine Maschinenraum-Abteilung anzuwenden, so kann die Unterteilung dieses Raumes durch einen grösseren Faktor bestimmt werden, der jedoch höchstens 0,40 betragen darf.

- (ii) Die Unterteilung hinter der Vorpiek bei Schiffen von weniger als 131 Metern (oder 430 Fuss) mindestens aber 79 Metern (oder 260 Fuss) Länge mit einem Kennzeichen von der Grösse S, wobei

$$S = \frac{3574 - 25L}{13} \quad (\text{L in Metern}) = \frac{9382 - 20L}{34} \quad (\text{L in Fuss})$$

ist, wird durch den Faktor 1,00 bestimmt; beträgt das Kennzeichen 123 oder mehr, so wird sie durch den in Formel (II) ausgedrückten Faktor B bestimmt; liegt das Kennzeichen zwischen S und 123, so wird sie durch den durch geradlinige Mittelung zwischen 1,00 und dem Faktor B unter Benutzung der folgenden Formel errechneten Faktor F bestimmt:

$$F = 1 - \frac{(1-B)(C_s - S)}{123 - S} \quad (\text{VI})$$

- (iii) Die Unterteilung hinter der Vorpiek bei Schiffen von weniger als 131 Metern (oder 430 Fuss), mindestens aber 79 Metern (oder 260 Fuss) Länge mit einem Kennzeichen, das weniger als S beträgt, sowie von allen Schiffen von weniger als 79 Metern (oder 260 Fuss) Länge wird durch den Faktor 1,00 bestimmt; wird jedoch in einem dieser Fälle der Verwaltung der Nachweis erbracht, dass es undurchführbar ist, diesen Faktor für irgendeinen Teil des Schiffes anzuwenden, so kann die Verwaltung die ihr unter Berücksichtigung aller Umstände als gerechtfertigt erscheinenden Erleichterungen zulassen.
- (iv) Ziffer iii findet auch auf Schiffe jeder Länge Anwendung, die für die Beförderung von mehr als zwölf Fahrgästen zugelassen werden sollen, höchstens aber für die folgende Anzahl:

$$\frac{L^2}{650} \quad (\text{L in Metern}) = \frac{L^2}{7000} \quad (\text{L in Fuss})$$

oder 50, je nachdem, welche Anzahl geringer ist.

(e) Sondernormen für die Unterteilung von Schiffen, die nach Kapitel III Regel 27 Buchstabe c eine grössere Anzahl von Personen befördern dürfen, als es das Fassungsvermögen der Rettungsboote erlaubt, und die nach Regel 1 Buchstabe d des vorliegenden Kapitels besonderen Bestimmungen entsprechen müssen.

- (i) (1) Bei Schiffen, die vornehmlich der Beförderung von Fahrgästen dienen, wird die Unterteilung hinter der Vorpiek durch den Faktor 0,50 oder einen auf Grund der Buchstaben c und d errechneten Faktor bestimmt, wenn sein Wert kleiner als 0,50 ist.
- (2) Hat sich die Verwaltung bei solchen Schiffen von weniger als 91,50 Metern (oder 300 Fuss) Länge davon überzeugt, dass die Anwendung dieses Faktors auf eine Abteilung undurchführbar ist, so kann sie gestatten, dass die Länge dieser Abteilung durch einen grösseren Faktor bestimmt wird, jedoch mit der Massgabe, dass der angewendete Faktor der kleinste ist, der bei den obwaltenden Umständen vertretbar ist und praktisch angewendet werden kann.
- (ii) Ist es auf einem Schiff, gleichviel, ob seine Länge weniger als 91,50 Meter (oder 300 Fuss) beträgt oder nicht, wegen der von ihm zu befördernden erheblichen Ladungsmengen nicht möglich, die Unterteilung hinter der Vorpiek durch einen Faktor zu bestimmen, der den Wert von 0,50 nicht überschreitet, so wird der anzuwendende Grad der Unterteilung nach Massgabe der Nummern 1 bis 5 bestimmt; hat sich jedoch die Verwaltung davon überzeugt, dass es nicht vertretbar wäre, auf der genauen Befolgung der Vorschriften zu bestehen, so kann sie jede andere zweckdienlich erscheinende Anordnung der wasserdichten Schotte zulassen, soweit die allgemeine Wirksamkeit der Unterteilung dadurch nicht beeinträchtigt wird.
- (1) Es sind die Bestimmungen des Buchstaben c betreffend das Kennzeichen anzuwenden, ausser bei der Berechnung des Wertes P_1 für Fahrgäste mit Schlafplatz, wobei K entweder den unter Buchstabe c festgelegten Wert oder 3,55 Kubikmeter (oder 125 Kubikfuss) haben muss, je nachdem, welches der grössere Wert ist; für Fahrgäste ohne Schlafplatz muss K einen Wert von 3,55 Kubikmetern (oder 125 Kubikfuss) haben.
- (2) Der unter Buchstabe b erwähnte Faktor B wird durch den Faktor BB ersetzt, der auf Grund der folgenden Formel errechnet wird:

L in Metern

$$BB = \frac{17,6}{L-33} + 0,20$$

(L = 55 und mehr)

L in Fuss

$$BB = \frac{57,6}{L-108} + 0,20$$

(L = 180 und mehr)

- (3) Die Unterteilung hinter der Vorpiek wird bei Schiffen von 131 Metern (oder 430 Fuss) Länge und mehr, bei denen das Kennzeichen 23 oder weniger beträgt, durch den Faktor A bestimmt, der sich aus der unter Buchstabe b vorgesehenen Formel (I) ergibt; beträgt das Kennzeichen 123 oder mehr, so wird sie durch den Faktor BB bestimmt, der sich aus der unter Ziffer ii Nummer 2 vorgesehenen Formel ergibt. Bei Schiffen, deren Kennzeichen zwischen 23 und 123 liegt, wird die Unterteilung durch den Faktor F bestimmt, der sich durch geradlinige Mittelung zwischen den Faktoren A und BB unter Benutzung folgender Formel ergibt:

$$F = A - \frac{(A - BB)(C_s - 23)}{100}$$

ist jedoch der auf diese Weise errechnete Faktor F kleiner als 0,50, so ist der Faktor 0,50 oder der nach Massgabe des Buchstaben d Ziffer i errechnete Faktor zu benutzen, je nachdem, welcher Wert kleiner ist.

- (4) Die Unterteilung hinter der Vorpiek bei Schiffen von weniger als 131 Metern (oder 430 Fuss), mindestens aber 55 Metern (oder 180 Fuss) Länge mit einem Kennzeichen von der Grösse S_1 , wobei

$$S^1 = \frac{3712 - 25L}{19} \text{ (L in Metern)} \quad S^1 = \frac{1950 - 4L}{10} \text{ (L in Fuss)}$$

ist, wird durch den Faktor 1,00 bestimmt; beträgt das Kennzeichen 123 oder mehr, so wird sie durch den Faktor BB bestimmt, der sich aus der unter Ziffer ii Nummer 2 vorgesehenen Formel ergibt; liegt das Kennzeichen zwischen S_1 und 123, so wird die Unterteilung durch den Faktor F bestimmt, der sich durch geradlinige Mittelung zwischen dem Faktor 1,00 und dem Faktor BB unter Benutzung folgender Formel ergibt:

$$F = 1 - \frac{(1 - BB)(C_s - S_1)}{123 - S_1}$$

ist jedoch in einem der beiden letzteren Fälle der auf diese Weise errechnete Faktor kleiner als 0,50, so kann die Unterteilung durch einen Faktor bestimmt werden, der den Wert von 0,50 nicht überschreitet.

- (5) Die Unterteilung hinter der Vorpiek bei Schiffen von weniger als 131 Metern (oder 430 Fuss), mindestens aber 55 Metern (oder 180 Fuss) Länge, bei denen das Kennzeichen kleiner als S_1 ist, sowie bei allen Schiffen von weniger als 55 Metern (oder 180 Fuss) Länge erfolgt unter Benutzung des Faktors 1,00; wird jedoch der Verwaltung der Nachweis erbracht, dass es undurchführbar ist, diesen

Faktor bei bestimmten Abteilungen anzuwenden, so kann sie bezüglich dieser Abteilungen diejenigen Erleichterungen zulassen, die sie in Anbetracht aller Umstände für gerechtfertigt hält; hierbei müssen jedoch die achterste Abteilung und eine möglichst grosse Zahl vorderer Abteilungen (zwischen der Vorpiek und dem hinteren Maschinenraumschott) innerhalb der Grenzen der flutbaren Länge bleiben.

Regel 6

Sondervorschriften für die Unterteilung

(a) Werden in einem oder mehreren Teilen eines Schiffes die wasserdichten Schotte bis zu einem höheren Deck hinaufgeführt als im übrigen Teil des Schiffes und ist es erwünscht, diese Höherführung der Schotte bei der Berechnung der flutbaren Länge auszunutzen, so können für jeden dieser Schiffsteile gesonderte Tauchgrenzen angewendet werden, jedoch mit der Massgabe,

- (i) dass die Aussenwände über die ganze Länge des Schiffes bis zu dem Deck reichen, das der höchsten Tauchgrenze entspricht, und dass alle Öffnungen in der Aussenhaut unterhalb dieses Decks über die ganze Schiffslänge im Sinne der Regel 14 als unterhalb der Tauchgrenze befindlich angesehen werden, und
 - (ii) dass keine der beiden der «Stufe» im Schottendeck benachbarten Abteilungen die bei ihrer jeweiligen Tauchgrenze zulässige Länge überschreitet, und dass ausserdem die Gesamtlänge beider Abteilungen nicht die doppelte zulässige Länge überschreitet, die auf Grund der unteren Tauchgrenze errechnet ist.
- (b) (i) Eine Abteilung kann die nach Regel 5 bestimmte zulässige Länge überschreiten, wenn ihre Länge und die Länge der vor oder hinter ihr liegenden benachbarten Abteilung zusammen weder die flutbare Länge noch die doppelte zulässige Länge überschreitet, je nachdem, welcher Wert kleiner ist.
- (ii) Liegt eine der beiden benachbarten Abteilungen innerhalb und die andere ausserhalb des Maschinenraums und weicht die mittlere Flutbarkeit des Teiles des Schiffes, in dem die letztere Abteilung liegt, von derjenigen des Maschinenraums ab, so wird die Gesamtlänge der beiden Abteilungen unter Zugrundelegung der mittleren Flutbarkeit der beiden Teile des Schiffes bestimmt, in denen die Abteilungen liegen.
- (iii) Haben die beiden benachbarten Abteilungen verschiedene Abteilungsfaktoren, so ist ihre Gesamtlänge im entsprechenden Verhältnis festzulegen.

(c) Bei Schiffen von 100 Metern (oder 330 Fuss) und mehr Länge ist eines der Hauptquerschotte hinter der Vorpiek in einem Abstand vom vorderen Lot anzubringen, der nicht grösser ist als die zulässige Länge.

(d) Ein Hauptquerschott darf mit einer Nische versehen sein, wenn alle Teile derselben auf beiden Seiten des Schiffes innerhalb senkrechter Ebenen liegen, die von der Aussenhaut um ein Fünftel der in Regel 2 bezeichneten Breite des Schiffes entfernt sind, gemessen im rechten Winkel zur Mittschiffsebene in der Höhe der obersten Schottenladelinie.

Jeder Teil einer Nische, der ausserhalb dieser Grenze liegt, ist gemäss Buchstabe e wie eine Stufe zu behandeln.

(e) Ein Hauptquerschott darf eine Stufe haben, sofern es eine der folgenden Bedingungen erfüllt:

- (i) Die Gesamtlänge der beiden Abteilungen, die durch dieses Schott getrennt sind, darf 90 v. H. der flutbaren Länge oder die doppelte zulässige Länge nicht überschreiten; bei Schiffen mit einem grösseren Abteilungs-faktor als 0,9 darf jedoch die Gesamtlänge der beiden Abteilungen die zulässige Länge nicht überschreiten;
- (ii) es ist eine zusätzliche Unterteilung im Bereich der Stufe vorzusehen, damit dieselbe Sicherheit erreicht wird, die bei einem durchgehenden Schott vorhanden wäre;
- (iii) die Abteilung, oberhalb welcher sich die Stufe erstreckt, darf die zulässige Länge, die einer 76 Millimeter (oder 3 Zoll) unterhalb der Stufe angenommenen Tauchgrenze entspricht, nicht überschreiten.

(f) Hat ein Hauptquerschott eine Nische oder Stufe, so wird für die Bestimmung der Unterteilung ein gleichwertiges durchgehendes Schott angenommen.

(g) Ist der Abstand zwischen zwei benachbarten Hauptquerschotten oder zwischen den gleichwertigen durchgehenden Schotten oder zwischen zwei Ebenen, welche durch die am nächsten zueinander liegenden gestuften Teile der Schotte gelegt sind, kleiner als 3,05 Meter (oder 10 Fuss) + 3 v. H. der Länge des Schiffes oder 10,67 Meter (oder 35 Fuss), je nachdem welches Mass kleiner ist, so gilt nur eines dieser Schotte als Teil der Unterteilung des Schiffes im Sinne der Regel 5.

(h) Enthält eine wasserdichte Hauptabteilung örtliche Unterteilungen und wird der Verwaltung der Nachweis erbracht, dass nach einer angenommenen seitlichen Beschädigung, die sich über die kleinere der beiden Längen von entweder 3,05 Metern (oder 10 Fuss) + 3 v. H. der Länge des Schiffes oder 10,67 Metern (oder 25 Fuss) erstreckt, die gesamte Hauptabteilung nicht überflutet wird, so kann eine entsprechende Vergrösserung der zulässigen Länge, die normalerweise für diese Abteilung erforderlich ist, zugelassen werden. Das tragende Volumen an der unbeschädigten Seite darf in diesem Fall nicht grösser als das an der beschädigten Seite angenommene werden.

(i) Beträgt der vorgeschriebene Abteilungs-faktor 0,50 oder weniger, so darf die Gesamtlänge zweier benachbarter Abteilungen die flutbare Länge nicht überschreiten.

Regel 7

Stabilität beschädigter Schiffe

(a) Die Stabilität des unbeschädigten Schiffes muss unter allen Betriebsverhältnissen ausreichen, damit das Schiff dem Endstadium der vollen Überflutung irgendeiner Hauptabteilung innerhalb der Grenzen der flutbaren Länge standzuhalten vermag.

Sind zwei benachbarte Hauptabteilungen nach Massgabe der Regel 6 Buchstabe e Ziffer i durch ein gestuftes Schott getrennt, so muss die Stabilität des unbeschädigten Schiffes ausreichen, damit es der Überflutung dieser beiden Hauptabteilungen standzuhalten vermag.

Beträgt der vorgeschriebene Abteilungsfaktor 0,50 oder weniger, jedoch mehr als 0,33, so muss die Stabilität des unbeschädigten Schiffes ausreichen, damit es der Überflutung zweier benachbarter Hauptabteilungen standzuhalten vermag.

Beträgt der vorgeschriebene Abteilungsfaktor 0,33 oder weniger, so muss die Stabilität des unbeschädigten Schiffes ausreichen, damit es der Überflutung dreier beliebiger benachbarter Hauptabteilungen standzuhalten vermag.

- (b) (i) Den Vorschriften des Buchstaben a sind Berechnungen nach Massgabe der Buchstaben c, d und f zugrunde zu legen, wobei die Abmessungen und baulichen Eigenschaften des Schiffes sowie die Lage und Gestaltung der beschädigten Abteilungen zu berücksichtigen sind. Bei diesen Berechnungen sind in bezug auf die Stabilität die ungünstigsten Bedingungen anzunehmen, die im Betrieb auftreten können.
- (ii) Ist der Einbau von Decks, inneren Trennwänden oder Längsschotten von solcher Dichtigkeit vorgesehen, dass sie den Durchfluss von Wasser weitgehend behindern, so ist der Verwaltung nachzuweisen, dass diese Behinderung bei den Berechnungen gebührend berücksichtigt worden ist.
- (iii) Hält die Verwaltung das Ausmass der Stabilität in beschädigtem Zustand für zweifelhaft, so kann sie eine diesbezügliche Untersuchung verlangen.

(c) Bei der Berechnung der Leckstabilität werden im allgemeinen folgende Flutbarkeitswerte für Inhalt und Oberfläche angewendet:

Räume	Flutbarkeit
Bestimmt für Ladung, Kohlen oder Vorräte	60
Belegt durch Unterkunftsräume	95
Belegt durch Maschinenanlagen	85
Vorgesehen für flüssige Ladungen	0 oder 95 ¹⁾

Höhere Flutbarkeitswerte sind in bezug auf Räume anzunehmen, die in der Nähe der Leckwasserlinie liegen und keine wesentlichen Bestandteile von Unter-

¹⁾ je nachdem, welche Zahl dem strengeren Massstab entspricht.

kunftseinrichtungen oder Maschinenanlagen enthalten, oder die im allgemeinen nicht durch grössere volumenbildende Mengen von Fracht oder Vorräten belegt sind.

(d) Die Ausdehnung eines Schadens ist wie folgt anzunehmen:

- (i) Längsausdehnung: Der kleinere der beiden folgenden Werte: 3,05 Meter (oder 10 Fuss) + 3 v.H. der Länge des Schiffes oder 10,67 Meter (oder 35 Fuss). Beträgt der vorgeschriebene Abteilingfaktor 0,33 oder weniger, so wird die angenommene Längsausdehnung des Schadens, soweit erforderlich, vergrössert, so dass sie jeweils zwei aufeinanderfolgende wasserdichte Hauptquerschotte einschliesst;
- (ii) Querausdehnung (gemessen von der Bordwand im rechten Winkel zur Mittschiffsebene in Höhe der obersten Schottenladelinie): eine Entfernung von einem Fünftel der in Regel 2 bezeichneten Breite des Schiffes; und
- (iii) senkrechte Ausdehnung: von der Grundlinie aufwärts unbegrenzt.
- (iv) Würde eine Beschädigung geringeren Umfangs als unter den Ziffern i, ii und iii vorgesehen eine ernstere Lage in bezug auf die Krängung oder den Verlust an metazentrischer Höhe verursachen, so ist diese Beschädigung den Berechnungen zugrunde zu legen.

(e) Eine unsymmetrische Überflutung ist durch geeignete Massnahmen auf ein Mindestmass zu beschränken. Ist es notwendig, grosse Krängungswinkel auszugleichen, so müssen die Vorkehrungen möglichst selbsttätig wirken; etwaige Steuerungen für Vorrichtungen zum Gegenfluten müssen jedoch stets vom Schottendeck aus betätigt werden können. Diese Vorrichtungen zusammen mit ihren Steuerungen sowie die grösste Krängung vor der Wiederaufrichtung bedürfen der Genehmigung durch die Verwaltung. Sind Vorrichtungen zum Gegenfluten erforderlich, so darf der Krängungsausgleich nicht länger als 15 Minuten dauern. Dem Kapitän des Schiffes sind geeignete Unterlagen über den Gebrauch solcher Vorrichtungen zur Verfügung zu stellen.

(f) Der Endzustand des Schiffes nach der Beschädigung und nach der Durchführung der Massnahmen für den Krängungsausgleich im Fall unsymmetrischer Flutung muss folgender sein:

- (i) Bei symmetrischer Flutung muss eine restliche positive metazentrische Höhe von mindestens 0,05 Metern (oder 2 Zoll) verbleiben, berechnet nach der Methode «Konstante Verdrängung».
- (ii) Bei unsymmetrischer Flutung darf die Gesamtkrägung nicht mehr als sieben Grad betragen; in Sonderfällen kann die Verwaltung jedoch eine zusätzliche Krägung auf Grund der unsymmetrischen Flutung gestatten, wobei die Gesamtkrägung in der Endlage keinesfalls mehr als fünfzehn Grad betragen darf.
- (iii) In keinem Fall darf die Tauchgrenze im Endzustand der Überflutung unter Wasser liegen. Wird es für möglich gehalten, dass die Tauchgrenze während eines Zwischenstadiums der Überflutung unter Wasser

kommt, so kann die Verwaltung die Durchführung derjenigen Untersuchungen und Massnahmen vorschreiben, die sie im Interesse der Sicherheit des Schiffes für erforderlich hält.

(g) Dem Kapitän sind die Unterlagen zur Verfügung zu stellen, die erforderlich sind, um während des Betriebes eine ausreichende Stabilität des unbeschädigten Schiffes beizubehalten, damit es kritischen Beschädigungen standhalten kann. Bei Schiffen mit Gegenflutungseinrichtungen ist der Kapitän über die Stabilitätsbedingungen zu unterrichten, die den Krängungsberechnungen zugrunde gelegt wurden; er ist ferner warnend darauf hinzuweisen, dass bei einer Beschädigung des Schiffes unter ungünstigeren Stabilitätsverhältnissen eine übergrosse Krängung eintreten würde.

- (h) (i) Die Verwaltung darf keine Lockerung der Vorschriften über die Stabilität im Fall der Beschädigung in Betracht ziehen, wenn nicht nachgewiesen wird, dass die zur Erfüllung dieser Vorschriften notwendige metazentrische Höhe des unbeschädigten Schiffes unter allen Betriebsverhältnissen für den in Aussicht genommenen Verwendungszweck übermässig gross ist.
- (ii) Eine Lockerung der Vorschriften über die Stabilität im Fall der Beschädigung darf nur in Ausnahmefällen und mit der Massgabe zugelassen werden, dass der Verwaltung der Nachweis erbracht wird, dass Abmessungen, Einrichtungen und sonstige besondere Eigenschaften des Schiffes für die Stabilität im Fall der Beschädigung die günstigsten sind, die unter den besonderen Umständen praktisch vertretbar und angemessen sind.

Regel 8

Ballast

Wenn Wasserballast erforderlich ist, soll er im allgemeinen nicht in Tanks mitgeführt werden, die für Öl bestimmt sind. In Schiffen, auf denen es nicht zu vermeiden ist, Öltanks mit Wasser zu füllen, muss ein von der Verwaltung zugelassener Öl-Wasser-Separator oder eine andere der Verwaltung genehme Vorrichtung zum Ablassen des verölten Ballastwassers vorhanden sein.

Regel 9

Piek- und Maschinenraumschotte, Wellentunnel usw.

- (a) (i) Ein Schiff muss ein Vorpiek- oder Kollisionsschott haben, das wasserdicht bis zum Schottendeck hochgeführt ist. Dieses Schott muss in einem Abstand von mindestens 5 v.H. der Länge des Schiffes, höchstens aber von 3,05 Metern (oder 10 Fuss) + 5 v.H. der Länge des Schiffes vom vorderen Lot angeordnet sein.
- (ii) Hat das Schiff einen langen vorderen Aufbau, so ist das Vorpiekschott wetterdicht bis zum Deck über dem Schottendeck hochzuführen. Diese Hochführung braucht nicht genau über dem unteren Schott zu liegen

sofern sie mindestens 5 v. H. der Länge des Schiffes vom vorderen Lot entfernt liegt und der Teil des Schottendecks, der die Stufe bildet, wirklich wetterdicht ist.

(b) Ausserdem sind ein Hinterpiekschott und Schotte, die den Maschinenraum entsprechend Regel 2 von den Lade- und Fahrgasträumen vorn und hinten trennen, einzubauen und wasserdicht bis zum Schottendeck hochzuführen. Das Hinterpiekschott kann jedoch unterhalb des Schottendecks enden, wenn der Sicherheitsgrad der Unterteilung des Schiffes hierdurch nicht verringert wird.

(c) Stevenrohre müssen in jedem Fall in wasserdichten Räumen beschränkter Grösse liegen. Die Wellenstopfbuchse muss in einem wasserdichten Wellentunnel oder einem anderen von Stevenrohrraum getrennten wasserdichten Raum von solcher Grösse liegen, dass die Tauchgrenze bei einem Leck durch die Wellenstopfbuchse nicht unter Wasser kommt.

Regel 10

Doppelböden

(a) Zwischen Vor- und Hinterpiekschott muss, soweit durchführbar und mit der Bauart und dem ordnungsgemässen Betrieb des Schiffes vereinbar, ein Doppelboden eingebaut sein.

- (i) Schiffe von mindestens 50 Meter (oder 165 Fuss), aber weniger als 61 Meter (oder 200 Fuss) Länge müssen mit einem Doppelboden versehen sein, der sich mindestens vom Maschinenraum bis an das Vorpiekschott erstreckt oder möglichst nahe an dieses herangeführt ist.
- (ii) Schiffe von mindestens 61 Meter (oder 200 Fuss), aber weniger als 76 Meter (oder 249 Fuss) Länge müssen mindestens ausserhalb des Maschinenraums mit einem Doppelboden versehen sein, der sich bis an das Vor- und Hinterpiekschott erstreckt oder möglichst nahe an sie herangeführt ist.
- (iii) Schiffe von 76 Meter (oder 249 Fuss) und mehr Länge müssen mit einem durchgehenden Doppelboden versehen sein, der sich bis an das Vor- und Hinterpiekschott erstreckt oder möglichst nahe an sie herangeführt ist.

(b) Ist ein Doppelboden vorgeschrieben, so muss seine Höhe den Anforderungen der Verwaltung entsprechen; der innere Boden muss sich so nach den Schiffsseiten hin erstrecken, dass der Schiffsboden bis zur Kimm geschützt ist. Ein solcher Schutz gilt als gegeben, wenn die Schnittlinie der Unterkante der Randplatte mit der Aussenhaut nirgends tiefer liegt als eine waagerechte Ebene, deren Schnittpunkte im Hauptspant durch einen Strahl bestimmt werden, der unter einem Winkel von 25 Grad im Abstand der halben Breite des Schiffes von der Mittellinie aus an die Grundlinie des Schiffes angetragen ist.

(c) Kleine Brunnen im Doppelboden in Verbindung mit den Lenzeinrichtungen der Laderäume usw. dürfen sich nicht tiefer als nötig nach unten erstrek-

ken. Die Brunnentiefe darf keinesfalls mehr betragen als die Höhe des Doppelbodens in der Mittschiffsebene, vermindert um 457 Millimeter (oder 18 Zoll); der Brunnen darf sich auch nicht unter die unter Buchstabe b erwähnte waagerechte Ebene erstrecken. Ein Brunnen, der sich bis an die Aussenhaut erstreckt, ist jedoch am hinteren Ende des Wellentunnels von Schraubenschiffen erlaubt. Andere Brunnen (z. B. für Schmieröl unter den Hauptmaschinen) können durch die Verwaltung zugelassen werden, wenn nach ihrer Überzeugung die Anordnung den gleichen Schutz bietet, wie er durch einen dieser Regel entsprechenden Doppelboden gegeben wäre.

(d) Ein Doppelboden braucht nicht im Bereich von wasserdichten Abteilungen beschränkter Grösse eingebaut zu sein, die ausschliesslich für die Beförderung von Flüssigkeiten benutzt werden, wenn nach Ansicht der Verwaltung die Sicherheit des Schiffes im Fall einer Beschädigung des Schiffsbodens oder der Bordwand hierdurch nicht beeinträchtigt wird.

(e) Bei Schiffen, auf welche Regel 1 Buchstabe d Anwendung findet und die regelmässig in der beschränkten Auslandfahrt im Sinne des Kapitels III Regel 2 eingesetzt sind, kann die Verwaltung gestatten, dass vom Einbau eines Doppelbodens in jedem Schiffsteil abgesehen wird, der durch einen Faktor von höchstens 0,50 unterteilt wird, wenn sie sich davon überzeugt hat, dass der Einbau eines Doppelbodens in dem betreffenden Schiffsteil nicht mit der Bauart und dem ordnungsgemässen Betrieb des Schiffes vereinbar sein würde.

Regel 11

Festlegen, Anmarken und Eintragen der Schottenladelinien

(a) Um den vorgeschriebenen Grad der Unterteilung zu gewährleisten, muss eine Ladelinie, die dem genehmigten Schottentiefgang entspricht, festgelegt und an der Bordwand angemarkt sein. Sind auf einem Schiff Räume vorhanden, die besonders für die wahlweise Beförderung von Fahrgästen oder Ladung eingerichtet sind, so können auf Wunsch des Reeders eine oder mehrere zusätzliche Ladelinien festgelegt und angemarkt werden, entsprechend den Schottentiefgängen, welche die Verwaltung für die jeweiligen Fahrtbedingungen genehmigt.

(b) Die festgelegten und angemarkten Schottenladelinien müssen im Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe aufgeführt werden; sie erhalten die Bezeichnung C 1, wenn das Schiff vorwiegend Fahrgäste befördert, und die Bezeichnung C 2, C 3 usw. entsprechend anderen Verwendungsbedingungen.

(c) Der diesen Ladelinien entsprechende Freibord wird an derselben Stelle und von derselben Deckslinie aus gemessen, wie die Freiborde, die dem jeweils in Kraft befindlichen Internationalen Freibord-Übereinkommen entsprechen.

(d) Der Freibord, der jeder genehmigten Schottenladelinie entspricht, sowie die Fahrtbedingungen, für welche dieser Freibord erteilt ist, sind deutlich im Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe anzugeben.

(e) In keinem Fall darf eine Schottenladelinien-Marke höher liegen, als die oberste Ladelinie in Seewasser, wie sie durch die Festigkeit des Schiffes und/oder

durch das jeweils in Kraft befindliche Internationale Freibord-Übereinkommen festgelegt ist.

(f) Ein Schiff darf ungeachtet der Lage der Schottenladelinien-Marke keinesfalls derart beladen sein, dass die der Jahreszeit und dem Fahrtgebiet entsprechende, auf Grund des jeweils in Kraft befindlichen Internationalen Freibord-Übereinkommens festgelegte Freibordmarke überschritten wird.

(g) Ein Schiff darf keinesfalls derart beladen sein, dass die Schottenladelinien-Marke, die den besonderen Reise- und Fahrtbedingungen entspricht, in See-wasser überschritten wird.

Regel 12

Bauart und erstmalige Prüfung der wasserdichten Schotte usw.

(a) Wasserdichte Längs- und Querschotte müssen so gebaut sein, dass sie unter Einrechnung einer angemessenen Sicherheitsspanne den grössten Wasserdruck aushalten können, der bei einer Beschädigung des Schiffes am Schott auftreten könnte, mindestens aber den Druck einer Wassersäule, die bis zur Tauchgrenze reicht. Die Bauart dieser Schotte muss den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

(b) (i) Stufen und Nischen in Schotten müssen wasserdicht und so stark gebaut sein wie die Schotte selbst an den betreffenden Stellen.

(ii) Wo Spanten oder Balken durch ein wasserdichtes Deck oder Schott hindurchgehen, ist dieses Deck oder Schott ohne Verwendung von Holz oder Zement wasserdicht zu bauen.

(c) Die Prüfung der Hauptabteilungen durch Auffüllen mit Wasser ist nicht unbedingt vorgeschrieben. Wenn die Prüfung nicht durch Auffüllen mit Wasser durchgeführt wird, ist eine Abspritzprobe erforderlich; diese Probe ist durchzuführen, wenn die Ausrüstung des Schiffes möglichst weit fortgeschritten ist. In jedem Fall muss eine gründliche Überprüfung der wasserdichten Schotte vorgenommen werden.

(d) Vorpiek, Doppelböden (einschliesslich der Rohrtunnel) und Innenwände sind mit einem Wasserdruck zu prüfen, der den Vorschriften des Buchstaben a entspricht.

(e) Tanks, die zur Aufnahme von Flüssigkeiten bestimmt und zur Unterteilung des Schiffes mit herangezogen sind, müssen auf ihre Dichtigkeit mit Wasser unter einem Druck einer bis zur Höhe der obersten Schottenladelinie reichenden Wassersäule oder einer Wassersäule geprüft werden, die zwei Dritteln der Höhe von der Oberkante des Kiels bis zur Tauchgrenze im Bereich der Tanks entspricht, je nachdem, welcher Wert grösser ist; in keinem Fall darf die Druckhöhe kleiner als 0,92 Meter (oder 3 Fuss) über der Tankdecke sein.

(f) Die unter den Buchstaben d und e bezeichneten Prüfungen sollen sicherstellen, dass die baulichen Unterteilungseinrichtungen wasserdicht sind; sie sind nicht als eine Prüfung dafür anzusehen, dass irgendeine Abteilung geeignet ist, flüssigen Brennstoff aufzunehmen oder anderen besonderen Zwecken zu dienen,

für die unter Berücksichtigung der Höhe, welche die Flüssigkeit in dem in Frage kommenden Tank oder in den angeschlossenen Rohrleitungen erreichen kann, eine Prüfung mit grösseren Anforderungen vorgeschrieben werden kann.

Regel 13

Öffnungen in wasserdichten Schotten

- (a) Die Anzahl der Öffnungen in wasserdichten Schotten muss so gering gehalten sein, wie es die Bauart und der ordnungsgemässe Betrieb des Schiffes zulassen. Es sind geeignete Verschlussmöglichkeiten für diese Öffnungen vorzusehen.
- (b) (i) Werden Rohre, Speigatte, elektrische Kabel usw. durch wasserdichte Abteilungsschotte geführt, so ist Vorsorge zu treffen, dass die Wasserdichtigkeit der Schotte erhalten bleibt.
- (ii) Ventile und Hähne, die nicht zu einem Rohrleitungssystem gehören, sind in wasserdichten Abteilungsschotten nicht gestattet.
- (iii) Blei und andere hitzeempfindliche Stoffe dürfen nicht für Rohrleitungen verwendet werden, die durch wasserdichte Abteilungsschotte führen, wenn eine Beschädigung dieser Rohrleitungen durch Feuer die Wasserdichtigkeit der Schotte beeinträchtigen würde.
- (c) (i) Türen, Mannlöcher oder Zugangsöffnungen sind nicht zulässig
- (1) im Kollisionsschott unterhalb der Tauchgrenze;
 - (2) in wasserdichten Querschotten, die einen Laderaum von einem benachbarten Laderaum oder von einem festen Bunker oder Hilfsbunker trennen, soweit unter Buchstabe l nichts anderes bestimmt ist.
- (ii) Soweit unter Ziffer iii nichts anderes bestimmt ist, darf das Kollisionsschott unterhalb der Tauchgrenze durch höchstens ein Rohr zum Fluten und Lenzen der Vorpiek durchbrochen werden, mit der Massgabe, dass es mit einem Absperrventil versehen ist, das von einer Stelle oberhalb des Schottendecks aus bedient werden kann; der Ventilkasten muss innerhalb der Vorpiek am Kollisionsschott angebracht sein.
- (iii) Ist die Vorpiek unterteilt, um zwei verschiedene Arten von Flüssigkeiten aufzunehmen, so kann die Verwaltung gestatten, dass das Kollisionsschott unterhalb der Tauchgrenze durch zwei Rohre durchbrochen wird, von denen jedes nach Massgabe der Ziffer ii eingebaut sein muss; der Verwaltung muss jedoch nachgewiesen werden, dass es für den Einbau des zweiten Rohres keine brauchbare Ersatzlösung gibt und dass unter Berücksichtigung der in der Vorpiek vorgesehenen zusätzlichen Unterteilung die Sicherheit des Schiffes gewährleistet bleibt.
- (d) (i) Zwischen festen Bunkern und Hilfsbunkern angebrachte wasserdichte Türen müssen immer zugänglich sein, soweit unter Buchstabe k Ziffer ii für Zwischendecks-Bunkertüren nichts anderes vorgesehen ist.

- (ii) Es sind ausreichende Vorkehrungen wie Schirme oder andere geeignete Vorrichtungen zu treffen, damit das Schliessen der wasserdichten Bunkertüren nicht durch Kohle behindert wird.

(e) In Räumen, welche die Haupt- und Hilfsantriebsmaschinen einschliesslich der Kessel, die dem Antrieb dienen, enthalten, sowie in allen festen Bunkern darf ausser den Türen zu den Bunkern und Wellentunneln nicht mehr als eine Tür in jedes Hauptquerschott eingebaut werden. Sind zwei oder mehr Wellen eingebaut, so müssen die Tunnel durch Quergänge verbunden sein. Zwischen Maschinenraum und Tunnelräumen darf nur eine Tür vorhanden sein, wenn zwei Wellen eingebaut sind, und nur zwei Türen, wenn mehr als zwei Wellen eingebaut sind. Alle diese Türen müssen Schiebetüren sein und so liegen, dass ihre Sülle so hoch wie möglich sind. Die oberhalb des Schottendecks befindliche Handschliessvorrichtung für diese Türen muss ausserhalb des Maschinenraums liegen, wenn das erforderliche Gestänge sich in befriedigender Weise anbringen lässt.

- (f) (i) Die wasserdichten Türen müssen Schiebe- oder Hängetüren oder Türen gleichwertiger Art sein. Nur durch Bolzen gesicherte Türverschlussplatten und Falltüren oder Türen, die durch ein Fallgewicht geschlossen werden, sind nicht zugelassen.

- (ii) Die Schiebetüren können entweder nur Handantrieb oder Kraftantrieb nebst Handantrieb haben.

- (iii) Die zugelassenen wasserdichten Türen können somit in drei Klassen eingeteilt werden:

Klasse 1 – Hängetüren;

Klasse 2 – Schiebetüren mit Handantrieb;

Klasse 3 – Schiebetüren mit Kraft- nebst Handantrieb.

- (iv) Die Bedienungsvorrichtungen wasserdichter Türen mit und ohne Kraftantrieb müssen diese Türen schliessen können, wenn das Schiff nach der einen oder anderen Seite eine Schlagseite von 15 Grad hat.

- (v) An allen Bedienungsstellen, von denen aus die Türen nicht sichtbar sind, sind für sämtliche Türarten Vorrichtungen anzubringen, die anzeigen, ob die Türen geöffnet oder geschlossen sind. Ist eine wasserdichte Tür beliebiger Klasse nicht so eingebaut, dass sie von einer zentralen Kontrollstation aus geschlossen werden kann, so muss sie mit einer direkten mechanischen, elektrischen, telephonischen oder sonstigen geeigneten Verständigungsmöglichkeit versehen sein, die es dem wachhabenden Offizier ermöglicht, sofort diejenige Person zu erreichen, die nach dem Rollenplan für das Schliessen der betreffenden Tür verantwortlich ist.

- (g) Hängetüren (Klasse 1) müssen mit Schnellschliessvorrichtungen, wie z. B. Vorreibern, versehen sein, die von beiden Seiten des Schotts aus bedient werden können.

- (h) Schiebetüren mit Handantrieb (Klasse 2) können eine waagrechte oder senkrechte Bewegungsrichtung haben. Die Tür muss unmittelbar von jeder Seite und ausserdem von einer zugänglichen Stelle oberhalb des Schottendecks aus

durch eine Kurbel oder eine andere Bewegungsvorrichtung eines zugelassenen Typs bedient werden können, welche die gleiche Sicherheit bietet. Abweichungen von der Vorschrift, die Tür von jeder Seite aus bedienen zu können, sind zulässig, wenn diese Vorschrift wegen der Anordnung der Räume nicht durchzuführen ist. Bei Handantrieb darf die zum vollständigen Schliessen der Tür bei aufrechtem Schiff benötigte Zeit 90 Sekunden nicht überschreiten.

- (i) (i) Schiebetüren mit Kraftantrieb (Klasse 3) können eine waagrechte oder senkrechte Bewegungsrichtung haben. Wird eine Tür von einer zentralen Kontrollstation aus durch Kraftantrieb betätigt, so ist die Steuerung so einzurichten, dass die Bedienung auch an der Tür selbst von jeder Seite aus durch Kraftantrieb erfolgen kann. Mittels dieser Einrichtung muss die Tür sich selbsttätig schliessen, wenn sie an Ort und Stelle geöffnet wird, nachdem sie von der zentralen Kontrollstation aus geschlossen wurde; jede Tür muss sich auch durch örtliche Vorrichtungen geschlossen halten lassen, die ein Öffnen von der oberen Kontrollstation aus verhindern. An jeder Seite des Schotts sind örtliche Bedienungshebel für den Kraftantrieb so anzubringen, dass die durch eine Tür gehende Person beide Hebel in geöffneter Stellung halten kann, ohne dabei unabsichtlich den Schliessvorgang auszulösen. Schiebetüren mit Kraftantrieb müssen mit einer Handschliessvorrichtung versehen sein, die an der Tür selbst von jeder Seite und ausserdem von einer zugänglichen Stelle oberhalb des Schottendecks aus durch eine Kurbel oder eine andere Bewegungsvorrichtung von zugelassenem Typ bedient werden kann, welche die gleiche Sicherheit bietet. Es sind Warnvorrichtungen vorzusehen, die durch Schallsignal anzeigen, dass die Tür angefangen hat, sich zu schliessen und sich weiter bewegt, bis sie vollständig geschlossen ist. Die Dauer des Schliessvorgangs der Tür muss ausreichen, um Unfälle auszuschliessen.
- (ii) Es müssen mindestens zwei unabhängige Kraftquellen zum Öffnen und Schliessen aller an Kontrollstationen angeschlossenen Türen vorhanden sein, von denen jede für sich alle Türen gleichzeitig betätigen kann. Die beiden Kraftquellen müssen von der Zentralstation auf der Brücke aus bedient werden können; diese muss mit allen erforderlichen Anzeigeräten versehen sein, um festzustellen, dass jede der beiden Kraftquellen die erforderliche Leistung befriedigend abgeben kann.
- (iii) Bei hydraulischem Betrieb muss jede Kraftquelle aus einer Pumpe bestehen, die alle Türen in höchstens 60 Sekunden schliessen kann. Ausserdem müssen für die gesamte Anlage hydraulische Sammler von genügender Leistung vorhanden sein, um alle Türen mindestens dreimal zu betätigen, d. h. Schliessen – Öffnen – Schliessen. Die dazu verwendete Flüssigkeit muss bei den Temperaturen, die das Schiff auf seiner Reise antreffen könnte, flüssig bleiben.
- (j) (i) Wasserdichte Hängetüren (Klasse 1) in Fahrgast-, Besatzungs- und Arbeitsräumen sind nur über einem Deck erlaubt, dessen Unterkante

an seinem tiefsten Punkt an der Bordwand wenigstens 2,13 Meter (oder 7 Fuss) über der obersten Schottenladelinie liegt.

- (ii) Wasserdichte Türen, deren Sülle über der tiefsten Ladelinie und unterhalb der unter Ziffer i bezeichneten Linie liegen, müssen Schiebetüren sein und können Handantrieb haben (Klasse 2), ausgenommen auf Schiffen, die auf kurzen internationalen Reisen eingesetzt sind und für die ein Abteilungsfaktor von 0,5 oder weniger vorgeschrieben ist; auf diesen Schiffen müssen alle Türen Kraftantrieb haben. Wenn Gänge von Kühlladeräumen sowie Kanäle für Lüftung oder künstlichen Zug durch mehr als ein wasserdichtes Hauptquerschott hindurchgeführt sind, müssen die Türen an diesen Öffnungen Kraftantrieb haben.
- (k) (i) Wasserdichte Türen, die zeitweise auf See geöffnet werden und deren Sülle unter der obersten Schottenladelinie liegen, müssen Schiebetüren sein. Folgende Bestimmungen finden auf sie Anwendung:
 - (1) Ist die Anzahl dieser Türen (ausgenommen Wellentunneltüren) grösser als fünf, so müssen alle diese Türen sowie die zu den Wellentunneln oder Kanälen für Lüftung oder künstlichen Zug führenden Türen Kraftantrieb haben (Klasse 3) und von einer auf der Brücke befindlichen Zentralstation aus gleichzeitig geschlossen werden können;
 - (2) sind mehr als eine, aber höchstens fünf dieser Türen (ausgenommen Wellentunneltüren) vorhanden,
 - (a) so können, wenn das Schiff keine Fahrgasträume unter dem Schottendeck hat, alle obenerwähnten Türen Handantrieb haben (Klasse 2),
 - (b) so müssen, wenn das Schiff Fahrgasträume unter dem Schottendeck hat, alle obenerwähnten Türen Kraftantrieb haben (Klasse 3) und von einer Zentralstation auf der Brücke aus gleichzeitig geschlossen werden können;
 - (3) auf Schiffen, die nur zwei wasserdichte Türen haben, welche in den Maschinenraum führen oder in ihm liegen, kann die Verwaltung zulassen, dass diese beiden Türen nur mit der Hand betätigt werden (Klasse 2).
- (ii) Wenn wasserdichte Schiebetüren, die auf See gelegentlich zum Kohletrimmen offen sein müssen, zwischen Bunkern in Zwischendecks unter dem Schottendeck liegen, müssen sie Kraftantrieb haben. Das Öffnen und Schliessen dieser Türen ist in das von der Verwaltung vorgeschriebene Schiffstagebuch einzutragen.
- (l) (i) Hat sich die Verwaltung davon überzeugt, dass derartige Türen notwendig sind, so können wasserdichte Türen von befriedigender Bauart in wasserdichte Schotte eingebaut werden, die in Zwischendecks Laderäume unterteilen. Diese Türen können Hänge-, Roll- oder Schiebetüren sein, brauchen aber nicht fernbedient zu werden. Sie müssen

möglichst hoch und so weit wie möglich von der Aussenhaut eingebaut werden; keinesfalls dürfen ihre äusseren senkrechten Kanten einen geringeren Abstand von der Aussenhaut haben als ein Fünftel der in Regel 2 bezeichneten Breite des Schiffes, gemessen im rechten Winkel zur Mittschiffsebene in Höhe der obersten Schottenladelinie.

- (ii) Diese Türen müssen vor Antritt der Reise geschlossen und dürfen während der Fahrt nicht geöffnet werden; der Zeitpunkt des Öffnens der Türen im Hafen und ihres Schliessens vor dem Auslaufen des Schiffes sind in das Schiffstagebuch einzutragen. Ist eine dieser Türen während der Reise zugänglich, so muss sie mit einer Vorrichtung versehen sein, die ihr unbefugtes Öffnen verhindert. Wenn solche Türen eingebaut werden sollen, müssen ihre Zahl und Anordnung von der Verwaltung besonders geprüft werden.

(m) Die Verwendung losnehmbarer Platten an Schotten ist nur im Maschinenraum gestattet. Diese Platten müssen stets vor dem Auslaufen des Schiffes aus dem Hafen festgemacht sein und dürfen während der Fahrt nur im Fall dringender Notwendigkeit entfernt werden. Beim Wiedereinsetzen ist die nötige Sorgfalt zu verwenden, damit die Wasserdichtigkeit der Verbindung wiederhergestellt wird.

(n) Alle wasserdichten Türen müssen während der Fahrt geschlossen sein, es sei denn, dass der Schiffsbetrieb ein Öffnen unbedingt erfordert, jede offene Tür muss unverzüglich geschlossen werden können.

- (o) (i) Werden Durchführungen oder Tunnel für den Zugang von Mannschaftsräumen zum Kesselraum, für Rohrleitungen oder zu irgendeinem anderen Zweck durch wasserdichte Hauptquerschotte geführt, so müssen sie wasserdicht und nach Massgabe der Regel 16 ausgeführt sein. An mindestens einem Ende dieser Tunnel oder Durchführungen muss sich, falls sie auf See als Durchgänge benutzt werden, ein wasserdichter Zugangschacht befinden, der so weit hinaufgeführt ist, dass eine Einsteigmöglichkeit oberhalb der Tauchgrenze besteht. Der Zugang zum anderen Ende der Durchführung oder des Tunnels kann durch eine wasserdichte Tür eines Typs gehen, wie er für diese Stelle des Schiffes vorgeschrieben ist. Solche Durchführungen und Tunnel dürfen nicht durch das erste Querschott hinter dem Kollisionsschott gehen.
- (ii) Sollen Tunnel oder Durchführungen für künstlichen Zug durch wasserdichte Hauptquerschotte geführt werden, so muss die Ausführung von der Verwaltung besonders geprüft werden.

Regel 14

Öffnungen in der Aussenhaut unterhalb der Tauchgrenze

(a) Die Anzahl der Öffnungen in der Aussenhaut muss auf das mit der Bauart und dem ordnungsgemässen Betrieb des Schiffes vereinbare Mindestmass beschränkt bleiben.

(b) Anordnung und Wirksamkeit der Schliessvorrichtungen aller Öffnungen in der Aussenhaut müssen dem Verwendungszweck und ihrer Anbringungsstelle angepasst sein sowie allgemein den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

- (c) (i) Liegen in einem Zwischendeck die Unterkanten eines Seitenfensters tiefer als eine Linie, die an der Bordwand parallel zum Schottendeck gezogen ist und deren tiefster Punkt um $2\frac{1}{2}$ v. H. der Breite des Schiffes über der obersten Schottenladelinie liegt, so müssen alle in dem Zwischendeck befindlichen Seitenfenster als feste Fenster ausgeführt sein.
- (ii) Alle Seitenfenster, deren Unterkanten unterhalb der Tauchgrenze liegen, mit Ausnahme derjenigen, die nach Ziffer i als feste Fenster auszuführen sind, müssen so gebaut sein, dass sie nicht ohne Zustimmung des Kapitäns geöffnet werden können.
- (iii) (1) Liegen in einem Zwischendeck die Unterkanten eines der unter Ziffer ii bezeichneten Seitenfenster tiefer als eine Linie, die an der Bordwand parallel zum Schottendeck gezogen ist und deren tiefster Punkt sich um 1,37 Meter (oder $4\frac{1}{2}$ Fuss) + $2\frac{1}{2}$ v. H. der Breite des Schiffes über der Wasserlinie befindet, auf der das Schiff beim Auslaufen aus einem Hafen liegt, so sind alle Seitenfenster in dem Zwischendeck wasserdicht zu schliessen und abzuschliessen, bevor das Schiff den Hafen verlässt; sie dürfen vor Ankunft des Schiffes im nächsten Hafen nicht geöffnet werden. Bei Anwendung dieser Vorschrift kann gegebenenfalls der Umstand berücksichtigt werden, dass das Schiff sich in Frischwasser befindet.
- (2) In das durch die Verwaltung vorgeschriebene Schiffstagebuch ist einzutragen, wann diese Seitenfenster im Hafen geöffnet und wann sie vor dem Auslaufen geschlossen und abgeschlossen worden sind.
- (3) Für jedes Schiff, auf dem ein oder mehrere Seitenfenster so angebracht sind, dass Nummer 1 auf sie Anwendung finden würde, wenn das Schiff auf seiner obersten Schottenladelinie liegt, kann die Verwaltung den mittleren Grenztiefgang bestimmen, bei dem die Unterkanten dieser Seitenfenster über einer Linie liegen, die an der Bordwand parallel zum Schottendeck in einem Mindestabstand von 1,37 Meter (oder $4\frac{1}{2}$ Fuss) + $2\frac{1}{2}$ v. H. der Breite des Schiffes über der dem mittleren Grenztiefgang entsprechenden Wasserlinie gezogen ist; diese Fenster brauchen daher vor dem Auslaufen nicht geschlossen und abgeschlossen zu werden und dürfen auf Verantwortung des Kapitäns während der Fahrt bis zum nächsten Hafen geöffnet werden. In tropischen Gewässern, im Sinne des jeweils in Kraft befindlichen Internationalen Freibord-Übereinkommens, darf dieser Grenztiefgang um 0,305 Meter (oder 1 Fuss) vergrößert werden.

(d) Für alle Seitenfenster sind wirksame innere Hängeblenden so anzubringen, dass sie leicht und sicher geschlossen und wasserdicht gesichert werden können, jedoch mit der Massgabe, dass achterlicher als ein Achtel der Länge des Schiffes vom vorderen Lot oberhalb einer Linie, die parallel zum Schottendeck an der Bordwand gezogen ist und deren tiefster Punkt um 3,66 Meter (oder 12 Fuss) + $2\frac{1}{2}$ v. H. der Breite des Schiffes über der obersten Schottenladelinie liegt, die Blenden in Fahrgasträumen, ausser in Räumen für Zwischendecksfahrgäste, losnehmbar sein dürfen, sofern sie nicht auf Grund des jeweils in Kraft befindlichen Internationalen Freibord-Übereinkommens fest an den Seitenfenstern angebracht sein müssen. Diese losnehmbaren Blenden müssen in der Nähe der Seitenfenster untergebracht werden, für die sie vorgesehen sind.

(e) Seitenfenster, die während der Fahrt nicht zugänglich sind, müssen mit ihren Blenden geschlossen und gesichert werden, bevor das Schiff den Hafen verlässt.

(f) (i) In Räumen, die ausschliesslich der Beförderung von Kohle oder Ladung dienen, dürfen Seitenfenster nicht angebracht werden.

(ii) Seitenfenster können jedoch in Räumen angebracht werden, die wahlweise der Beförderung von Ladung oder Fahrgästen dienen; sie müssen aber derart gebaut sein, dass niemand ohne Zustimmung des Kapitäns die Fenster oder ihre Blenden öffnen kann.

(iii) Wird in diesen Räumen Ladung befördert, so müssen die Seitenfenster mit ihren Blenden vor Übernahme der Ladung wasserdicht geschlossen und abgeschlossen werden; das Schliessen und Abschliessen ist in das durch die Verwaltung vorgeschriebene Schiffstagebuch einzutragen.

(g) Seitenfenster mit selbsttätiger Lüftung dürfen ohne ausdrückliche Genehmigung der Verwaltung nicht in der Aussenhaut unterhalb der Tauchgrenze angebracht werden.

(h) Die Anzahl der Speigatte, Abflussrohre und anderer ähnlicher Öffnungen in der Aussenhaut muss auf ein Mindestmass beschränkt werden, indem entweder eine möglichst grosse Anzahl von Abflussrohren in eine Ausgussöffnung geführt wird oder aber auf eine andere befriedigende Weise.

(i) (i) Alle Ein- und Austrittsöffnungen in der Aussenhaut müssen mit wirksamen, zugänglichen Vorrichtungen versehen sein, die einen zufälligen Eintritt von Wasser in das Schiff verhindern. Blei oder andere hitzeempfindliche Werkstoffe dürfen nicht für Rohre von Ein- und Austrittsleitungen ausserhalb der Bordventile oder zu einem anderen Zweck verwendet werden, wenn die Zerstörung der Rohre durch Feuer zu einem Wassereintritt führen würde.

(ii) (1) Unbeschadet der Ziffer iii muss jeder durch die Aussenhaut geführte Austritt, der von unterhalb der Tauchgrenze befindlichen Räumen ausgeht, entweder mit einem selbsttätigen Rückschlagventil, das von einer Stelle oberhalb des Schottendecks aus sicher geschlossen werden kann, oder mit zwei selbsttätigen Rückschlag-

ventilen ohne eine solche Schliessvorrichtung versehen sein, wenn das obere dieser Ventile über der obersten Schottenladelinie liegt, während des Betriebes zwecks Nachprüfung stets zugänglich ist und zu einem Typ gehört, der normalerweise geschlossen ist.

- (2) Liegt die Schliessvorrichtung eines Ventils oberhalb des Schotten-decks, so muss die betreffende Stelle stets leicht zugänglich sein; es muss eine Vorrichtung vorhanden sein, die anzeigt, ob das Ventil geöffnet oder geschlossen ist.
- (iii) Mit Maschinen in Verbindung stehende See-Haupt- und Hilfsein- und -austritte müssen mit leicht zugänglichen Hähnen oder Ventilen versehen sein, die zwischen den Rohrleitungen und der Aussenhaut oder zwischen den Rohrleitungen und an der Aussenhaut fest angebrachten Kästen eingebaut sind.
- (j) (i) Eingangs-, Lade- und Kohlenpforten unterhalb der Tauchgrenze müssen die erforderliche Stärke haben. Sie müssen vor dem Auslaufen wirksam geschlossen und wasserdicht gesichert werden; während der Fahrt dürfen sie nicht geöffnet werden.
- (ii) Diese Pforten dürfen keinesfalls so angebracht sein, dass ihr tiefster Punkt unterhalb der obersten Schottenladelinie liegt.
- (k) (i) Die inneren Öffnungen von Asche- und Abfallschütten usw. sind mit wirksamen Deckeln zu versehen.
- (ii) Liegen diese inneren Öffnungen unterhalb der Tauchgrenze, so müssen die Deckel wasserdicht sein; ausserdem muss in den Schütten an leicht zugänglicher Stelle oberhalb der obersten Schottenladelinie ein selbst-tätiges Rückschlagventil angebracht sein. Wenn die Schütten nicht im Gebrauch sind, müssen Deckel und Ventile geschlossen und gesichert sein.

Regel 15

Bauart und erstmalige Prüfungen wasserdichter Türen, Seitenfenster usw.

- (a) (i) Konstruktion, Werkstoff und Bauart aller in diesen Regeln erwähnten wasserdichten Türen, Seitenfenster, Eingangs-, Lade- und Kohlenpforten, Ventile, Rohrleitungen sowie Asch- und Abfallschütten müssen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.
- (ii) Die Rahmen senkrechter wasserdichter Türen dürfen am unteren Ende keine Rillen aufweisen, in denen sich Schmutz festsetzen und das ordnungsgemässe Schliessen der Tür verhindern kann.
- (iii) Alle Hähne und Ventile für Ein- und Austritte unter dem Schottendeck und alle Verbindungen dieser Hähne und Ventile mit der Aussenhaut müssen aus Stahl, Bronze oder einem anderen zugelassenen dehnbaren Werkstoff bestehen. Gewöhnliches Gusseisen oder ähnliche Werkstoffe dürfen nicht verwendet werden.

(b) Jede wasserdichte Tür ist mit Wasser unter dem Druck einer bis zum Schottendeck reichenden Wassersäule zu prüfen. Die Druckprobe muss vor oder nach dem Einbau der Tür erfolgen, bevor das Schiff in Dienst gestellt wird.

Regel 16

Bauart und erstmalige Prüfungen wasserdichter Decks, Schächte usw.

(a) Wasserdichte Decks, Schächte, Tunnel, Rohrtunnel und Luftkanäle müssen die gleiche Festigkeit besitzen wie die wasserdichten Schotte in der gleichen Höhe. Die Vorkehrungen, die getroffen werden, um sie wasserdicht zu machen und um Öffnungen in ihnen zu verschliessen, müssen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen. Wasserdichte Lüftungsrohre und Schächte müssen mindestens bis zum Schottendeck hochgeführt sein.

(b) Nach ihrer Fertigstellung sind die wasserdichten Decks einer Abspritz- oder Überflutungsprobe und die wasserdichten Schächte, Tunnel und Luftkanäle einer Abspritzprobe zu unterziehen.

Regel 17

Wasserdichtigkeit über der Tauchgrenze

(a) Die Verwaltung kann die Durchführung aller zweckmässigen und durchführbaren Massnahmen vorschreiben, um den Eintritt und die Ausbreitung von Wasser über dem Schottendeck einzuschränken. Diese Massnahmen können in dem Einbau von Teilschotten oder Rahmenspannten bestehen. Werden wasserdichte Teilschotte und Rahmenspannten auf dem Schottendeck über oder in unmittelbarer Nachbarschaft von Hauptquerschotten angebracht, so müssen sie wasserdicht mit der Aussenhaut und dem Schottendeck verbunden sein, um das Fliessen des Wassers längs des Decks zu verhindern, wenn das Schiff in beschädigtem Zustand Schlagseite hat. Liegt das wasserdichte Teilschott nicht in einer Flucht mit dem darunter befindlichen Querschott, so muss der dazwischenliegende Teil des Schottendecks wirksam wasserdicht gemacht werden.

(b) Das Schottendeck oder ein Deck darüber muss so wetterdicht sein, dass unter normalen Seeverhältnissen kein Wasser nach unten durchdringen kann. Alle Öffnungen im freiliegenden Wetterdeck müssen Sülle von genügender Höhe und Festigkeit sowie wirksame Vorrichtungen haben, um sie schnell wetterdicht schliessen zu können. Soweit erforderlich, sind Wasserpforten, offene Geländer und/oder Speigatte anzubringen, um das Wetterdeck unter allen Wetterverhältnissen schnell von Wasser frei zu bekommen.

(c) Seitenfenster, Eingangs-, Lade- und Kohlenpforten sowie andere Verschlussmittel für Öffnungen in der Aussenhaut oberhalb der Tauchgrenze müssen zweckentsprechend konstruiert und gebaut sein und genügend Festigkeit besitzen, wobei die Räume, in denen die Verschlussmittel angebracht sind, und ihre Lage im Verhältnis zur obersten Schottenladelinie zu berücksichtigen sind.

(d) An allen Seitenfenstern von Räumen, die unter dem ersten Deck über dem Schottendeck liegen, müssen zuverlässige Innenblenden so angebracht werden, dass sie leicht und sicher geschlossen und wasserdicht gemacht werden können.

Regel 18

Lenzpumpenanlagen auf Fahrgastschiffen

(a) Alle Schiffe müssen mit einer zuverlässigen Lenzpumpenanlage ausgerüstet sein, die nach einem Seeunfall unter allen einen Betrieb noch zulassenden Verhältnissen auch bei Schlagseite des Schiffes aus jeder wasserdichten Abteilung ausser festen Ölbunkern oder Wassertanks pumpen und sie entwässern kann. Zu diesem Zweck sind in der Regel Saugstellen an beiden Seiten des Raumes erforderlich, ausser in engen Abteilungen an den Schiffsenden, wo eine Saugstelle ausreichen kann. Für Abteilungen von ungewöhnlicher Form können zusätzliche Saugstellen vorgeschrieben werden. Es sind Vorkehrungen zu treffen, damit das Wasser in den Abteilungen zu den Saugstellen laufen kann. Wird der Verwaltung bezüglich besonderer Abteilungen der Nachweis erbracht, dass der Einbau einer Entwässerungsanlage unzweckmässig ist, so kann sie auf die Anwendung dieser Vorschrift verzichten, wenn die nach Massgabe der Regel 7 Buchstabe b durchgeführten Berechnungen ergeben, dass die Sicherheit des Schiffes nicht beeinträchtigt wird. Es müssen wirksame Vorrichtungen zur Entwässerung der Kühlräume vorhanden sein.

(b) (i) Ein Schiff muss mindestens drei Kraftpumpen besitzen, die mit der Hauptlenzleitung in Verbindung stehen; eine dieser Pumpen kann an die Hauptantriebsanlage angeschlossen sein. Beträgt das Kennzeichen 30 oder mehr, so muss eine weitere unabhängig betriebene Kraftpumpe vorhanden sein.

(ii) In der nachstehenden Tabelle ist die Zahl der vorgeschriebenen Pumpen angegeben:

Kennzeichen	unter 30	30 und mehr
An die Hauptmaschine angeschlossene Pumpe (kann durch eine unabhängig betriebene Pumpe ersetzt werden).....	1	1
Unabhängig betriebene Pumpen	2	3

(iii) Sanitäre, Ballast- und allgemeine Betriebspumpen können als unabhängig betriebene Kraftlenzpumpen anerkannt werden, wenn sie entsprechend an die Lenzanlage angeschlossen sind.

(c) Unabhängig betriebene Kraftlenzpumpen sind nach Möglichkeit in getrennten wasserdichten Abteilungen unterzubringen, die so eingerichtet oder gelegen sind, dass sie bei derselben Beschädigung voraussichtlich nicht überflutet werden. Sind die Maschinen und Kessel in zwei oder mehr wasserdichten Abteilungen untergebracht, so müssen die für das Lenzen verfügbaren Pumpen soweit wie möglich über diese Abteilung verteilt sein.

(d) Auf Schiffen von 91,50 Metern (oder 300 Fuss) oder mehr Länge oder mit einem Kennzeichen von 30 oder mehr sind Vorkehrungen zu treffen, damit

wenigstens eine Kraftpumpe in allen gewöhnlichen Fällen zur Verfügung steht, in denen auf See Wasser in das Schiff eindringen kann. Dieser Vorschrift ist entsprochen,

- (i) wenn eine der vorgeschriebenen Pumpen eine Notpumpe eines zuverlässig unter Wasser arbeitenden Typs ist, deren Kraftquelle oberhalb des Schottendecks liegt, oder
- (ii) wenn die Pumpen und ihre Kraftquellen derart über die ganze Länge des Schiffes verteilt sind, dass bei jeder Art von Überflutung, der das Schiff nach Vorschrift standhalten muss, mindestens eine Pumpe in einer unbeschädigten Abteilung zur Verfügung steht.

(e) Mit Ausnahme zusätzlicher Pumpen, die nur für die Räume in der Vor- und Hinterpiek vorgesehen sind, muss jede Lenzpumpe so angeordnet sein, dass sie Wasser aus jedem Raum saugen kann, der nach Buchstabe a dieser Regel zu entwässern ist.

- (f) (i) Jede Kraftlenzpumpe muss das Wasser durch das vorgeschriebene Hauptlenzrohr mit einer Geschwindigkeit von mindestens 122 Metern (oder 400 Fuss) je Minute saugen können. In den Maschinenräumen aufgestellte unabhängig betriebene Kraftlenzpumpen müssen direkte Sauganschlüsse in diesen Räumen haben, jedoch brauchen nicht mehr als zwei Sauganschlüsse je Raum vorhanden zu sein. Sind zwei oder mehr Sauganschlüsse vorhanden, so muss mindestens einer an Steuerbord und einer an Backbord liegen. Die Verwaltung kann vorschreiben, dass die in anderen Räumen aufgestellten Kraftlenzpumpen getrennte, direkte Sauganschlüsse haben. Die direkten Sauganschlüsse müssen zweckentsprechend angeordnet sein; in einem Maschinenraum befindliche Sauganschlüsse müssen einen Durchmesser haben, der nicht kleiner als der für das Hauptlenzrohr vorgeschriebene ist.
- (ii) Auf Schiffen mit Kohlefeuerung muss im Heizraum ausser den in dieser Regel vorgesehenen sonstigen Sauganschlüssen ein biegsamer Lenzschlauch von angemessenem Durchmesser und ausreichender Länge vorhanden sein, der an die Saugseite einer unabhängig betriebenen Kraftpumpe angeschlossen werden kann.
- (g) (i) Im Maschinenraum muss ausser dem oder den unter Buchstabe f vorgesehenen direkten Sauganschlüssen ein direkter Sauganschluss mit Rückschlagventil an der Hauptkühlwasserpumpe in Höhe eines angemessenen Lenzspiegels vorhanden sein. Der Durchmesser dieses direkten Saugrohrs muss bei Dampfschiffen mindestens zwei Drittel des Durchmessers des Pumpeneintritts und bei Motorschiffen den gleichen Durchmesser wie der Pumpeneintritt haben.
- (ii) Wenn sich nach Auffassung der Verwaltung die Hauptkühlwasserpumpe nicht für diesen Zweck eignet, so muss ein direkter Notlenzanschluss von der grössten unabhängig betriebenen Kraftpumpe bis zum Lenzspiegel des Maschinenraums geführt werden; der Saugan-

schluss muss denselben Durchmesser haben wie der Haupteintritt der verwendeten Pumpe. Die Leistung dieser angeschlossenen Pumpe muss diejenige der vorgeschriebenen Lenzpumpe in dem der Verwaltung genehmen Mass übersteigen.

- (iii) Die Spindeln der Seeventile und der direkten Saugventile müssen genügend hoch über der Maschinenraum-Plattform liegen.
- (iv) Wenn als Betriebsstoff nur Kohle verwendet wird oder werden kann und sich zwischen Maschinen und Kesseln kein wasserdichtes Schott befindet, muss ein direkter Austritt nach aussenbords oder aber eine Umgehungsleitung zum Kühlwasserpumpenausstritt von jeder nach Ziffer i verwendeten Kühlwasserpumpe eingebaut werden.
- (h) (i) Rohrleitungen von Pumpen, die zum Lenzen von Lade- und Maschinenräumen erforderlich sind, müssen von Rohrleitungen, die zum Auffüllen oder Entleeren von Räumen bestimmt sind, in denen Wasser oder Öl befördert wird, vollständig getrennt sein.
- (ii) Alle Lenzrohre, die in oder unter Kohlenbunkern oder Brennstoffvorratstanks oder in Kessel- und Maschinenräumen einschliesslich derjenigen Räume verwendet werden, in denen sich Ölsetztanks oder Brennstoffpumpen befinden, müssen aus Stahl oder einem anderen zugelassenen Werkstoff bestehen.

(i) Der Durchmesser des Hauptlenzrohres ist nach folgender Formel zu berechnen mit der Massgabe, dass der tatsächliche innere Durchmesser der Hauptlenzleitung die nächste für die Verwaltung annehmbare Normgrösse haben kann:

$$d = 1,68 \sqrt{L(B + D)} + 25$$

Hierbei ist:

d = der Innendurchmesser des Hauptlenzrohres in Millimetern

L = die Länge des Schiffes in Metern

B = die Breite des Schiffes in Metern

D = die Seitenhöhe des Schiffes in Metern, gemessen am Schottendeck;

oder

$$d = \sqrt{\frac{L(B + D)}{2,500}} + 1$$

Hierbei ist:

d = der Innendurchmesser des Hauptlenzrohres in Zoll

L = die Länge des Schiffes in Fuss

B = die Breite des Schiffes in Fuss

D = die Seitenhöhe des Schiffes in Fuss, gemessen am Schottendeck.

Der Durchmesser der Zweiglennzrohre bestimmt sich nach den von der Verwaltung festzusetzenden Vorschriften.

(j) Lenz- und Ballastleitungen müssen so angeordnet sein, dass keinesfalls Wasser von aussenbords oder aus Wasserballasttanks in Lade- und Maschinen-

räume oder von einer Abteilung in die andere gelangen kann. Es müssen besondere Vorkehrungen getroffen sein, um zu verhindern, dass ein Tieftank, der an die Lenz- und Ballastleitungen angeschlossen ist, versehentlich mit Seewasser gefüllt wird, wenn Ladung darin gefahren wird, oder dass er durch die Lenzleitung entleert wird, wenn er Wasserballast enthält.

(k) Es müssen Vorkehrungen getroffen sein, damit keine Abteilung durch das Lenzrohr voll Wasser läuft, wenn dieses in einer anderen Abteilung bricht oder durch einen Zusammenstoss oder eine Grundberührung anderweitig beschädigt wird. Wenn das Rohr in irgendeinem Teil des Schiffes näher als ein Fünftel der Breite des Schiffes (im rechten Winkel zur Mittschiffsebene in Höhe der obersten Schottenladelinie gemessen) an die Schiffsseite oder in einem Rohrtunnel verlegt ist, muss in der Abteilung, in der sich der Sauganschluss befindet, ein Rückschlagventil in dem betreffenden Rohr angebracht sein.

(l) Alle Verteilerkästen, Hähne und Ventile, die zur Lenzanlage gehören, müssen so verlegt sein, dass sie unter normalen Umständen jederzeit zugänglich sind. Sie müssen so angeordnet sein, dass eine der Lenzpumpen bei Überflutung jede beliebige Abteilung lenzen kann; ausserdem darf die Beschädigung einer Pumpe oder ihres Anschlussrohres zur Hauptlenzleitung, wenn sich beide in geringerem Abstand als ein Fünftel der Breite des Schiffes von der Aussenhaut befinden, die Lenzpumpenanlage nicht ausser Betrieb setzen. Ist nur ein gemeinsames Rohrleitungsnetz für alle Pumpen vorhanden, so müssen alle für die Bedienung der Lenzsauganschlüsse benötigten Hähne oder Ventile von einer Stelle oberhalb des Schottendecks aus bedient werden können. Ist ausser der Hauptlenzanlage eine Notlenzanlage vorhanden, so muss diese unabhängig von der Hauptanlage und so angeordnet sein, dass eine Pumpe jede überflutete Abteilung lenzen kann; in diesem Fall brauchen nur die für den Betrieb der Notanlage benötigten Hähne und Ventile von einer Stelle oberhalb des Schottendecks aus bedient werden zu können.

(m) Alle unter Buchstabe l erwähnten Hähne und Ventile, die von einer Stelle oberhalb des Schottendecks aus bedient werden können, müssen an ihrem Bedienungsplatz deutlich gekennzeichnet und mit Vorrichtungen versehen sein, die anzeigen, ob sie geöffnet oder geschlossen sind.

Regel 19

Stabilitätsunterlagen für Fahrgastschiffe und Frachtschiffe

(a) Mit jedem Fahrgastschiff und jedem Frachtschiff ist nach seiner Fertigstellung ein Krängungsversuch vorzunehmen, auf Grund dessen die Grundwerte seiner Stabilität zu bestimmen sind. Dem Kapitän sind zuverlässige Unterlagen in dem erforderlichen Umfang zur Verfügung zu stellen, damit er sich auf schnelle und einfache Weise ein genaues Bild von der Stabilität des Schiffes unter den verschiedenen Betriebsbedingungen machen kann; eine Abschrift davon ist der Verwaltung zuzuleiten.

(b) Werden an einem Schiff Veränderungen vorgenommen, welche die dem Kapitän zur Verfügung gestellten Stabilitätsunterlagen wesentlich berühren, so sind ihm geänderte Stabilitätsunterlagen zu übermitteln. Erforderlichenfalls ist der Krängungsversuch zu wiederholen.

(c) Die Verwaltung kann einzelne Schiffe vom Krängungsversuch befreien, sofern die durch den Krängungsversuch eines Schwesterschiffes ermittelten Grundwerte der Stabilität vorliegen und der Verwaltung der Nachweis erbracht wird, dass aus diesen Werten zuverlässige Stabilitätsunterlagen für das zu befreiende Schiff gewonnen werden können.

(d) Die Verwaltung kann auch einzelne Schiffe oder Klassen von Schiffen, die besonders für die Beförderung von Flüssigkeiten oder Erzschüttladungen gebaut sind, vom Krängungsversuch befreien, wenn aus den vorliegenden Unterlagen für ähnliche Schiffe eindeutig hervorgeht, dass in Anbetracht der Abmessungen und Einrichtungen des Schiffes unter allen voraussehbaren Ladebedingungen mehr als genügend metazentrische Höhe vorhanden sein wird.

Regel 20

Lecksicherheitspläne

Zur Unterrichtung des für das Schiff verantwortlichen Offiziers sind ständige Pläne auszuhängen, die für jedes Deck und jeden Laderaum deutlich die Grenzen der wasserdichten Abteilungen, die darin befindlichen Öffnungen mit ihren Verschlussvorrichtungen sowie die Lage der dazu gehörigen Bedienungsvorrichtungen und die Vorkehrungen zum Ausgleich einer durch Wassereintrich verursachten Schlagseite anzeigen. Ferner sind den Schiffsoffizieren Leitfäden zur Verfügung zu stellen, in denen die obenerwähnten Angaben enthalten sind.

Regel 21

Kennzeichnung, regelmässige Betätigung und Überprüfung der wasserdichten Türen usw.

(a) Diese Regel findet auf neue und vorhandene Schiffe Anwendung.

(b) In jeder Woche sind Übungen zwecks Betätigung der wasserdichten Türen, Seitenfenster, Ventile und Verschlussvorrichtungen von Speigatten, Asche- und Abfallschütten durchzuführen. Auf Schiffen, deren Reise länger als eine Woche dauert, muss vor dem Auslaufen eine vollständige Übung durchgeführt werden; während der Reise sind mindestens einmal wöchentlich Übungen durchzuführen. Auf allen Schiffen müssen die wasserdichten Türen mit Kraftantrieb sowie Hängetüren in Hauptquerschotten, die auf See benutzt werden, täglich betätigt werden.

(c) (i) Wasserdichte Türen und alle dazugehörigen Einrichtungen und Anzeigevorrichtungen, alle Ventile, die geschlossen sein müssen, um eine Abteilung wasserdicht zu machen, und alle Ventile, die zum Betrieb von Querflutungseinrichtungen im Fall der Beschädigung des Schiffes

betätigt werden müssen, sind auf See regelmässig, mindestens aber einmal wöchentlich zu überprüfen.

- (ii) Diese Ventile, Türen und Einrichtungen müssen zweckmässig gekennzeichnet sein, damit sie ordnungsgemäss bedient werden können und ein Höchstmass an Sicherheit gewährleisten.

Regel 22

Eintragungen in das Schiffstagebuch

(a) Diese Regel findet auf neue und vorhandene Schiffe Anwendung.

(b) Hängetüren, losnehmbare Verschlussplatten, Seitenfenster, Eingangs-, Lade- und Kohlenpforten sowie andere Öffnungen, die auf Grund dieser Regeln während der Fahrt geschlossen bleiben müssen, sind vor dem Auslaufen des Schiffes zu schliessen. Der Zeitpunkt des Schliessens und des Öffnens (sofern nach diesen Regeln zulässig) ist in das durch die Verwaltung vorgeschriebene Schiffstagebuch einzutragen.

(c) Alle nach Regel 21 erforderlichen Übungen und Besichtigungen sind in das Schiffstagebuch einzutragen, wobei jeder festgestellte Mangel ausdrücklich zu vermerken ist.

Teil C

Maschinen und elektrische Anlagen

(Teil C findet auf Fahrgastschiffe und Frachtschiffe Anwendung)

Regel 23

Allgemeine Bestimmungen

- (a) Die elektrischen Anlagen auf Fahrgastschiffen müssen so beschaffen sein,
 - (i) dass alle für die Sicherheit wesentlichen Einrichtungen in allen Notfällen betriebsfähig bleiben;
 - (ii) dass die Sicherheit von Fahrgästen, Besatzung und Schiff vor Unfällen elektrischen Ursprungs gewährleistet ist.
- (b) Frachtschiffe müssen den Regeln 26, 27, 28, 29, 30 und 33 entsprechen.

Regel 24

Hauptstromquelle auf Fahrgastschiffen

(a) Auf jedem Fahrgastschiff, auf dem die elektrische Energie das einzige Mittel für den Betrieb der für die Antriebsmaschinen und die Sicherheit des Schiffes unumgänglich notwendigen Hilfseinrichtungen bildet, müssen minde-

stens zwei Hauptstromerzeugeraggregate vorhanden sein. Diese Aggregate müssen eine solche Leistung haben, dass der Betrieb der in Regel 23, Buchstabe a Ziffer i genannten Einrichtungen auch dann noch gesichert bleibt, wenn eines der Aggregate abgestellt wird.

(b) Auf einem Fahrgastschiff, auf dem nur eine Hauptstromerzeugerstation vorhanden ist, muss die Hauptschalttafel in der gleichen Hauptfeuerzone liegen. Ist mehr als eine Hauptstromerzeugerstation vorhanden, so braucht nur eine Hauptschalttafel vorhanden zu sein.

Regel 25

Notstromquelle auf Fahrgastschiffen

(a) Oberhalb des Schottendecks und ausserhalb der Maschinenschächte muss eine unabhängig arbeitende Notstromquelle vorhanden sein. Ihre Lage zu der oder den elektrischen Hauptstromquellen muss nach Ansicht der Verwaltung die Gewähr dafür bieten, dass bei einem Brand oder anderen Unfall in dem in Regel 2 Buchstabe h bezeichneten Maschinenraum die Versorgung mit Notstrom oder dessen Verteilung nicht beeinträchtigt wird. Die Notstromquelle darf nicht vor dem Kollisionsschott liegen.

(b) Ihre Leistung muss für die Speisung aller Einrichtungen ausreichen, deren Betrieb nach Ansicht der Verwaltung in einem Notfall für die Sicherheit von Fahrgästen und Besatzung erforderlich ist, wobei Einrichtungen, die gegebenenfalls gleichzeitig betätigt werden müssen, gebührend zu berücksichtigen sind. Besonders zu beachten sind die Notbeleuchtung auf allen Bootsplätzen an Deck und längs der Aussenbordwand, in allen Gängen, auf den Treppen und in den Ausgängen, in den Maschinenräumen und den in Regel 35 Buchstabe f bezeichneten Kontrollstationen, die Sprinklerpumpe, die Positionslaternen und der Tagsignalscheinwerfer, wenn dieser von der Hauptstromquelle gespeist wird. Die Stromversorgung muss für die Dauer von 36 Stunden ausreichen; bei Schiffen, die regelmässig Reisen von beschränkter Dauer durchführen, kann die Verwaltung jedoch eine geringere Versorgungszeit zulassen, wenn sie der Auffassung ist, dass hierbei der gleiche Sicherheitsgrad erzielt wird.

(c) Die Notstromquelle kann

- (i) entweder ein Generator mit einer geeigneten Antriebsmaschine sein, die eine unabhängige Brennstoffversorgung und zugelassene Anlassvorrichtung besitzt, wobei der Flammpunkt des verwendeten Brennstoffs nicht unter 43°C (oder 110°F) liegen darf,
 - (ii) oder eine Akkumulatorenbatterie sein, die den Notstrom ohne Zwischenladung und übergrossen Spannungsrückgang liefern kann.
- (d) (i) Ist die Notstromquelle ein Generator, so muss als zeitweilige Notstromquelle eine Akkumulatorenbatterie mit ausreichender Kapazität vorhanden sein,

- (1) um eine Notbeleuchtung ununterbrochen für die Dauer einer halben Stunde zu speisen,
- (2) um die wasserdichten Türen (bei elektrischer Betätigung) zu schliessen, ohne dass ein gleichzeitiges Schliessen sämtlicher Türen erforderlich ist,
- (3) um die Vorrichtungen zu speisen (bei elektrischer Betätigung), die anzeigen, ob die wasserdichten Türen mit Kraftantrieb offen oder geschlossen sind,
- (4) um die akustischen Warnsignale (bei elektrischer Betätigung) zu speisen, die anzeigen, dass die wasserdichten Türen mit Kraftantrieb im Begriff sind, sich zu schliessen.

Es ist sicherzustellen, dass sich die zeitweilige Notstromquelle bei Ausfall der Hauptstromversorgung selbsttätig einschaltet.

- (ii) Ist die Notstromquelle eine Akkumulatorenbatterie, so ist sicherzustellen, dass sich die Notbeleuchtung bei Ausfall der Hauptstromversorgung selbsttätig einschaltet.

(e) Im Maschinenraum ist, nach Möglichkeit auf der Hauptschalttafel, eine Vorrichtung anzubringen, die Stromentnahmen aus jeder nach dieser Regel aufgestellten Akkumulatorenbatterie anzeigt.

- (f) (i) Die Notschalttafel ist so nahe wie möglich bei der Notstromquelle aufzustellen.
- (ii) Ist die Notstromquelle ein Generator, so muss die Notschalttafel in demselben Raum wie die Notstromquelle aufgestellt werden, sofern dies nicht die Betätigung und Betriebsfähigkeit der Notschalttafel beeinträchtigt.
- (iii) Eine nach dieser Regel aufgestellte Akkumulatorenbatterie darf nicht im gleichen Raum wie die Notschalttafel untergebracht werden.
- (iv) Die Verwaltung kann gestatten, dass im Normalbetrieb die Notschalttafel von der Hauptschalttafel aus gespeist wird.

(g) Die gesamte Notanlage muss so eingerichtet sein, dass sie bei einer Schlagseite von $22\frac{1}{2}^\circ$ und/oder 10° Trimm betriebsfähig bleibt.

(h) Es ist Vorsorge zu treffen, dass die Notstromquelle, die gegebenenfalls vorhandene zeitweilige Notstromquelle sowie die selbsttätigen Schalteinrichtungen in regelmässigen Zeitabständen einer Prüfung unterzogen werden.

Regel 26

Notstromquelle auf Frachtschiffen

- (a) Frachtschiffe von 5000 und mehr BRT
 - (i) Auf Frachtschiffen von 5000 und mehr BRT muss eine unabhängige Notstromquelle vorhanden sein, die mit dem Einverständnis der Ver-

waltung an einer Stelle oberhalb des höchsten durchlaufenden Decks und ausserhalb der Maschinenschächte liegen muss, um zu gewährleisten, dass sie bei einem Brand oder anderen Unfall, der den Ausfall der Hauptstromanlage zur Folge hat, betriebsfähig bleibt.

- (ii) Ihre Leistung muss für die Speisung aller Einrichtungen ausreichen, deren Betrieb nach Ansicht der Verwaltung in einem Notfall für die Sicherheit aller an Bord befindlichen Personen erforderlich ist, wobei Einrichtungen, die gegebenenfalls gleichzeitig betätigt werden müssen, gebührend zu berücksichtigen sind. Besonders zu beachten sind:
 - (1) die Notbeleuchtung auf allen Bootsplätzen an Deck und längs der Aussenbordwand, in allen Gängen, auf den Treppen und in den Ausgängen, im Hauptmaschinenraum, im Hauptstromerzeugerraum, auf der Kommandobrücke und im Kartenzimmer;
 - (2) der Generalalarm;
 - (3) die Positionslaternen, wenn nur elektrische vorhanden sind, und der Tagsignalscheinwerfer, wenn dieser von der Hauptstromquelle gespeist wird.

Die Stromversorgung muss für die Dauer von sechs Stunden ausreichen.

- (iii) Die Notstromquelle kann
 - (1) entweder eine Akkumulatorenbatterie sein, die den Notstrom ohne Zwischenladung und übergrossen Spannungsrückgang liefern kann,
 - (2) oder ein Generator mit einer geeigneten Antriebsmaschine, die eine unabhängige Brennstoffversorgung und eine den Anforderungen der Verwaltung entsprechende Anlassvorrichtung besitzt. Der Flammpunkt des verwendeten Brennstoffs darf nicht unter 43°C (oder 110°F) liegen.
- (iv) Die gesamte Notanlage muss so eingerichtet sein, dass sie bei einer Schlagseite von 22½° und/oder 10° Trimm betriebsfähig bleibt.
- (v) Es ist Vorsorge zu treffen, dass die gesamte Notanlage in regelmässigen Zeitabständen einer Prüfung unterzogen wird.
- (b) Frachtschiffe von weniger als 5000 BRT
 - (i) Auf Frachtschiffen von weniger als 5000 BRT muss eine unabhängige Notstromquelle vorhanden sein, die an einem den Anforderungen der Verwaltung entsprechenden Ort aufgestellt und imstande ist, die Beleuchtung an den in Kapitel III Regel 19, Buchstabe a Ziffer ii und Buchstabe b Ziffer iii bezeichneten Plätzen für das Aussetzen und die Aufbewahrung der Rettungsboote und -flösse sicherzustellen sowie alle übrigen von der Verwaltung für erforderlich erachteten Einrichtungen zu versorgen, wobei Kapitel III Regel 38 gebührend zu berücksichtigen ist.
 - (ii) Die Stromversorgung muss für die Dauer von mindestens drei Stunden ausreichen.

- (iii) Auf diese Schiffe findet auch Buchstabe a Ziffern iii, iv und v Anwendung.

Regel 27

Schutz gegen Berührung unter Spannung stehender Teile, gegen Feuer und andere Unfälle elektrischen Ursprungs

(a) Fahrgast- und Frachtschiffe

- (i) (1) Alle freiliegenden Metallteile von elektrischen Maschinen und Einrichtungen, die nicht unter Spannung stehen sollen, jedoch bei Auftreten einer Störung unter Spannung kommen können, müssen geerdet sein; jedes elektrische Gerät muss so gebaut und installiert sein, dass bei normalem Gebrauch keine Gefahr einer Verletzung besteht.
- (2) Die Metallgehäuse aller tragbaren elektrischen Lampen, Werkzeuge und ähnlicher Geräte, die zur Ausrüstung des Schiffes gehören und für eine Spannung ausgelegt sind, die über die von der Verwaltung festzusetzende Spannung hinausgeht, müssen durch einen geeigneten Leiter geerdet sein, sofern nicht andere gleichwertige Vorkehrungen, wie doppelte Isolierung oder Vorschaltung eines Isoliertransformators, getroffen sind. Für den Gebrauch elektrischer Lampen, Werkzeuge oder ähnlicher Geräte in feuchten Räumen kann die Verwaltung zusätzlich besondere Schutzmassnahmen verlangen.
- (ii) Haupt- und Notschalttafeln müssen so aufgestellt sein, dass ihre Vorder- und Rückseiten ohne Gefährdung des Bedienungspersonals leicht zugänglich sind. Die Seiten- und Rückwände sowie erforderlichenfalls die Vorderseiten der Schalttafeln sind in geeigneter Weise zu schützen. An der Vorder- und Rückseite sind erforderlichenfalls Bodenbeläge oder Grätinge aus nicht leitendem Material anzubringen. Freiliegende stromführende Teile, deren Spannungen gegen Erde eine von der Verwaltung festzusetzende Höhe übersteigen, dürfen nicht an der Vorderseite von Schalt- oder Steuertafeln angebracht sein.
- (iii) (1) Wird der Schiffskörper als Rückleiter verwendet, so sind besondere, den Anforderungen der Verwaltung entsprechende Schutzmassnahmen zu treffen.
- (2) Auf Tankschiffen darf der Schiffskörper nicht als Rückleiter verwendet werden.
- (iv) (1) Sämtliche Metallmäntel und -armierungen der Kabelstränge müssen leitend miteinander verbunden und geerdet sein.
- (2) Sind Kabel weder mit einem Metallmantel versehen noch armiert und besteht bei einer etwaigen elektrischen Störung Brandgefahr, so hat die Verwaltung besondere Schutzmassnahmen zu verlangen.

- (v) Die Beleuchtungsanlagen sind so anzubringen, dass keine für das Kabelnetz schädlichen Temperaturerhöhungen und keine übergrosse Erwärmung benachbarter Teile eintreten.
 - (vi) Kabelleitungen müssen so verlegt sein, dass keine Reibungs- oder andere Schäden entstehen.
 - (vii) Jeder getrennte Stromkreis muss gegen Kurzschluss geschützt sein. Er muss ferner gegen Überlastung geschützt sein, soweit nicht Regel 30 Anwendung findet oder die Verwaltung eine Ausnahme gestattet. Die höchstzulässige Stromstärke jedes Stromkreises sowie Bemessung oder Einstellung der entsprechenden Überlastschutzeinrichtung müssen dauerhaft bezeichnet sein.
 - (viii) Akkumulatorenbatterien müssen in geeigneter Weise untergebracht sein; die vorwiegend zu ihrer Aufnahme bestimmten Räume müssen ordnungsgemäss gebaut sein und eine wirksame Lüftung besitzen.
- (b) Nur für Fahrgastschiffe
- (i) Die Stromverteilungssysteme müssen so beschaffen sein, dass ein in einem Hauptfeuerabschnitt ausbrechender Brand keine Störung des unbedingt notwendigen Betriebs in einem anderen Hauptfeuerabschnitt verursacht. Diese Vorschrift gilt als erfüllt, wenn die durch einen Abschnitt führenden Haupt- und Notstromleitungen waagrecht und senkrecht in möglichst grossem Abstand voneinander verlegt sind.
 - (ii) Elektrische Kabel müssen von schwer entflammbarem Typ sein und den Anforderungen der Verwaltung entsprechen. Die Verwaltung kann zur Verhütung von Bränden und Explosionen in bestimmten Schiffsräumen zusätzliche Sicherheitsmassnahmen für elektrische Kabel verlangen.
 - (iii) In Räumen, in denen sich entzündliche Gemische ansammeln können, darf keine elektrische Einrichtung eingebaut werden mit Ausnahme von Einrichtungen, die das betreffende Gemisch nicht zur Zündung bringen können, wie z. B. explosionsgeschützte Einrichtungen.
 - (iv) Ein Beleuchtungsstromkreis in einem Bunker oder Laderaum ist durch einen Schalter zu bedienen, der sich ausserhalb des betreffenden Raumes befindet.
 - (v) In allen Leitern, ausser in Stromkreisen mit Kleinspannung, dürfen Verbindungen nur in Abzweigdosens oder Verteilerkästen liegen. Diese Kästen oder Kabelarmaturen müssen so beschaffen sein, dass ein in ihrem Innern entstehender Brand sich nicht ausbreiten kann. Spleissverbindungen dürfen nur nach einem zugelassenen Verfahren hergestellt werden, bei dem die ursprünglichen mechanischen und elektrischen Eigenschaften des Kabels erhalten bleiben.

(c) Nur für Frachtschiffe

Geräte, in denen Lichtbögen entstehen können, dürfen nur dann in einem Raum untergebracht werden, der hauptsächlich zur Aufnahme von Akkumulatorenbatterien bestimmt ist, wenn sie explosionsgeschützt sind.

Regel 28

Rückwärtsgang

(a) Fahrgast- und Frachtschiffe

Auf jedem Schiff muss die Antriebsanlage für den Rückwärtsgang stark genug sein, damit das Schiff unter normalen Verhältnissen manövrierfähig bleibt.

(b) Nur für Fahrgastschiffe

Bei der ersten Überprüfung ist der Nachweis zu erbringen, dass die Antriebsanlage unter normalen Manövrierbedingungen in der Lage ist, in ausreichend kurzer Zeit die Schubrichtung der Schraube zu ändern und damit das Schiff von der grössten Dienstgeschwindigkeit voraus zum Stillstand zu bringen.

Regel 29

Ruderanlage

(a) Fahrgast- und Frachtschiffe

- (i) Die Schiffe müssen mit einer Haupt- und einer Hilfsruderanlage ausgerüstet sein, die den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.
- (ii) Die Hauptruderanlage muss stark genug und in der Lage sein, das Schiff bei höchster Dienstgeschwindigkeit steuern zu können. Die Hauptruderanlage und der Ruderschaft müssen so konstruiert sein, dass sie bei höchster Rückwärtsgeschwindigkeit nicht beschädigt werden.
- (iii) Die Hilfsruderanlage muss stark genug und in der Lage sein, das Schiff bei einer für die Steuerfähigkeit ausreichenden Geschwindigkeit steuern zu können; sie muss im Notfall schnell in Betrieb gesetzt werden können.
- (iv) Bei Rudern mit Kraftantrieb muss die Ruderanlage am Hauptruderstand genau angezeigt werden.

(b) Nur für Fahrgastschiffe

- (i) Die Hauptruderanlage muss das Ruder von 35 Grad auf einer Seite auf 35 Grad auch der anderen Seite legen können, wenn das Schiff mit höchster Dienstgeschwindigkeit voraus fährt. Das Ruder muss von 35 Grad auf einer Seite auf 35 Grad nach der anderen Seite in 28 Sekunden bei höchster Dienstgeschwindigkeit gelegt werden können.
- (ii) Die Hilfsruderanlage muss stets Kraftantrieb haben, wenn die Verwaltung einen Ruderschaft vorschreibt, dessen Durchmesser in Höhe der Pinne mehr als 22,86 Zentimeter (oder 9 Zoll) beträgt.
- (iii) Wenn mit dem Einverständnis der Verwaltung Hauptruderanlagen mit zwei Kraftantrieben einschliesslich der entsprechenden Anschlüsse eingebaut werden und jeder der beiden Antriebe allein imstande ist, den unter Ziffer i vorgesehenen Bedingungen zu entsprechen, so ist keine Hilfsruderanlage erforderlich.

- (iv) Schreibt die Verwaltung einer Ruderschiff vor, dessen Durchmesser in Höhe der Pinne mehr als 22,86 Zentimeter (oder 9 Zoll) beträgt, so ist an einer der Verwaltung genehmen Stelle ein zweiter Ruderstand einzurichten. Die von dem Haupt- und dem zweiten Ruderstand ausgehenden Fernsteuersysteme sind mit dem Einverständnis der Verwaltung so auszuführen, dass der Ausfall eines der beiden Systeme die Steuerung des Schiffes mit Hilfe des verbleibenden Systems ermöglicht.
 - (v) Zur Übermittlung von Kommandos von der Brücke zum zweiten Ruderstand müssen Einrichtungen vorgesehen werden, die den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.
- (c) Nur für Frachtschiffe
- (i) Die Hilfsrudderanlage muss stets Kraftantrieb haben, wenn die Verwaltung einer Ruderschiff vorschreibt, dessen Durchmesser in Höhe der Pinne mehr als 35,56 Zentimeter (oder 14 Zoll) beträgt.
 - (ii) Werden mit dem Einverständnis der Verwaltung zwei Ruderanlagen mit Kraftantrieb einschliesslich der entsprechenden Anschlüsse eingebaut, von denen jede den Bestimmungen des Buchstaben a Ziffer iii entspricht, so ist eine Hilfsrudderanlage nicht erforderlich, sofern die beiden Ruderanlagen einschliesslich der entsprechenden Anschlüsse zusammen den Bestimmungen des Buchstaben a Ziffer ii entsprechen.

Regel 30

Elektrische und elektro-hydraulische Ruderanlagen

(a) Fahrgast- und Frachtschiffe

Einrichtungen, die anzeigen, ob die Motoren der elektrischen oder elektro-hydraulischen Ruderanlage sich in Betrieb befinden, sind an einer geeigneten, den Anforderungen der Verwaltung entsprechenden Stelle anzubringen.

(b) Alle Fahrgastschiffe (unabhängig von der Tonnage) und Frachtschiffe von 5000 und mehr BRT

- (i) Elektrische und elektro-hydraulische Ruderanlagen müssen von zwei von der Hauptschalttafel ausgehenden Stromkreisen gespeist werden. Einer der Stromkreise kann über die Notschalttafel geführt werden, falls eine solche vorhanden ist. Jeder Stromkreis muss ausreichend bemessen sein, um alle Motoren zu versorgen, die normalerweise an ihn angeschlossen und gleichzeitig in Betrieb sind. Befinden sich in dem für die Ruderanlage vorgesehenen Raum Umschaltvorrichtungen, die es ermöglichen, jeden Motor und jede Motorengruppe über einen der Stromkreise zu versorgen, so muss jeder Stromkreis der grösstmöglichen Beanspruchung entsprechend bemessen sein. Die Stromkreise müssen durchweg so weit wie möglich voneinander getrennt sein.
- (ii) Die Stromkreise und Motoren sind nur gegen Kurzschluss zu sichern.

(c) Frachtschiffe von weniger als 5000 BRT

- (i) Auf Frachtschiffe, auf denen sowohl die Haupt- als auch die Hilfsruederanlage ausschliesslich mit elektrischer Energie betrieben werden, findet Buchstabe b Ziffern i und ii Anwendung; wird jedoch die Hilfsruederanlage von einem vorwiegend für andere Zwecke bestimmten Motor angetrieben, so braucht Buchstabe b Ziffer ii nicht angewendet zu werden, sofern die Verwaltung mit den Schutzvorkehrungen einverstanden ist.
- (ii) Die Motoren und Stromkreise der elektrisch oder elektro-hydraulisch betätigten Hauptruderanlagen sind nur gegen Kurzschluss zu sichern.

Regel 31**Auf Fahrgastschiffen verwendeter flüssiger Brennstoff**

Auf Fahrgastschiffen darf kein fest eingebauter Verbrennungsmotor verwendet werden, dessen Treibstoff einen Flammpunkt von 43°C (oder 110°F) oder weniger hat.

Regel 32**Lage der Notanlagen auf Fahrgastschiffen**

Die Notstromquelle, die Notfeuerlöschpumpen, die Notbilgepumpen, die Kohlendioxydfaschenbatterien für Feuerlöschzwecke und andere Notanlagen, die für die Sicherheit des Schiffes von wesentlicher Bedeutung sind, dürfen auf Fahrgastschiffen nicht vor dem Kollisionsschott angebracht werden.

Regel 33**Verbindung zwischen Brücke und Maschinenraum**

Alle Schiffe müssen mit zwei Einrichtungen für die Übermittlung von Kommandos von der Brücke zum Maschinenraum versehen sein. Eine der Einrichtungen muss ein Maschinentelegraph sein.

Teil D**Feuerschutz**

(In diesem Teil finden die Regeln 34 bis 52 auf Fahrgastschiffe, die mehr als 36 Fahrgäste befördern, die Regeln 35 und 53 auf Fahrgastschiffe, die höchstens 36 Fahrgäste befördern, und die Regeln 35 und 54 auf Frachtschiffe von 4000 und mehr BRT Anwendung.)

Regel 34**Allgemeine Bestimmungen**

(a) Dieser Teil bezweckt, durch genaue Vorschriften über Anordnung und Bauart den grösstmöglichen Brandschutz zu erreichen. Die drei für diese Regeln massgebenden Grundsätze sind:

- (i) Trennung der Unterkunftsräume vom übrigen Schiff durch wärmedämmende und bauliche Unterteilungen;
- (ii) Begrenzen, Löschen oder Anzeigen jedes Brandes am Brandherd;
- (iii) Sicherung der Ausgänge.

(b) Der Schiffskörper, die Aufbauten und Deckshäuser sind durch Schotte vom Typ «A» (wie in Regel 35 Buchstabe c bezeichnet) in senkrechte Hauptbrandabschnitte zu unterteilen; eine weitere Unterteilung dieser Abschnitte erfolgt durch gleichartige Schotte, welche die senkrechten Zugänge umschliessen und schützen und die Unterkunftsräume von den Maschinen-, Lade- und Wirtschaftsräumen sowie anderen Räumen trennen. Ausserdem muss in Ergänzung des Feuerrondendienstes, der Meldesysteme und der Feuerlöscheinrichtungen, wie in Teil «E» vorgeschrieben, eine der nachstehend aufgeführten Schutzmethoden oder eine den Anforderungen der Verwaltung entsprechende Verbindung dieser Methoden in den Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen angewendet werden, um die Ausbreitung eines im Entstehen befindlichen Brandes auf andere Räume zu verhüten:

Methode I. – Einbau einer inneren Schottenunterteilung unter Verwendung von Trennflächen vom Typ «B» (wie in Regel 35 Buchstabe d bezeichnet) im allgemeinen ohne Einbau von Feueranzeige- oder Berieselungssystemen in den Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen; oder

Methode II. – Einbau eines selbsttätigen Berieselungs- und Feuermeldesystems für das Anzeigen und Löschen eines Brandes in allen Räumen, in denen mit dem Entstehen eines Brandes gerechnet werden kann, im allgemeinen ohne eine Beschränkung bezüglich des Typs der inneren Schottenunterteilung in den auf diese Weise geschützten Räumen; oder

Methode III. – Einbau eines Unterteilungssystems in jedem vertikalen Hauptbrandabschnitt durch Trennflächen vom Typ «A» und Typ «B» entsprechend der Bedeutung, Grösse und Art der verschiedenen Raumabschnitte; in allen Räumen, in denen mit dem Entstehen eines Brandes gerechnet werden kann, ist ein selbsttätiges Feueranzeigesystem einzubauen; brennbare und leicht entzündliche Werkstoffe und Einrichtungsgegenstände dürfen nur in beschränktem Mass Verwendung finden; der Einbau eines Berieselungssystems ist jedoch im allgemeinen nicht erforderlich.

Gegebenenfalls geht aus den Überschriften oder Untertiteln der Regeln des vorliegenden Teiles hervor, auf welche Methode oder Methoden die betreffende Regel Anwendung findet.

Regel 35

Begriffsbestimmung

In diesem Teil haben die nachstehend aufgeführten Ausdrücke folgende Bedeutung:

- (a) «Nicht-brennbarer Werkstoff» bedeutet Werkstoff, der weder brennt noch entzündliche Dämpfe in solcher Menge entwickelt, dass sie bei einer Er-

hitzung auf etwa 750°C (oder 1382°F) durch eine kleine Zündflamme entzündet werden können. Jeder andere Werkstoff ist «brennbarer Werkstoff».

- (b) «Normal-Brandversuch» ist ein Versuch, bei dem Probestücke der entsprechenden Schotte oder Decks, die bei einer Fläche von ungefähr 4,65 qm (50 Quadratfuss) und einer Höhe von 2,44 m (8 Fuss) der vorgesehenen Bauart möglichst gleichkommen und gegebenenfalls mindestens eine Stossfuge haben müssen, in einem Brandversuchssofen während der angegebenen Zeit etwa folgenden Temperaturen ausgesetzt werden:

Nach Ablauf der ersten 5 Minuten 538°C (oder 1000°F),

nach Ablauf der ersten 10 Minuten 704°C (oder 1300°F),

nach Ablauf der ersten 30 Minuten 843°C (oder 1550°F),

nach Ablauf der ersten 60 Minuten 927°C (oder 1700°F).

- (c) «Trennflächen vom Typ ‚A‘ oder feuersichere Trennflächen» sind Schotte und Decks, die folgenden Bestimmungen entsprechen:

(i) sie müssen aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff hergestellt sein;

(ii) sie müssen in geeigneter Weise versteift sein;

(iii) sie müssen so gebaut sein, dass sie den Durchgang von Rauch und Flammen bis zur Beendigung des einstündigen Normal-Brandversuchs verhindern;

(iv) sie müssen einen den Anforderungen der Verwaltung entsprechenden und die Art der benachbarten Räume berücksichtigenden Isolierwert haben. Grundsätzlich müssen solche Schotte und Decks, die eine feuersichere Unterteilung zwischen Räumen bilden sollen, welche auf einer Seite diese Trennflächen berührendes Holzwerk, Holzverkleidungen oder anderen brennbaren Werkstoff enthalten, so isoliert sein, dass, wenn eine der beiden Flächen einem einstündigen Normal-Brandversuch ausgesetzt wird, die Durchschnittstemperatur auf der dem Brand abgekehrten Fläche nicht um mehr als 139°C (oder 250°F) über die Anfangstemperatur hinaus ansteigt und an keinem Punkt der Fläche einschliesslich der Stossfuge eine Temperaturerhöhung von mehr als 180°C (oder 325°F) über die Anfangstemperatur hinaus eintritt. An Stellen, an denen nach Ansicht der Verwaltung eine geringere Brandgefahr besteht, kann die Isolierung schwächer gehalten oder fortgelassen werden. Die Verwaltung kann einen Versuch an einer Musterführung mit zusammengebauten Schotten oder Decks vorschreiben, um sicherzustellen, dass den obigen Vorschriften über die Widerstandsfähigkeit und Temperaturerhöhung entsprochen ist.

(d) «Trennflächen vom Typ ‚B‘ oder feuerhemmende Trennflächen» sind Schotte, die so gebaut sind, dass sie eine Brandübertragung bis zum Ablauf der ersten halben Stunde des Normal-Brandversuchs verhindern. Ausserdem müssen sie einen den Anforderungen der Verwaltung entsprechenden und die Art der benachbarten Räume berücksichtigenden

Isolierwert haben. Grundsätzlich müssen derartige Schotte, die eine feuerhemmende Unterteilung zwischen Räumen bilden sollen, aus solchem Werkstoff bestehen, dass, wenn eine der beiden Flächen einem halbstündigen Normal-Brandversuch ausgesetzt wird, die Durchschnittstemperatur auf der dem Brand abgekehrten Fläche nicht um mehr als 139°C (oder 250°F) über die Anfangstemperatur hinaus ansteigt und an keinem Punkt der Fläche einschliesslich der Stossfuge eine Temperaturerhöhung von mehr als 225°C (oder 405°F) über die Anfangstemperatur hinaus eintritt. Bestehen die Füllungen aus nicht-brennbarem Werkstoff, so braucht die vorstehend bezeichnete Begrenzung der Temperaturerhöhung nur während der ersten 15 Minuten des Normal-Brandversuchs eingehalten zu werden; der Versuch muss jedoch bis zum Ablauf der halben Stunde fortgesetzt werden, um die Widerstandsfähigkeit der Füllungen in der üblichen Weise nachzuprüfen. Alle Werkstoffe, die für die Herstellung und den Zusammenbau nicht-brennbarer Trennflächen vom Typ «B» Verwendung finden, müssen selbst nicht-brennbar sein. An Stellen, an denen nach Ansicht der Verwaltung eine geringere Brandgefahr besteht, kann die Isolierung schwächer gehalten oder fortgelassen werden. Die Verwaltung kann einen Versuch an einer Musterausführung mit zusammengebauten Schotten oder Decks vorschreiben, um sicherzustellen, dass den obigen Vorschriften betreffend die Widerstandsfähigkeit und Temperaturerhöhung entsprochen wird.

- (e) «Senkrechte Hauptbrandabschnitte» sind Abschnitte, in die der Schiffskörper, die Aufbauten und die Deckshäuser durch Trennflächen vom Typ «A» unterteilt sind, und deren Durchschnittslänge im allgemeinen in jedem Deck nicht mehr als 40 m (oder 131 Fuss) beträgt.
- (f) «Kontrollstationen» sind Räume, in denen die Funkanlagen, die wichtigsten Navigationseinrichtungen, die Zentrale für die Feuermeldeanlage, der Notgenerator usw. untergebracht sind.
- (g) «Unterkunftsräume» sind Gesellschaftsräume, Gänge, Waschräume, Kabinen, Büroräume, Räume für die Besatzung, Friseurräume, getrennte Anrichten, Verschlussräume und ähnliche Räume.
- (h) «Gesellschaftsräume» sind diejenigen Teile der Unterkunftsräume, die als Hallen, Speiseräume, Salons und ähnliche ständig abgegrenzte Räume Verwendung finden.
- (i) «Wirtschaftsräume» sind Küchen, Hauptanrichten, Vorratsräume (mit Ausnahme der getrennten Anrichten und Verschlussräume), Post- und Kassenräume und ähnliche Räume sowie die Schächte zu diesen Räumen.
- (j) «Laderäume» sind alle Räume, die für die Fracht benutzt werden (einschliesslich der Ladeöltanks) sowie die Schächte zu diesen Räumen.
- (k) «Maschinenräume» sind alle Räume, in denen sich Antriebs-, Hilfs- oder Kühlmaschinenanlagen, Kessel, Pumpen, Werkstätten, Genera-

toren, Maschinen für Lüftungs- und Klimaanlage, Ölübernahmestellen und ähnliche Räume sowie die Schächte zu diesen Räumen befinden.

- (l) «Stahl oder anderer gleichwertiger Werkstoff». – Wird die Bezeichnung «Stahl oder anderer gleichwertiger Werkstoff» gebraucht, so bezeichnet der Ausdruck «gleichwertiger Werkstoff» jeden Werkstoff, der für sich allein oder durch Isolierung einen Gefügezusammenhang und eine Widerstandsfähigkeit hat, die der des Stahls am Ende des vorgeschriebenen Brandversuchs gleichwertig sind (z.B. in geeigneter Weise isoliertes Leichtmetall).
- (m) «Geringes Brandausbreitungsvermögen» bedeutet, dass Flächen mit dieser Bezeichnung unter Berücksichtigung der Brandgefahr in den betreffenden Räumen die Ausbreitung eines Brandes in geeigneter Weise einschränken; diese Eigenschaft ist der Verwaltung durch ein zweckdienliches Prüfverfahren nachzuweisen.

Regel 36

Bauausführung (Methoden I, II und III)

(a) Methode I:

Der Schiffskörper, die Aufbauten, tragenden Schotte, Decks und Deckshäuser müssen aus Stahl oder anderem gleichwertigen Werkstoff bestehen.

(b) Methode II:

- (i) Der Schiffskörper, die Aufbauten, tragenden Schotte, Decks und Deckshäuser müssen aus Stahl oder anderem gleichwertigen Werkstoff bestehen.
- (ii) Wird ein Brandschutz nach Methode II angewendet, so können die Aufbauten z.B. aus Leichtmetall bestehen mit der Massgabe,
- (1) dass der Temperaturanstieg der Metallkonstruktion der Trennflächen vom Typ «A» bei einem Normal-Brandversuch den mechanischen Eigenschaften des Werkstoffs Rechnung trägt;
 - (2) dass ein selbsttätiges Berieselungssystem entsprechend Regel 59 Buchstabe g eingebaut wird;
 - (3) dass geeignete Massnahmen getroffen werden, um sicherzustellen, dass bei einem Brand die Vorkehrungen für die Aufstellung und das Zuwasserlassen der Rettungsboote und -flösse sowie für das Einbooten ebenso wirksam bleiben, wie wenn die Aufbauten aus Stahl hergestellt wären;
 - (4) dass die Decken und Schächte der Kessel- und Maschinenräume aus Stahl hergestellt und angemessen isoliert und dass etwaige Öffnungen sachgemäss angebracht und geschützt sind, um die Ausbreitung eines Brandes zu verhindern.

(c) Methode III:

- (i) Der Schiffskörper, die Aufbauten, tragenden Schotte, Decks und Deckshäuser müssen aus Stahl oder anderem gleichwertigen Werkstoff bestehen.
- (ii) Wird ein Brandschutz nach Methode III angewendet, so können die Aufbauten z. B. aus Leichtmetall bestehen mit der Massgabe,
 - (1) dass der Temperaturanstieg der Metallkonstruktion der Trennflächen vom Typ «A» bei einem Normal-Brandversuch den mechanischen Eigenschaften des Werkstoffs Rechnung trägt;
 - (2) dass der Verwaltung nachgewiesen wird, dass der Anteil an brennbarem Werkstoff in dem betreffenden Teil des Schiffes in angemessener Weise herabgesetzt wird. Die Verkleidungen (z. B. der Decksuntersichten) müssen aus nicht-brennbarem Werkstoff bestehen;
 - (3) dass geeignete Massnahmen getroffen werden, um sicherzustellen, dass bei einem Brand die Vorkehrungen für die Aufstellung und das Zuwasserlassen der Rettungsboote und -flösse sowie für das Einbooten ebenso wirksam bleiben, wie wenn die Aufbauten aus Stahl hergestellt wären;
 - (4) dass die Decken und Schächte der Kessel- und Maschinenräume aus Stahl hergestellt und angemessen isoliert und dass etwaige Öffnungen sachgemäss angebracht und geschützt sind, um die Ausbreitung eines Brandes zu verhindern.

Regel 37

Senkrechte Hauptbrandabschnitte (Methoden I, II und III)

(a) Der Schiffskörper, die Aufbauten und Deckshäuser müssen in senkrechte Hauptbrandabschnitte unterteilt sein. Stufen und Nischen sind auf ein Mindestmass zu beschränken; sind sie jedoch erforderlich, so müssen sie aus Trennflächen vom Typ «A» bestehen.

(b) Soweit durchführbar, müssen die oberhalb des Schottendecks befindlichen Schotte, welche die Begrenzung der senkrechten Hauptbrandabschnitte bilden, in einer Ebene mit den unmittelbar unter dem Schottendeck vorhandenen wasserdichten Schotten liegen.

(c) Diese Schotte müssen von Deck zu Deck und bis zur Aussenhaut oder anderen Begrenzungen reichen.

(d) Für Schiffe mit besonderem Verwendungszweck wie z. B. Kraftwagen- oder Eisenbahnfähren, auf denen der Einbau derartiger Schotte mit dem Verwendungszweck der Schiffe unvereinbar sein würde, sind an deren Stelle gleichwertige und von der Verwaltung besonders zu genehmigende Vorkehrungen zur Kontrolle und Begrenzung eines Brandes vorzusehen.

Regel 38

Öffnungen in den Trennflächen vom Typ «A» (Methoden I, II und III)

(a) Werden Trennflächen vom Typ «A» für den Durchgang von elektrischen Kabeln, Rohrleitungen, Schächten, Kanälen usw. oder durch Träger, Balken oder sonstige schiffbauliche Teile durchbrochen, so sind Massnahmen zu treffen, damit ihre Feuersicherheit nicht beeinträchtigt wird.

(b) In Lüftungsschächten und -kanälen, die durch Schotte der senkrechten Hauptbrandabschnitte führen, sind Brandklappen mit einer geeigneten örtlichen Bedienungsvorrichtung einzubauen, die von beiden Seiten des Schottes betätigt werden kann. Die Bedienungsstellen müssen leicht zugänglich und rot gekennzeichnet sein. Es sind Vorrichtungen anzubringen, die anzeigen, ob die Klappen geöffnet oder geschlossen sind.

(c) Mit Ausnahme der Vermessungsöffnungen und -luken, die zwischen Lade-, Vorrats- und Gepäckräumen sowie zwischen diesen Räumen und den Wetterdecks liegen, müssen für alle Öffnungen fest angebrachte Verschlussvorrichtungen vorhanden sein, die mindestens ebenso feuerfest sein müssen wie die Trennflächen, in die sie eingebaut sind. Sind Trennflächen vom Typ «A» von Vermessungsöffnungen durchbrochen, so sind diese mit Hilfe von Stahlplatten zu verschliessen.

(d) Alle Türen und Türrahmen in Trennflächen vom Typ «A» sowie die Vorrichtungen zur Sicherung des Türverschlusses müssen nach Möglichkeit ebenso feuerfest sein und den Durchgang von Rauch und Flammen ebenso verhindern wie die Schotte, in denen sich die Türen befinden. Wasserdichte Türen brauchen nicht isoliert zu sein.

(e) Jede dieser Türen muss von jeder Seite des Schottes aus durch nur eine Person geöffnet werden können. Feuertüren in senkrechten Hauptbrandabschnitten, die keine wasserdichten Türen sind, müssen sich selbsttätigschliessen und einfache, bei geöffnetem Zustand leicht zu bedienende Auslösevorrichtungen haben. Typ und Konstruktion dieser Türen müssen genehmigt sein; die selbsttätige Schliessvorrichtung muss die Tür noch gegen eine Neigung von $3\frac{1}{2}$ Grad schliessen können.

Regel 39

Schotte innerhalb der senkrechten Hauptbrandabschnitte (Methoden I und III)

(a) Methode I:

(i) In den Unterkunftsräumen müssen alle umschliessenden Schotte, soweit sie nicht Trennflächen vom Typ «A» sein müssen, Trennflächen vom Typ «B» sein und aus nicht-brennbarem Werkstoff bestehen, der jedoch entsprechend Regel 48 mit brennbarem Werkstoff verkleidet werden darf. Alle Tür- und ähnlichen Öffnungen müssen einen Verschluss haben, der dem Schottentyp, in dem sie sich befinden, entspricht.

(ii) Alle Gangschotte müssen von Deck zu Deck reichen. In den Schottentüren vom Typ «B» können Lüftungsöffnungen zugelassen sein, nach Möglichkeit jedoch im unteren Teil. Alle übrigen umschliessenden Schotte müssen sich senkrecht von Deck zu Deck und in der Querrichtung bis zur Aussenhaut oder anderen Begrenzungen erstrecken; sind nicht-brennbare Decken oder Verkleidungen eingebaut, welche die Widerstandsfähigkeit gegen Feuer gewährleisten, so können die Schotte an den Decken oder Verkleidungen abschliessen.

(b) Methode III:

- (i) In den Unterkunftsräumen müssen die umschliessenden Schotte, soweit sie nicht Trennflächen vom Typ «A» sein müssen, Trennflächen vom Typ «B» sein und aus nicht-brennbarem Werkstoff bestehen, der jedoch entsprechend Regel 48 eine Verkleidung aus brennbarem Werkstoff haben darf. Diese Schotte müssen ein ununterbrochenes Netz von feuerhemmenden Wänden bilden, in dem die Oberfläche einer Abteilung im allgemeinen nicht grösser als 120 qm (oder 1300 Quadratfuss), höchstens aber 150 qm (oder 1600 Quadratfuss) sein darf; sie müssen von Deck zu Deck reichen. Alle Türen und ähnlichen Öffnungen müssen einen Verschluss haben, der dem Schottentyp, in dem sie sich befinden, entspricht.
- (ii) Jeder Gesellschaftsraum, der grösser als 150 qm (oder 1600 Quadratfuss) ist, muss durch Trennflächen vom Typ «B» aus nicht-brennbarem Werkstoff umschlossen sein.
- (iii) Auf die Isolierung der Trennflächen vom Typ «A» und «B» kann mit Ausnahme der Trennflächen, welche die Begrenzung der senkrechten Hauptbrandabschnitte, der Kontrollstationen, der Treppenhauschächte und der Gänge bilden, verzichtet werden, wenn die Trennflächen die Aussenhaut des Schiffes bilden oder wenn in der benachbarten Abteilung keine Brandgefahr besteht.
- (iv) Alle Gangschotte müssen Trennflächen vom Typ «B» sein und von Deck zu Deck reichen. Sind Decken eingebaut, so müssen sie aus nicht-brennbarem Werkstoff bestehen. In den Türen können Lüftungsöffnungen zugelassen sein, nach Möglichkeit jedoch im unteren Teil. Alle übrigen Trennschotte müssen sich senkrecht von Deck zu Deck und in der Querrichtung bis zur Aussenhaut oder anderen Begrenzungen erstrecken; sind nicht-brennbare Decken oder Verkleidungen eingebaut, so können die Schotte an den Decken oder Verkleidungen abschliessen.
- (v) Trennflächen vom Typ «B» aus brennbarem Werkstoff müssen einen nicht-brennbaren Kern haben oder zu einem zusammengesetzten Typ gehören, in dessen Innern sich Schichten aus Asbestplatten oder ähnlichem nicht-brennbarem Werkstoff befinden. Die Verwaltung kann jedoch andere Werkstoffe ohne nicht-brennbaren Kern genehmigen unter der Voraussetzung, dass gleichwertige feuerhemmende Eigenschaften gewährleistet sind.

Regel 40

Trennung der Unterkunftsräume von den Maschinen-, Lade- und Wirtschaftsräumen (Methoden I, II und III)

Die Begrenzungsschotte und Decks, welche die Unterkunftsräume von den Maschinen-, Lade- und Wirtschaftsräumen trennen, müssen als Trennflächen vom Typ «A» gebaut sein; der Isolierwert dieser Schotte und Decks muss bei Berücksichtigung der Art der angrenzenden Räume den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

Regel 41

Decksbelag (Methoden I, II und III)

Der unterste Decksbelag in den Unterkunftsräumen, Kontrollstationen, Treppen und Gängen muss aus zugelassenem, schwer entflammbarem Werkstoff bestehen.

Regel 42

Schutz der Treppen in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen (Methoden I, II und III)

(a) Methoden I und III:

- (i) Alle Treppen müssen eine tragende Stahlkonstruktion haben, sofern die Verwaltung nicht die Verwendung von anderem gleichwertigen Werkstoff billigt; sie müssen innerhalb eines durch Trennflächen vom Typ «A» gebildeten Schachtes liegen; diese Schächte müssen wirksame Verschlussvorrichtungen für alle Öffnungen haben, und zwar vom untersten Wohndeck an bis mindestens zu einer Höhe, die einen unmittelbaren Zugang zum offenen Deck ermöglicht; folgende Ausnahmen sind zugelassen:
 - (1) eine nur zwei Decks verbindende Treppe braucht nicht eingeschachtet zu sein, sofern die Widerstandsfähigkeit des durchbrochenen Decks durch geeignete Schotte oder Türen in einem der beiden Decks gewährleistet ist;
 - (2) in einem Gesellschaftsraum brauchen Treppen nicht eingeschachtet zu sein, wenn sie völlig im Innern dieses Raumes liegen.
- (ii) Die Treppenschächte müssen eine unmittelbare Verbindung zu den Gängen und einen ausreichenden Querschnitt haben, um eine Verstopfung durch die Personen zu vermeiden, welche die Treppe in einem Notfall voraussichtlich benutzen müssen; innerhalb der Schächte müssen sich möglichst wenige Unterkunfts- oder andere geschlossene Räume befinden, in denen ein Brand entstehen kann.
- (iii) Die Treppenschachtwände müssen einen der Verwaltung genehmen und die Art der angrenzenden Räume berücksichtigenden Isolierwert

haben. Die Verschlussvorrichtungen für die Öffnungen in Treppenschächten müssen mindestens ebenso feuersicher sein wie die Schachtwände, in die sie eingebaut sind. Die Türen müssen sich mit Ausnahme der wasserdichten Türen selbsttätig schliessen, wie es nach Regel 38 für die senkrechten Hauptbrandabschnitte vorgeschrieben ist.

(b) Methode II:

- (i) Haupttreppen müssen eine tragende Stahlkonstruktion haben, sofern die Verwaltung nicht die Verwendung von anderen gleichwertigen Werkstoffen billigt, die zusammen mit zusätzlichen Feuerschutz- und/oder Löscheinrichtungen nach Auffassung der Verwaltung dieser Konstruktion gleichwertig sind; sie müssen innerhalb eines durch Trennflächen vom Typ «A» gebildeten Schachtes liegen; diese Schächte müssen wirksame Verschlussvorrichtungen für alle Öffnungen haben, und zwar vom untersten Wohndeck an bis mindestens zu einer Höhe, die einen unmittelbaren Zugang zum offenen Deck ermöglicht; folgende Ausnahmen sind zugelassen:
 - (1) eine nur zwei Decks verbindende Treppe braucht nicht eingeschachtet zu sein, sofern die Widerstandsfähigkeit des durchbrochenen Decks durch geeignete Schotte oder Türen in einem der beiden Decks gewährleistet ist;
 - (2) in einem Gesellschaftsraum brauchen Treppen nicht eingeschachtet zu sein, wenn sie völlig im Innern dieses Raumes liegen.
- (ii) Die Treppenschächte müssen eine unmittelbare Verbindung zu den Gängen und einen ausreichenden Querschnitt haben, um eine Verstopfung durch die Personen zu vermeiden, welche die Treppe in einem Notfall voraussichtlich benutzen müssen; innerhalb der Schächte müssen sich möglichst wenige Unterkünfte- oder andere geschlossene Räume befinden, in denen ein Brand entstehen kann.
- (iii) Die Treppenschachtwände müssen einen der Verwaltung genehmen und die Art der angrenzenden Räume berücksichtigenden Isolierwert haben. Die Verschlussvorrichtungen für die Öffnungen in Treppenschächten müssen mindestens ebenso feuersicher sein wie die Schachtwände, in die sie eingebaut sind. Die Türen müssen sich, mit Ausnahme der wasserdichten Türen, selbsttätig schliessen, wie es nach Regel 38 für die senkrechten Hauptbrandabschnitte vorgeschrieben ist.
- (iv) Nebentreppen, besonders solche, die nicht zu den in Regel 68 vorgeschriebenen Ausgängen gehören und nur zwei Decks verbinden, müssen eine tragende Stahlkonstruktion haben, sofern die Verwaltung nicht in besonderen Fällen die Verwendung eines anderen gleichwertigen Werkstoffs zulässt; sie brauchen jedoch nicht innerhalb von Schächten zu liegen, wenn die Widerstandsfähigkeit des Decks durch den Einbau von Berieselungsanlagen für die Nebentreppen gewährleistet ist.

Regel 43

Schutz von Aufzügen (für Fahrgäste und Dienstbetrieb), von senkrechten Licht- und Lüftungsschächten usw. in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen (Methoden I, II und III)

(a) Die Schächte der Fahrgast- und Betriebsaufzüge, die zu den Fahrgasträumen führenden senkrechten Licht- und Lüftungsschächte usw. müssen aus Trennflächen vom Typ «A» bestehen. Die Türen müssen aus Stahl oder anderem gleichwertigen Werkstoff hergestellt und in geschlossenem Zustand mindestens ebenso feuersicher sein wie die Schächte, in die sie eingebaut sind.

(b) Die Aufzugsschächte müssen so eingebaut sein, dass der Durchgang von Rauch und Flammen aus einem Zwischendeck in das andere verhindert wird; sie müssen Verschlussvorrichtungen haben, die Luftzug und Rauch unter Kontrolle halten. Die Isolierung von Aufzugsschächten, die innerhalb von Treppenschächten liegen, ist nicht unbedingt erforderlich.

(c) Hat ein Licht- oder Lüftungsschacht mit mehr als einem Zwischendeck Verbindung und besteht nach Ansicht der Verwaltung die Gefahr, dass Rauch und Flammen aus einem Zwischendeck in ein anderes übergehen können, so müssen Rauchklappen an geeigneten Stellen so eingebaut sein, dass jeder dieser Räume bei einem Brand isoliert werden kann.

(d) Alle sonstigen Schächte (z. B. für elektrische Kabel) müssen so gebaut sein, dass das Übergreifen eines Brandes von einem Zwischendeck oder von einer Abteilung auf andere Räume nicht möglich ist.

Regel 44

Schutz der Kontrollstationen (Methoden I, II und III)

Die Kontrollstationen müssen von den übrigen Teilen des Schiffes durch Schotte und Decks vom Typ «A» getrennt sein.

Regel 45

Schutz der Vorratsräume usw. (Methoden I, II und III)

Die Begrenzungsschotte von Gepäck-, Post- und Vorratsräumen, von Verschlussräumen für Farben und Lampen, von Küchen und ähnlichen Räumen müssen Trennflächen vom Typ «A» sein. Räume für sehr leicht entzündliche Vorräte müssen so liegen, dass eine Gefährdung der Fahrgäste oder der Besatzung im Brandfall auf ein Mindestmass beschränkt wird.

Regel 46

Fenster und Seitenfenster (Methoden I, II und III)

(a) Alle Fenster und Seitenfenster in Schotten, die Unterkunftsräume nach aussen abschliessen, müssen mit einem Rahmen aus Metall oder anderem gleich-

wertigen Werkstoff versehen sein. Das Glas muss durch einen Einsatzrahmen aus Metall gehalten werden.

(b) Alle Fenster und Seitenfenster im Bereich der Unterkunftsräume müssen den Vorschriften über die Widerstandsfähigkeit des Schottentyps entsprechen, in den sie eingebaut sind.

(c) In Räumen, die (1) Hauptantriebsmaschinen oder (2) Kessel mit Ölfeuerung oder (3) Hilfsmaschinen mit Verbrennungsmotoren von insgesamt 1000 oder mehr PS enthalten, sind folgende Vorkehrungen zu treffen:

(i) Oberlichter müssen von aussen schliessbar sein;

(ii) Oberlichter mit Glasscheiben müssen fest angebrachte Aussenblenden aus Stahl oder anderem gleichwertigen Werkstoff haben;

(iii) jedes Fenster, das die Verwaltung in Schächten solcher Räume zulässt, muss ein Festfenster sein und eine fest angebrachte Aussenblende aus Stahl oder anderem gleichwertigen Werkstoff haben;

(iv) die unter den Ziffern i, ii und iii erwähnten Fenster und Oberlichter müssen Scheiben aus Drahtglas haben.

Regel 47

Lüftungssysteme (Methoden I, II und III)

(a) Die Hauptein- und austrittsöffnungen aller Lüftungssysteme müssen im Brandfall von aussen schliessbar sein. Grundsätzlich müssen die Lüfter so angebracht sein, dass die zu den verschiedenen Räumen führenden Kanäle innerhalb des gleichen senkrechten Hauptbrandabschnitts bleiben.

(b) Alle Lüfter mit Kraftantrieb, mit Ausnahme der Laderaum- und Maschinenraumlüfter und jedes anderen nach Buchstabe d vorgeschriebenen Lüftungssystems müssen mit solchen Schaltgeräten versehen sein, dass sie wahlweise von zwei möglichst weit auseinanderliegenden Schaltstellen aus abgestellt werden können. Für Maschinenraumlüfter mit Kraftantrieb sind zwei Schaltstellen vorzusehen, von denen eine von einer ausserhalb der Maschinenräume liegenden Stelle aus bedienbar sein muss.

(c) Die Abzüge der Küchenherde müssen dort, so wie durch Unterkunftsräume geführt sind, mit einer wirksamen Isolierung versehen sein.

(d) Für die unter Deck und ausserhalb der Maschinenräume liegenden Kontrollstationen sind alle praktisch durchführbaren Massnahmen zu treffen, um die einwandfreie Lüftung, Sicht und Rauchfreiheit sicherzustellen, damit die Maschinen und Geräte in diesen Räumen im Brandfall überwacht werden und reibungslos weiterbetrieben werden können. Für diese Kontrollstationen sind zwei wahlweise zu betätigende und völlig voneinander getrennte Zulüfter vorzusehen; ihre Eintrittsöffnungen sind so anzubringen, dass die Gefahr eines gleichzeitigen Eindringens von Rauch auf ein Mindestmass beschränkt wird. Die Verwaltung kann auf die Anwendung dieser Vorschriften bei Räumen verzichten, die auf einem offenen Deck liegen und sich nach einem solchen hin öffnen, oder

dort, wo örtlich vorgesehene Verschlussvorrichtungen die gleiche Wirkung haben würden.

Regel 48

Einzelheiten der Bauart (Methoden I und III)

(a) Methode I:

Ausser in Lade-, Post- und Gepäckräumen oder in Wirtschaftskühlräumen müssen alle Verkleidungen, Fussböden, Decken und Isolierungen aus nicht-brennbarem Werkstoff bestehen. Die Gesamtmenge brennbarer Verschalungen, Leisten, Verzierungen und Furniere eines Unterkunfts- oder Gesellschaftsraums darf ein Volumen nicht überschreiten, das dem eines die Gesamtfläche der Decke und der Wände bedeckenden Furniers von 2,54 mm (oder $\frac{1}{10}$ Zoll) Stärke entspricht. Alle freiliegenden Flächen in den Gängen und Treppenschächten sowie in blinden oder unzugänglichen Räumen müssen ein geringes Brandausbreitungsvermögen haben.

(b) Methode III

Die Verwendung von brennbarem Werkstoff jeder Art, wie z.B. nicht-imprägniertes Holz, Furniere, Decken, Vorhänge, Teppiche usw., muss auf ein angemessenes und durchführbares Mass beschränkt sein. In grossen Gesellschaftsräumen müssen die Fussböden und die Träger der Wand- und Deckenverkleidungen aus Stahl oder einem gleichwertigen Werkstoff bestehen. Alle freiliegenden Flächen in Gängen oder Treppenschächten sowie in blinden oder unzugänglichen Räumen müssen ein geringes Brandausbreitungsvermögen haben.

Regel 49

Verschiedenes (Methoden I, II und III)

Vorschriften, die für alle Bauteile des Schiffes gelten

(a) Farben, Lacke und ähnliche Stoffe auf Nitrozellulose- oder anderer leicht entzündlicher Basis dürfen nicht verwendet werden.

(b) Rohrleitungen, die durch Trennflächen vom Typ «A» oder «B» geführt werden, müssen aus einem von der Verwaltung zugelassenen Werkstoff bestehen, welcher der Temperatur Rechnung trägt, die diese Trennflächen aushalten müssen. Rohrleitungen für Öl oder andere brennbare Flüssigkeiten müssen aus einem Werkstoff bestehen, den die Verwaltung unter Berücksichtigung der Brandgefahr zugelassen hat. Hitzeempfindliche Werkstoffe dürfen nicht für Aussenbordspigatte, sanitäre Abflussrohre und andere Austritte verwendet werden, die sich nahe der Wasserlinie oder an einem Ort befinden, an dem ihr Versagen im Brandfall die Gefahr eines Wassereintruchs zur Folge haben kann.

Vorschriften für Unterkunfts- und Wirtschaftsräume

(c) (i) Hinter Decken, Tüfelungen und Verkleidungen befindliche Hohlräume müssen durch gut dichtende Abschirmungen in Abständen von höchstens 13,73 m (oder 45 Fuss) wirksam gegen Luftzug unterteilt sein.

- (ii) In senkrechter Richtung müssen diese Hohlräume, einschliesslich der hinter den Verkleidungen der Treppen, Schächte usw. befindlichen, in Höhe jedes Decks geschlossen sein.

(d) Decken und Schotte müssen so ausgeführt sein, dass ohne Beeinträchtigung der Brandschutzwirkung jede Rauchentwicklung an unbeobachteten und unzugänglichen Stellen durch den Feuerrundendienst festgestellt werden kann; dies gilt nicht für Räume, in denen nach Ansicht der Verwaltung kein Brand ausbrechen kann.

(e) Die verdeckten Flächen aller Schotte, Verkleidungen, Tüfelungen, Treppen, Holzböden usw. in den Unterkunftsräumen müssen ein geringes Brandausbreitungsvermögen haben.

(f) Werden elektrische Heizkörper verwendet, so müssen sie fest angebracht und so gebaut sein, dass die Brandgefahr auf ein Mindestmass beschränkt wird. Die Heizkörper dürfen keine freiliegenden Heizdrähte haben, deren Hitze Kleidungsstücke, Gardinen oder andere ähnliche Gegenstände versengen oder in Brand setzen kann.

Regel 50

Laufbildfilme (Methoden I, II und III)

Filme auf Zellulosebasis dürfen in Filmvorführungsanlagen an Bord von Schiffen nicht verwendet werden.

Regel 51

Selbsttätige Berieselungs- sowie Feuermelde- und -anzeigesysteme (Methode II)

Auf Schiffen, auf denen nach Methode II verfahren wird, muss ein der Regel 59 entsprechendes selbsttätiges Berieselungs- und Feuermeldesystem eingebaut und so eingerichtet sein, dass es alle von Fahrgästen oder Besatzung benutzten oder für den Dienstbetrieb vorgesehenen geschlossenen Räume schützt, mit Ausnahme der Räume, in denen keine wesentliche Brandgefahr besteht.

Regel 52

Selbsttätige Feuermelde- und Feueranzeigesysteme (Methode III)

Auf Schiffen, auf denen nach Methode III verfahren wird, muss ein zugelassenes Feueranzeigesystem eingebaut und so eingerichtet sein, dass es jeden Brand in allen von Fahrgästen oder Besatzung benutzten oder für den Dienstbetrieb vorgesehenen geschlossenen Räumen (mit Ausnahme von Räumen, in denen keine wesentliche Brandgefahr besteht) feststellt und das Vorhandensein sowie Anzeichen eines Brandes und den Brandort selbsttätig an einer oder mehreren Stellen oder Stationen anzeigt, an denen dies von den Offizieren und der Besatzung am schnellsten festgestellt werden kann.

Regel 53

Fahrgastschiffe, die höchstens 36 Fahrgäste befördern

(a) Ausser Regel 35 gelten für Schiffe, die höchstens 36 Fahrgäste befördern, die Regeln 36, 37, 38, 40, 41, 43 Buchstabe a, 44, 45, 46, 49 Buchstaben a, b und f sowie Regel 50. Sind auf Grund der vorerwähnten Regeln isolierte Trennflächen vom Typ «A» vorgeschrieben, so kann die Verwaltung eine schwächere Isolierung zulassen, als in Regel 35 Buchstabe c Ziffer iv vorgesehen.

(b) Ausser den unter Buchstabe a erwähnten Regeln finden folgende Vorschriften Anwendung:

- (i) alle Treppenschächte und Ausgänge in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen müssen aus Stahl oder anderem geeigneten Werkstoff bestehen;
- (ii) Maschinenraumlüfter mit Kraftantrieb müssen von einer leicht zugänglichen Stelle ausserhalb der Maschinenräume aus abgestellt werden können;
- (iii) soweit nicht alle umschliessenden Schotte in Unterkunftsräumen den Vorschriften der Regeln 39 Buchstabe a und 48 Buchstabe a entsprechen, müssen solche Schiffe mit einem selbsttätigen Feueranzeigesystem entsprechend Regel 52 versehen sein; in Unterkunftsräumen müssen die Gangschotte aus Stahl oder aus Wänden vom Typ «B» bestehen.

Regel 54

Frachtschiffe von 4000 und mehr BRT

(a) Der Schiffskörper, die Aufbauten, tragenden Schotte, Decks und Deckshäuser müssen aus Stahl bestehen, soweit nicht die Verwaltung in besonderen Fällen wegen geringerer Brandgefahr die Verwendung anderer geeigneter Werkstoffe genehmigt.

(b) In den Unterkunftsräumen müssen die Gangschotte aus Stahl oder aus Wänden vom Typ «B» bestehen.

(c) Die Fussböden in Unterkunftsräumen auf Decks, die den oberen Abschluss von Maschinen- und Laderäumen bilden, müssen schwer entflammbar sein.

(d) Die inneren Treppenschächte unterhalb des Wetterdecks müssen aus Stahl oder anderem geeigneten Werkstoff bestehen. Aufzugschächte für die Besatzung innerhalb der Unterkünfte müssen aus Stahl oder gleichwertigem Werkstoff bestehen.

(e) Schotte von Küchen, Farben-, Lampen- und Bootsmannsvorratsräumen, soweit sie neben Unterkunftsräumen liegen, und von etwaigen Notgeneratorkäusen müssen aus Stahl oder anderem gleichwertigen Werkstoff bestehen.

(f) In Unterkunfts- und Maschinenräumen dürfen Farben, Lacke und ähnliche Stoffe auf Nitrozellulose- oder anderer leicht entzündlicher Basis nicht verwendet werden.

(g) Rohrleitungen für Öl oder andere brennbare Flüssigkeiten müssen aus einem von der Verwaltung unter Berücksichtigung der Brandgefahr zugelassenen Werkstoff bestehen. Hitzeempfindliche Werkstoffe dürfen nicht für Aussenbordspeigatte, sanitäre Abflussrohre und andere Austritte verwendet werden, die sich nahe der Wasserlinie oder an einem Ort befinden, an dem ihr Versagen im Brandfall die Gefahr eines Wassereinbruchs zur Folge haben kann.

(h) Werden elektrische Heizkörper verwendet, so müssen sie fest angebracht und so gebaut sein, dass die Brandgefahr auf ein Mindestmass beschränkt wird. Die Heizkörper dürfen keine freiliegenden Heizdrähte haben, deren Hitze Kleidungsstücke, Gardinen oder andere ähnliche Gegenstände versengen oder in Brand setzen kann.

(i) Filme auf Zellulosebasis dürfen in Filmvorführungsanlagen an Bord von Schiffen nicht verwendet werden.

(j) Maschinenraumlüfter mit Kraftantrieb müssen von einer leicht zugänglichen Stelle ausserhalb der Maschinenräume aus abgestellt werden können.

Teil E

Feueranzeige und -löschung auf Fahrgastschiffen und Frachtschiffen

(Dieser Teil findet auf Fahrgast- und Frachtschiffe Anwendung, mit Ausnahme der Regeln 59 und 64, die nur auf Fahrgastschiffe, und der Regel 65, die nur auf Frachtschiffe Anwendung finden.)

Anmerkung: Die Regeln 56 bis 63 legen die Bedingungen fest, denen die in den Regeln 64 und 65 erwähnten Vorrichtungen entsprechen müssen.

Regel 55

Begriffsbestimmungen

In diesem Teil bedeutet, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, der Ausdruck

- (a) «Länge des Schiffes» die Länge zwischen den Loten.
- (b) «Vorgeschrieben» in diesem Teil vorgeschrieben.

Regel 56

Pumpen, Feuerlöschrohrleitungen, Anschlussstutzen und Schläuche

- (a) Gesamtleistung der Feuerlöschpumpen
 - (i) Auf Fahrgastschiffen müssen die vorgeschriebenen Feuerlöschpumpen bei dem nachstehend vorgeschriebenen Wasserdruck eine Wassermenge für die Brandbekämpfung abgeben, die mindestens zwei Dritteln der

Fördermenge der für das Schiff vorgeschriebenen Bilgepumpen entspricht, wenn sie als solche eingesetzt werden.

- (ii) Auf Frachtschiffen müssen die vorgeschriebenen Feuerlöschpumpen ausser den Notpumpen (falls solche vorhanden sind) bei dem nachstehend vorgeschriebenen Wasserdruck eine Wassermenge für die Brandbekämpfung abgeben, welche mindestens vier Dritteln der Fördermenge entspricht, die nach Regel 18 für jede Bilgepumpe mit Einzelantrieb auf einem Fahrgastschiff gleicher Abmessungen vorgeschrieben ist, wenn die Bilgepumpe als solche eingesetzt wird. An Stelle der in Regel 18 Buchstabe i erwähnten Begriffsbestimmungen L, B und D gilt das folgende:

L = Länge zwischen den Loten

B = grösste Breite auf Spannten

D = Seitenhöhe bis zum Schottendeck, gemessen auf halber Schiffslänge.

Auf Frachtschiffen braucht die Gesamtfördermenge der Feuerlöschpumpen nicht grösser als 180 Tonnen je Stunde zu sein.

(b) Feuerlöschpumpen

- (i) Feuerlöschpumpen müssen Einzelantrieb haben. Sanitär-, Ballast-, Bilge- oder allgemeine Betriebspumpen können als Feuerlöschpumpen gelten, sofern sie für gewöhnlich nicht als Ölpumpen verwendet werden oder bei gelegentlicher Verwendung als Öl- oder Förderpumpen mit geeigneten Umschaltvorrichtungen versehen sind.
- (ii) Jede der vorgeschriebenen Feuerlöschpumpen (mit Ausnahme der in Regel 65 vorgeschriebenen Notpumpe) muss eine Leistung von mindestens 80 v.H. der vorgeschriebenen, durch die Anzahl der vorgeschriebenen Feuerlöschpumpen geteilten Gesamtleistung haben und muss in jedem Fall mindestens die beiden vorgeschriebenen Wasserstrahlen abgeben können. Diese Feuerlöschpumpen müssen das Hauptfeuerlöschsystem in der vorgeschriebenen Weise versorgen können.
- Sind mehr als die vorgeschriebene Anzahl von Pumpen vorhanden, so muss ihre Leistung den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.
- (iii) Alle Feuerlöschpumpen sind mit Sicherheitsventilen zu versehen, wenn die Pumpen einen Druck entwickeln können, der grösser ist als der zugelassene Betriebsdruck der Rohrleitungen, Anschlussstutzen und Schläuche. Diese Ventile müssen so angebracht und eingestellt sein, dass ein unzulässiger Druck an irgendeiner Stelle des Hauptfeuerlöschsystems verhindert wird.

(c) Druck in der Hauptfeuerlöschleitung

- (i) Der Durchmesser der Hauptfeuerlösch- und der Feuerlöschabzweigeleitungen muss für die wirksame Verteilung der grössten vorgeschriebenen Wassermenge von zwei gleichzeitig arbeitenden Feuerlöschpumpen ausreichen; dies gilt nicht für Frachtschiffe, bei denen der

Durchmesser nur für die Abgabe von 140 Tonnen je Stunde auszureichen braucht.

- (ii) Wenn zwei gleichzeitig arbeitende Pumpen durch die unter Buchstabe g vorgesehenen Strahlrohre die unter Ziffer i des vorliegenden Buchstabens bezeichnete Wassermenge über benachbarte Anschlussstutzen abgeben, muss bei allen Anschlussstutzen folgender Mindestdruck gehalten werden:

Fahrgastschiffe

4000 und mehr BRT

3,2 kg/cm² (oder 45 Pfund/Quadratzoll)

1000 und mehr BRT, aber weniger als 4000 BRT

2,8 kg/cm² (oder 40 Pfund/Quadratzoll)

unter 1000 BRT entsprechend den Vorschriften der Verwaltung;

Frachtschiffe:

6000 und mehr BRT

2,8 kg/cm² (oder 40 Pfund/Quadratzoll)

1000 und mehr BRT, aber weniger als 6000 BRT

2,6 kg/cm² (oder 37 Pfund/Quadratzoll)

unter 1000 BRT entsprechend den Vorschriften der Verwaltung.

(d) Anzahl und Verteilung der Anschlussstutzen

Anzahl und Verteilung der Anschlussstutzen müssen derart sein, dass mindestens zwei nicht vom gleichen Anschlussstutzen ausgehende Wasserstrahlen, deren einer durch einen aus einer einzigen Schlauchlänge bestehenden Schlauch gespeist wird, jede Stelle eines in Fahrt befindlichen Schiffes erreichen, soweit sie den Fahrgästen oder der Besatzung normalerweise zugänglich ist.

(e) Rohrleitungen und Anschlussstutzen

- (i) Hitzeempfindliche Werkstoffe dürfen für Hauptfeuerlöschleitungen nur bei ausreichendem Schutz verwendet werden. Die Rohrleitungen und Anschlussstutzen müssen so angebracht sein, dass die Feuerlöschschläuche leicht angeschlossen werden können. Auf Schiffen, die Decksladung befördern können, müssen die Anschlussstutzen jederzeit leicht zugänglich sein; die Leitungen müssen möglichst so verlegt werden, dass die Gefahr einer Beschädigung durch die betreffende Ladung vermieden wird. Schlauchkupplungen und Strahlrohre müssen untereinander austauschbar sein, sofern nicht für jeden Anschlussstutzen auf dem Schiff ein eigener Schlauch mit Strohlrohr vorgesehen ist.
- (ii) Hähne oder Ventile sind an den Rohrleitungen so anzubringen, dass jeder Feuerlöschschlauch abgenommen werden kann, während die Feuerlöschpumpen in Betrieb sind.

(f) Feuerlöschschläuche

Feuerlöschschläuche müssen aus einem von der Verwaltung zugelassenen Werkstoff bestehen; ihre Länge muss ausreichen, um Wasserstrahlen auf jede

Stelle richten zu können, wo ihr Einsatz nötig ist. Ihre grösste Länge muss den Anforderungen der Verwaltung entsprechen. Jeder Schlauch ist mit einem Strahlrohr und den erforderlichen Kupplungen zu versehen. Die in diesen Regeln als «Feuerlöschschläuche» bezeichneten Schläuche und die erforderlichen Zubehörteile und Werkzeuge müssen einsatzbereit und sichtbar in der Nähe der Schlauchanschluss- oder -verbindungsstutzen aufbewahrt werden.

(g) Strahlrohre

- (i) Für die Zwecke dieses Teiles muss der normale Mündungsdurchmesser der Strahlrohre 12 Millimeter (oder $\frac{1}{2}$ Zoll), 16 Millimeter (oder $\frac{5}{8}$ Zoll) und 20 Millimeter (oder $\frac{3}{4}$ Zoll) betragen oder diesen Grössen möglichst nahekommen. Strahlrohre mit einem grösseren Durchmesser können zugelassen werden, wenn den Vorschriften des Buchstaben b Ziffer ii entsprochen ist.
- (ii) Für Unterkunfts- und Wirtschaftsräume genügt ein Strahlrohr mit einem Mündungsdurchmesser von 12 Millimetern (oder $\frac{1}{2}$ Zoll).
- (iii) Für Maschinenräume und auf freien Decks müssen die Strahlrohrmündungen so gross sein, dass von der kleinsten Pumpe aus mit zwei Wasserstrahlen bei dem unter Buchstabe c erwähnten Druck die grösste Wassermenge abgegeben werden kann.

(h) Internationaler Landanschluss.

Der nach Regel 64 Buchstabe d und Regel 65 Buchstabe d vorgeschriebene, an Bord einzubauende internationale Landanschluss muss der nachstehenden Beschreibung und der beigefügten Skizze entsprechen.

Aussendurchmesser: 178 mm (oder 7 Zoll),

Innendurchmesser: 64 mm (oder $2\frac{1}{2}$ Zoll),

Schraubenkreisdurchmesser: 132 mm (oder $5\frac{1}{4}$ Zoll),

Löcher: 4, jedes mit 19 mm (oder $\frac{3}{4}$ Zoll) Durchmesser, in gleichem Abstand voneinander und zum äusseren Rand der Flanschen offen,

Flanschdicke: mindestens 14,5 mm (oder $\frac{9}{16}$ Zoll),

Schrauben: 4, jede mit 16 mm (oder $\frac{5}{8}$ Zoll) Durchmesser und 50 mm (oder 2 Zoll) Länge,

Oberfläche des Flansches: glatt,

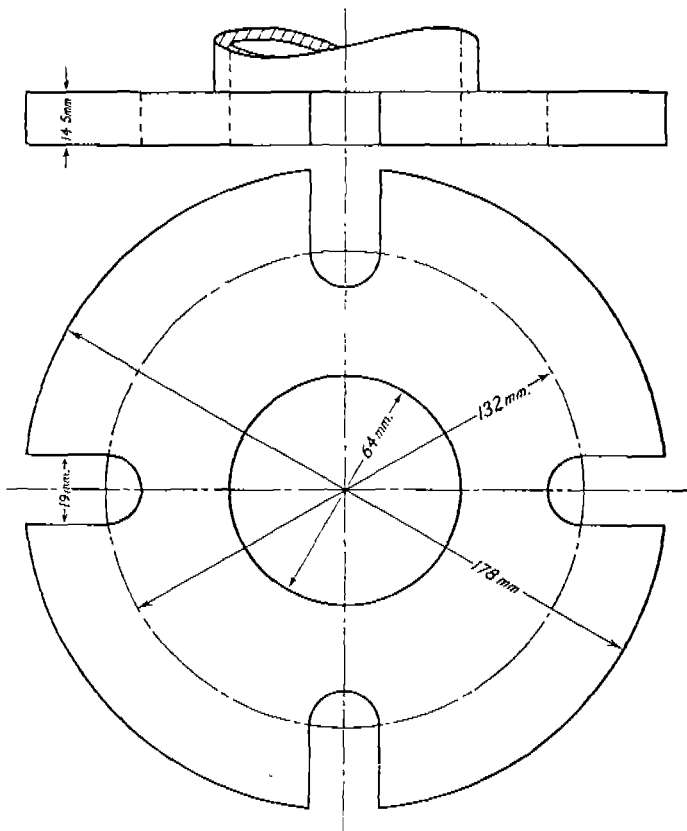
Werkstoff: jeder für einen Betriebsdruck von 10,5 kg/cm² (oder 150 englische Pfund/Quadrat Zoll) geeignete,

Dichtungsringe: jeder für einen Betriebsdruck von 10,5 kg/cm² (oder 150 englische Pfund/Quadrat Zoll) geeignete.

Der Anschluss muss aus einem Werkstoff hergestellt sein, der sich für einen Betriebsdruck von 10,5 kg/cm² (oder 150 englische Pfund/Quadrat Zoll) eignet. Der Flansch muss auf einer Seite eine ebene Oberfläche und auf der anderen Seite eine fest angebrachte Kupplung haben, die auf die Anschlussstutzen und Schläuche des Schiffes passt. Der Anschluss muss zusammen mit einer Dichtung aus einem für einen Betriebsdruck von 10,5 kg/cm² (oder 150 englische Pfund/

Quadratzoll) geeigneten Werkstoff, mit vier 16 mm (oder $\frac{5}{8}$ Zoll) dicken Schrauben von 50 mm (oder 2 Zoll) Länge und 8 Unterlegscheiben an Bord aufbewahrt werden.

Internationaler Landanschluss (Schiff)



Regel 57

Feuerlöschgeräte (Handfeuerlöscher und nicht tragbare Feuerlöscher)

- (a) Typ und Konstruktion aller Feuerlöschgeräte müssen zugelassen sein.
- (i) Der Inhalt der vorgeschriebenen Nass-Handfeuerlöscher darf nicht mehr als 13,5 Liter (oder 3 Gallonen) und nicht weniger als 9 Liter (oder 2 Gallonen) betragen. Andere Feuerlöscher dürfen keine geringere Handlichkeit als die Nass-Handfeuerlöscher von 13,5 Liter (oder 3 Gallonen) Inhalt und keine geringere Löschwirkung als die Nass-Handfeuerlöscher von 9 Liter (oder 2 Gallonen) Inhalt haben.
 - (ii) Die Verwaltung entscheidet über die Gleichwertigkeit der Feuerlöscher.

(b) Reservefüllungen müssen entsprechend den von der Verwaltung festzusetzenden Vorschriften vorhanden sein.

(c) Feuerlöscher mit einem Löschmittel, das entweder von sich aus oder während seiner Verwendung giftige Gase abgibt, sind nicht gestattet. Für Funkräume und Schalttafeln können Löscher, die höchstens 1,136 Liter (oder 1 Viertलगallone) Tetrachlorkohlenstoff oder ein ähnliches Mittel enthalten, von der Verwaltung unter der Voraussetzung zugelassen werden, dass sie zusätzlich zu den in diesem Teil vorgeschriebenen Feuerlöschern vorhanden sind.

(d) Die Feuerlöscher müssen in regelmässigen Zeitabständen geprüft und den von der Verwaltung vorgeschriebenen Proben unterzogen werden.

(e) Einer der für die Verwendung in einem bestimmten Raum vorgesehenen Handfeuerlöscher muss in der Nähe des Zugangs zu diesem Raum aufbewahrt werden.

Regel 58

Feuererstickung durch Gas oder Dampf für Maschinen- und Laderäume

(a) Ist die Verwendung von Gas oder Dampf als Feuerlöschmittel in Maschinen- oder Laderäumen vorgesehen, so sind die erforderlichen Rohrleitungen zur Weiterleitung des Gases oder Dampfes mit Bedienungsventilen oder -hähnen zu versehen, die leicht zu erreichen und so angebracht sind, dass sie bei Ausbruch eines Brandes nicht sogleich abgeschnitten werden können. Auf den Bedienungsventilen oder -hähnen ist deutlich anzugeben, zu welchen Abteilungen die Rohrleitungen führen. Es sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um zu verhindern, dass Gas oder Dampf irrtümlich in eine Abteilung geleitet wird. Werden Laderäume, die an eine Gas- oder Dampff Feuerlöschanlage angeschlossen sind, als Fahrgasträume verwendet, so muss während dieser Zeit die gas- oder dampfführende Anschlussleitung blindgeflanscht werden.

(b) Die Rohrleitungen sind so anzubringen, dass eine wirksame Verteilung des feuererstickenden Gases oder Dampfes gewährleistet ist. Wird Dampf in grossen Laderäumen verwendet, so müssen mindestens zwei Rohre vorhanden sein, von denen das eine im vorderen und das andere im achteren Teil des Laderäume zu verlegen ist; die Rohre müssen tief im Raum und möglichst weit von der Bordwand entfernt liegen.

(c) (i) Wird Kohlendioxyd als Feuerlöschmittel in Laderäumen verwendet, so muss die Menge des verfügbaren freien Gases mindestens 30 v.H. des Bruttoraumgehalts des grössten für sich abschliessbaren Laderäume betragen.

(ii) Wird Kohlendioxyd als Feuerlöschmittel in Räumen mit Kesseln oder Verbrennungsmotoren verwendet, so muss die Menge des verfügbaren freien Gases mindestens der grösseren der folgenden Mengen entsprechen:

(1) 40 v.H. des Bruttoraumgehalts des grössten Raumes einschliesslich des Schachtes bis zu einer Ebene, in welcher die waagerechte Fläche des Schachtes 40 v.H. oder geringer ist als diejenige des Raumes; oder

(2) 35 v. H. des Gesamtraumgehalts des grössten Raumes einschliesslich des Schachtes;

die vorstehend genannten Hundertsätze können für Frachtschiffe von weniger als 2000 BRT auf 35 v. H. bzw. 30 v. H. gesenkt werden; sind zwei oder mehr Räume mit Kesseln oder Verbrennungsmotoren nicht vollständig voneinander getrennt, so sind sie als eine einzige Abteilung anzusehen.

- (iii) Wird Kohlendioxyd als Feuerlöschmittel sowohl für Laderäume als auch für Räume mit Kesseln oder Verbrennungsmotoren verwendet, so braucht die Gasmenge nicht grösser zu sein als die Höchstmenge, die entweder für den grössten Lade- oder für den grössten Maschinenraum vorgeschrieben ist.
- (iv) Für die Zwecke dieses Buchstaben wird das Gasvolumen auf der Grundlage von 0,56 Kubikmeter je Kilogramm (oder 9 Kubikfuss je englisches Pfund) errechnet.
- (v) Wird Kohlendioxyd als Feuerlöschmittel für Räume mit Kesseln oder Verbrennungsmotoren verwendet, so muss das fest verlegte Rohrleitungssystem innerhalb von zwei Minuten dem Raum 85 v. H. der vorgeschriebenen Gasmenge zuführen können.

(d) Wird ein Gaserzeuger zur Versorgung einer festen, für Laderäume bestimmten Feuererstickungsanlage eingesetzt, so muss er während 72 Stunden ununterbrochen ein Volumen freien Gases erzeugen können, das mindestens 25 v. H. des Bruttoreumgehalts des grössten auf diese Weise geschützten Raumes entspricht.

(e) Wird Dampf als Feuerlöschmittel in Laderäumen verwendet, so müssen der oder die für die Lieferung dieses Dampfes verfügbaren Kessel stündlich mindestens 1 kg Dampf für je 0,75 Kubikmeter (oder 1 englisches Pfund je 12 Kubikfuss) des Bruttoreumgehalts des grössten Laderaums erzeugen können. Ausserdem muss der Verwaltung nachgewiesen werden, dass der Dampf sofort verfügbar und nicht vom Anzünden der Kessel abhängig ist, dass die vorgeschriebene Menge bis zum Ende der Reise fortlaufend geliefert werden kann, und zwar zusätzlich zu der Dampfmenge, die für den normalen Betrieb des Schiffes einschliesslich seines Antriebs benötigt wird, und dass Einrichtungen für die Erzeugung von zusätzlichem Speisewasser vorhanden sind, um dieser Vorschrift zu entsprechen.

(f) Es muss eine Vorrichtung vorhanden sein, die vor Abgabe von feuererstickendem Gas in irgendeinem Betriebsraum ein hörbares Warnzeichen gibt.

Regel 59

Selbsttätige Berieselungssysteme auf Fahrgastschiffen

(a) Jedes nach Regel 51 für den Feuerschutz vorgeschriebene selbsttätige Berieselungssystem muss jederzeit einsatzbereit sein und keiner zusätzlichen

Massnahme seitens der Besatzung bedürfen, um in Gang gesetzt zu werden. Ist ein solches System eingebaut, so muss es ständig unter dem erforderlichen Druck stehen und über eine laufende Wasserversorgung verfügen.

(b) Das System muss in Abschnitte unterteilt sein, deren Anzahl durch die Verwaltung bestimmt wird; durch Einbau selbsttätiger Feuermelder müssen das Vorhandensein oder Anzeichen eines Brandes sowie der Brandort an einer oder mehreren geeigneten Stellen oder Stationen angezeigt werden.

(c) Die für die Wasserversorgung der Berieselungsdüsen vorgesehene Pumpe oder Pumpen müssen bei einem in dem System entstehenden Druckabfall selbsttätig anlaufen. Es muss eine Verbindung mit der Hauptfeuerlöschleitung vorhanden sein, die mit einem abschliessbaren Ventil und einem Rückschlagventil versehen ist.

(d) Jede Pumpe muss so leistungsfähig sein, dass sie bei gleichzeitigem Betrieb einer von der Verwaltung zu bestimmenden Anzahl von Berieselungsdüsen diese laufend in ausreichender Menge und mit dem erforderlichen Druck mit Wasser versorgen kann.

(e) Für die Speisung der Seewasserpumpen, Luftkompressoren und selbsttätigen Meldeanlagen müssen mindestens zwei Energiequellen vorhanden sein. Bei elektrischem Antrieb müssen ein Hauptgenerator und eine Notstromquelle vorhanden sein. Eine Versorgung erfolgt von der Hauptschalttafel über nur für diesen Zweck verlegte gesonderte Zuleitungen. Diese Zuleitungen müssen zu einem in der Nähe der Berieselungsanlage angebrachten Umschalter führen, der normalerweise auf die von der Notschalttafel kommende Zuleitung geschaltet ist. Der Umschalter muss deutlich gekennzeichnet sein; es darf kein weiterer Schalter in diese Zuleitungen eingebaut werden.

(f) Die Berieselungsdüsen müssen bei Temperaturen in Tätigkeit treten, die von der Verwaltung festgesetzt werden. Die Prüfung aller selbsttätigen Anlagen in regelmässigen Zeitabständen muss gewährleistet sein.

(g) Wird Methode II des Brandschutzes bei einem Fahrgastschiff mit Aufbauten aus einer Aluminiumlegierung angewendet, so muss die gesamte Berieselungsanlage mit Pumpe, Druckwasserbehälter und Luftverdichter mit dem Einverständnis der Verwaltung an einer Stelle untergebracht werden, die genügend weit von den Kessel- und Maschinenräumen entfernt ist. Führen die Zuleitungen vom Notgenerator zur Berieselungsanlage durch brandgefährdete Räume, so müssen die Kabel von feuerfestem Typ sein.

Regel 60

Fest eingebaute Schaumfeuerlöschsysteme

(a) Jedes vorgeschriebene, fest eingebaute Schaumfeuerlöschsystem muss eine Schaummenge abgeben, welche die grösste Fläche, über die sich flüssiger Brennstoff ausbreiten kann, mit einer 15 cm (oder 6 Zoll) starken Schicht bedeckt.

(b) Dieses System muss von einer oder mehreren leicht zugänglichen, ausserhalb des zu schützenden Raumes liegenden Stellen aus bedient werden, die bei Ausbruch eines Brandes nicht sogleich abgeschnitten werden können.

Regel 61

Feueranzeigesysteme

(a) Alle vorgeschriebenen Feueranzeigesysteme müssen das Vorhandensein oder Anzeichen eines Brandes sowie den Brandort selbsttätig anzeigen. Die Anzeiger werden auf der Brücke oder anderen Kontrollstationen, die eine unmittelbare Verbindung mit der Brücke haben, zentral zusammengefasst. Die Verwaltung kann die Aufteilung der Anzeiger auf mehrere Stellen gestatten.

(b) Auf Fahrgastschiffen müssen die beim Betrieb der vorgeschriebenen Feueranzeigesysteme verwendeten elektrischen Geräte durch zwei voneinander unabhängige Energiequellen gespeist werden; eine von ihnen muss eine Notstromquelle sein.

(c) Das Feuermeldesystem muss an den unter Buchstabe a erwähnten Zentralstationen Licht- und Schallsignale auslösen. Anzeigesysteme für Laderäume brauchen keine Schallsignale abzugeben.

Regel 62

Fest eingebaute Druckwasser-Sprühsysteme für Maschinen- und Kesselräume

(a) Fest eingebaute Druckwasser-Sprühsysteme für Kesselräume mit ölbefeuerten Kesseln und für Maschinenräume mit Verbrennungsmotoren sind mit Sprühdüsen eines zugelassenen Typs zu versehen.

(b) Anzahl und Verteilung der Düsen müssen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen und eine wirksame Wasserverteilung in den zu schützenden Räumen gewährleisten. Die Düsen müssen oberhalb der Bilgen, Tankdecken und anderen Stellen eingebaut werden, über die sich Brennstoff ausbreiten kann, sowie oberhalb anderer besonders feuergefährlicher Stellen in den Kessel- und Maschinenräumen.

(c) Das System kann in Gruppen unterteilt sein, deren Gruppenventile von leicht zugänglichen Stellen aus betätigt werden können; diese müssen ausserhalb der zu schützenden Räume liegen und beim Ausbruch eines Brandes nicht sogleich abgeschnitten werden können.

(d) Das System muss unter dem notwendigen Druck gehalten werden; die Pumpe für die Wasserversorgung muss bei einem in dem System entstehenden Druckabfall selbsttätig anlaufen.

(e) Die Pumpe muss alle Gruppen des Systems in jeder zu schützenden Abteilung mit dem erforderlichen Druck gleichzeitig versorgen können. Die Pumpe und ihre Schaltvorrichtungen sind ausserhalb des oder der zu schützenden Räume anzuordnen. Ein Brand in dem oder den durch das Wassersprühsystem zu schützenden Räumen darf dieses nicht ausser Betrieb setzen.

(f) Insbesondere ist dafür zu sorgen, dass die Sprühdüsen nicht durch Unreinheiten im Wasser oder durch Korrosion der Rohrleitungen, Düsen, Ventile und Pumpen verstopft werden.

Regel 63

Brandschutzausrüstung

(a) Jede Brandschutzausrüstung muss aus einem Atemschutzgerät, einer Rettungsleine, einer Sicherheitslampe und einer Axt bestehen, die den Vorschriften dieser Regel entsprechen.

(b) Das Atemschutzgerät muss von einem zugelassenen Typ sein; es darf sein:

(i) Ein Rauchhelm oder eine Rauchmaske, ausgestattet mit einer geeigneten Luftpumpe und einem so langen Luftschlauch, dass jede Stelle der Lade- oder Maschinenräume in ausreichendem Abstand von der Luke oder Zugangstür vom offenen Deck aus begangen werden kann. Wäre zu diesem Zweck eine Schlauchlänge von mehr als 36 m (oder 120 Fuss) erforderlich, so muss statt dessen oder zusätzlich entsprechend der Entscheidung der Verwaltung ein unabhängiges Atemschutzgerät vorhanden sein.

(ii) Ein unabhängiges Atemschutzgerät mit einer von der Verwaltung festgesetzten Betriebsdauer.

(c) Am Gürtel oder Riemen jedes Atemschutzgeräts muss eine feuerfeste Rettungsleine von ausreichender Länge und Festigkeit mit einem Karabinerhaken befestigt sein.

(d) Die Sicherheitslampe (Traglampe) muss von einem zugelassenen Typ sein. Diese Sicherheitslampen müssen eine elektrische Stromquelle und eine Brenndauer von mindestens drei Stunden haben.

(e) Die Axt muss den Vorschriften der Verwaltung entsprechen.

Regel 64

Vorschriften für Fahrgastschiffe

(a) Wachdienst und Feueranzeige

(i) Auf allen Fahrgastschiffen ist ein wirksamer Feuerrondendienst zu unterhalten, damit jeder Ausbruch eines Brandes rechtzeitig entdeckt werden kann. Von Hand zu betätigende Feuermelder müssen in allen Unterkunftsräumen für Fahrgäste und Besatzung vorhanden sein, um es dem Feuerrondendienst zu ermöglichen, die Alarmmeldung unverzüglich an die Brücke oder eine Feuer-Kontrollstation zu leiten.

(ii) Es muss ein zugelassenes Feuermelde- oder Feueranzeigesystem vorhanden sein, welches das Vorhandensein oder Anzeichen eines Brandes sowie den Brandort in allen nach Ansicht der Verwaltung dem Feuerrondendienst nicht zugänglichen Schiffsteilen selbsttätig anzeigt; die Anzeige muss an der oder den geeigneten Stellen oder Stationen erfolgen, wo sie von den Offizieren und der Besatzung am schnellsten fest-

gestellt werden kann; eine Ausnahme ist zulässig, wenn der Verwaltung nachgewiesen wird, dass das Schiff Fahrten von so beschränkter Dauer durchführt, dass die Anwendung dieser Vorschrift unangemessen wäre.

(b) Feuerlöschpumpen und Feuerlöschrohrleitungen

Jedes Fahrgastschiff muss mit Feuerlöschpumpen, Feuerlöschrohrleitungen, Anschlussstutzen und Schläuchen versehen sein, die den Vorschriften der Regel 56 sowie den nachstehenden Vorschriften entsprechen.

- (i) Jedes Fahrgastschiff von 4000 und mehr BRT muss über mindestens drei Feuerlöschpumpen mit eigenem Antrieb und jedes Fahrgastschiff von weniger als 4000 BRT mit mindestens zwei solcher Pumpen ausgerüstet sein.
- (ii) Auf jedem Fahrgastschiff von 1000 und mehr BRT müssen die Seewassereinträge, die Pumpen und ihre Energiequellen so angeordnet sein, dass ein in einer Abteilung ausgebrochener Brand nicht alle Feuerlöschpumpen ausser Betrieb setzt.
- (iii) Auf jedem Fahrgastschiff von weniger als 1000 BRT müssen die Anlagen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

(c) Feuerlösch-Anschlussstutzen, Schläuche und Strahlrohre

- (i) Jedes Fahrgastschiff ist mit der von der Verwaltung für ausreichend erachteten Anzahl von Feuerlöschschläuchen zu versehen. Für jeden nach Regel 56 Buchstabe d vorgeschriebenen Anschlussstutzen muss mindestens ein Feuerlöschschlauch vorhanden sein; die Schläuche dürfen nur für Feuerlöschzwecke oder für die Prüfung der Feuerlöschrichtungen bei Feuerschutzübungen und Besichtigungen der Anlagen verwendet werden.
- (ii) In Unterkunfts-, Betriebs- und Maschinenräumen müssen Anzahl und Lage der Anschlussstutzen den Vorschriften der Regel 56 Buchstabe d auch dann entsprechen, wenn alle wasserdichten Türen und alle Türen in den Schotten der senkrechten Hauptbrandabschnitte geschlossen sind.
- (iii) Auf jedem Fahrgastschiff müssen Vorkehrungen getroffen sein, damit jeder Teil der leeren Laderäume von mindestens zwei Wasserstrahlen erreicht werden kann.
- (iv) Alle Anschlussstutzen in den Maschinenräumen von Fahrgastschiffen mit ölbefeuerten Kesseln oder Antrieb durch Verbrennungsmotoren sind mit Schläuchen auszustatten, die entweder zusätzlich zu den in Regel 56 Buchstabe f vorgeschriebenen Strahlrohren mit Düsen zum Sprühen von Wasser auf Öl oder mit Mehrzweck-Strahlrohren ausgerüstet sind.

(d) Internationaler Landanschluss

- (i) Jedes Fahrgastschiff von 1000 und mehr BRT muss über mindestens einen internationalen Landanschluss verfügen, der den Bestimmungen der Regel 56 entspricht.

(ii) Es müssen Vorkehrungen vorhanden sein, um einen solchen Anschluss auf jeder Schiffsseite zu verwenden.

(e) Handfeuerlöscher in Unterkünfte- und Wirtschaftsräumen

In den Unterkünfte- und Wirtschaftsräumen jedes Fahrgastschiffes müssen zugelassene Handfeuerlöscher vorhanden sein, deren Beschaffenheit und Anzahl den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

(f) Fest eingebaute Einrichtungen zur Feuererstickung durch Gas in Laderäumen

(i) Die Laderäume der Fahrgastschiffe von 1000 und mehr BRT sind durch ein fest eingebautes System zur Feuererstickung durch Gas zu schützen, das den Vorschriften der Regel 58 entspricht.

(ii) Ist der Verwaltung nachgewiesen worden, dass ein Fahrgastschiff Fahrten von so beschränkter Dauer durchführt, dass die Anwendung der Ziffer i unangemessen wäre, sowie bei Fahrgastschiffen von weniger als 1000 BRT, so müssen die für Laderäume vorgesehenen Löscheinrichtungen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

(g) Feuerlöschanlagen in Kesselräumen usw.

Jedes Fahrgastschiff muss in Räumen mit ölbefeuerten Haupt- oder Hilfskesseln sowie in Räumen, in denen sich Teile der Ölfeuerungsanlage oder Setztanks befinden, mit folgenden Anlagen ausgerüstet sein:

(i) Eine der folgenden fest eingebauten Feuerlöschanlagen:

- (1) ein Druckwassersprühsystem, das den Vorschriften der Regel 62 entspricht;
- (2) eine Vorrichtung zur Feuererstickung durch Gas, die den Vorschriften der Regel 58 entspricht;
- (3) eine fest eingebaute Schaumfeuerlöschanlage, die den Vorschriften der Regel 60 entspricht. (Die Verwaltung kann für die Brandbekämpfung oberhalb der Flurplatten fest eingebaute oder tragbare Anlagen für die Verwendung von Druckwasser oder Schaum vorschreiben.)

Sind Maschinen- und Kesselräume nicht vollständig voneinander getrennt oder kann Heizöl vom Kesselraum in die Maschinenräume fließen, so müssen Maschinen- und Kesselräume zusammen als eine Abteilung angesehen werden.

(ii) An jedem Kesselbedienungsstand und in jedem Raum, in dem sich Teile der Ölfeuerungsanlage befinden, müssen mindestens zwei zugelassene Handfeuerlöscher für die Abgabe von Schaum oder einem anderen zugelassenen Mittel zur Löschung von Ölbränden vorhanden sein.

In jedem Kesselraum muss mindestens ein zugelassener Schaumfeuerlöscher von mindestens 136 Litern (oder 30 Gallonen) Inhalt oder ein anderes gleichwertiges Gerät vorhanden sein. Für diese Feuerlöscher

müssen auf Trommeln gewickelte Schläuche vorhanden sein, mit denen jeder Teil der Kesselräume und der Räume erreicht werden kann, in denen sich Teile der Ölfeuerungsanlage befinden.

- (iii) An jedem Kesselbedienungsstand muss sich ein Behälter mit Sand, mit Soda getränktem Sägemehl oder mit anderen zugelassenen Trockenstoffen in einer von der Verwaltung vorgeschriebenen Menge befinden. Statt dessen kann auch ein zugelassener Handfeuerlöscher eingesetzt werden.

(h) **Brandbekämpfungsanlagen in Räumen mit Verbrennungsmotoren**

Werden Verbrennungsmotoren (1) als Hauptantrieb oder (2) als Hilfsmaschinen mit einer Gesamtleistung von mindestens 1000 WPS verwendet, so muss jedes Fahrgastschiff mit folgenden Einrichtungen versehen sein:

- (i) Es muss eine der unter Buchstabe g Ziffer i vorgeschriebenen fest eingebauten Anlagen vorhanden sein.
- (ii) In jedem Maschinenraum müssen ein zugelassener Schaumfeuerlöscher mit mindestens 45 Litern (oder 10 Gallonen) Inhalt oder ein anderes gleichwertiges Gerät sowie ein zugelassener Handschaumfeuerlöscher für jede angefangenen 1000 WPS vorhanden sein; die Gesamtzahl dieser Handfeuerlöscher darf nicht kleiner als zwei und braucht nicht grösser als sechs zu sein.

(i) **Brandbekämpfungsanlagen in Räumen mit Dampfturbinen, für die keine fest eingebauten Anlagen vorgeschrieben sind**

Die Verwaltung hat besonders zu prüfen, welche Feuerlöschanlagen für Räume mit Dampfturbinen erforderlich sind, die durch wasserdichte Schotten von den Kesselräumen getrennt sind.

(j) **Brandschutzausrüstung**

Jedes Fahrgastschiff muss mindestens zwei Brandschutzausrüstungen mitführen, die den Vorschriften der Regel 63 entsprechen. Hat das Schiff mehr als 10 000 BRT, so sind mindestens drei Ausrüstungen und bei mehr als 20 000 BRT mindestens vier Ausrüstungen mitzuführen. Diese Ausrüstungen sind in gebrauchsfertigem Zustand an genügend weit voneinander entfernten Stellen aufzubewahren.

Regel 65

Vorschriften für Frachtschiffe

(a) **Anwendung**

Finden auf kleinere Frachtschiffe wegen ihres geringen, die festgesetzte Mindestgrösse unterschreitenden Bruttoreaumgehalts keine besonderen Vorschriften Anwendung, so müssen die Feueranzeige- und Feuerlöschanlagen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

(b) **Feuerlöschpumpen und Feuerlöschrohrleitungen**

Ein Frachtschiff muss mit Feuerlöschpumpen, Feuerlöschrohrleitungen, Anschlussstutzen und Schläuchen versehen sein, die den Vorschriften der Regel 56 sowie den nachstehenden Vorschriften entsprechen:

- (i) Jedes Frachtschiff von 1000 und mehr BRT muss über mindestens zwei Pumpen mit eigenem Antrieb verfügen.
 - (ii) Wenn auf einem Frachtschiff von 1000 und mehr BRT ein Brand in einer Abteilung alle Pumpen ausser Betrieb setzen kann, muss eine andere Anlage zur Lieferung von Löschwasser für die Brandbekämpfung vorhanden sein. Auf einem Frachtschiff von 2000 und mehr BRT muss diese zweite Anlage eine fest eingebaute Notpumpe mit eigenem Antrieb sein. Diese Notpumpe muss entsprechend den Vorschriften der Verwaltung zwei Wasserstrahlen liefern.
- (c) Feuerlösch-Anschlussstutzen, Schläuche und Strahlrohre
- (i) Frachtschiffe von 1000 und mehr BRT haben für jeweils 30 m (oder 100 Fuss) Schiffslänge einen mit Kupplung und Strahlrohr versehenen Feuerschlauch sowie einen zur Gesamtzahl dieser Schläuche hinzuzurechnenden zusätzlichen Schlauch, mindestens aber insgesamt fünf Schläuche mitzuführen. In dieser Zahl sind die für Maschinen- oder Kesselräume vorgeschriebenen Schläuche nicht enthalten. Die Verwaltung kann die Zahl der vorgeschriebenen Schläuche heraufsetzen, um sicherzustellen, dass jederzeit Schläuche in genügender Zahl vorhanden und greifbar sind, wobei der Schiffstyp und der Verwendungszweck des Schiffes zu berücksichtigen sind.
 - (ii) In Unterkunfts-, Betriebs- und Maschinenräumen müssen Anzahl und Lage der Anschlussstutzen den Vorschriften der Regel 56 Buchstabe d entsprechen.
 - (iii) Auf jedem Frachtschiff müssen Vorkehrungen getroffen sein, damit jeder Teil der leeren Laderäume von mindestens zwei Wasserstrahlen erreicht werden kann.
 - (iv) Alle Anschlussstutzen in den Maschinenräumen von Frachtschiffen mit ölbefeuerten Kesseln oder Antrieb durch Verbrennungsmotoren sind mit Schläuchen auszustatten, die entweder zusätzlich zu den in Regel 56 Buchstabe f vorgeschriebenen Strahlrohren mit Düsen zum Sprühen von Wasser auf flüssigen Brennstoff oder mit Mehrzweck-Sprühdüsen ausgerüstet sind.
- (d) Internationaler Landanschluss
- (i) Jedes Frachtschiff von 1000 und mehr BRT muss über mindestens einen internationalen Landanschluss verfügen, der den Bestimmungen der Regel 56 entspricht.
 - (ii) Es müssen Möglichkeiten vorhanden sein, um einen solchen Anschluss auf jeder Schiffseite zu verwenden.
- (e) Handfeuerlöcher in Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen
- In den Unterkunfts- und Wirtschaftsräumen jedes Frachtschiffes müssen zugelassene Handfeuerlöcher vorhanden sein, deren Beschaffenheit und Anzahl den Anforderungen der Verwaltung entsprechen; auf Schiffen von 1000 und mehr BRT müssen mindestens fünf dieser Feuerlöcher vorhanden sein.

- (f) Fest eingebaute Einrichtungen zur Feuererstickung durch Gas in Laderäumen
- (i) Die Laderäume der Frachtschiffe von 2000 und mehr BRT sind durch ein fest eingebautes System zur Feuererstickung durch Gas zu schützen, das den Vorschriften der Regel 58 entspricht. Die Verwaltung kann die Verwendung von Dampf an Stelle von feuererstickendem Gas gestatten, wenn die Einrichtungen der Regel 58 Buchstabe e entsprechen.
 - (ii) Auf Tankschiffen können Schaumfeuerlöschanlagen, deren Verteiler innerhalb oder ausserhalb der Tanks liegen, als geeigneter Ersatz für feuererstickende Gase oder Dämpfe zugelassen werden. Die Einzelheiten solcher Anlagen müssen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.
 - (iii) Die Verwaltung kann Ausnahmen von den Vorschriften der Ziffern i und ii bei Laderäumen von Schiffen (mit Ausnahme der Tanks eines Tankschiffes) zulassen,
 - (1) wenn die Laderäume Lukendeckel aus Stahl sowie wirksame Verschlussmittel für alle Lüftungskanäle und andere zu den Laderäumen führende Öffnungen haben,
 - (2) wenn das Schiff lediglich für die Beförderung solcher Ladungen wie Erz, Kohle oder Getreide gebaut und bestimmt ist,
 - (3) wenn der Verwaltung nachgewiesen wird, dass das Schiff Fahrten von derart beschränkter Dauer durchführt, dass die Anwendung dieser Vorschriften unzweckmässig wäre.
 - (iv) Jedes Frachtschiff muss zusätzlich zu den Vorschriften dieser Regel bei der Beförderung von Sprengstoffen, deren Art oder Menge nach Kapitel VII Regel 8 eine Beförderung auf Fahrgastschiffen nicht zulässt, den folgenden Vorschriften entsprechen:
 - (1) Dampf darf zur Erstickung eines Brandes nicht in einer Abteilung verwendet werden, in der Sprengstoffe aufbewahrt werden. Im Sinne dieser Nummer gelten als «Abteilungen» alle Räume, die zwischen zwei benachbarten festen Schotten liegen, einschliesslich des unteren und aller darüber liegenden Laderäume. Ein Schutzdeckraum, der nicht durch stählerne Schotte unterteilt ist, deren Öffnungen durch stählerne Verschlussplatten verschlossen werden können, gilt im Sinne dieser Nummer in seiner Gesamtheit als eine Abteilung. Sind stählerne Schotte mit Öffnungen eingebaut, die durch stählerne Verschlussplatten verschlossen werden können, so können die unterteilten Räume auf dem Schutzdeck als Teil der darunter liegenden Abteilung oder Abteilungen angesehen werden.
 - (2) Ausserdem muss in jeder Abteilung, in der Sprengstoffe gelagert sind, sowie in den benachbarten Abteilungen, in denen Ladung gefahren wird, ein Rauch- oder Feueranzeigesystem vorhanden sein.

(g) Feuerlöschanlagen in Kesselräumen usw.

Jedes Frachtschiff von 1000 und mehr BRT muss in Räumen mit ölbefeuerten Haupt- oder Hilfskesseln sowie in Räumen, in denen sich Teile der Ölfeuerungsanlage oder Setztanks befinden, mit folgenden Anlagen ausgerüstet sein:

- (i) eine der folgenden fest eingebauten Feuerlöschanlagen:
 - (1) ein Druckwassersprühsystem, das den Vorschriften der Regel 62 entspricht;
 - (2) eine Vorrichtung zur Feuererstickung durch Gas, die den Vorschriften der Regel 58 entspricht;
 - (3) eine fest eingebaute Schaumfeuerlöschanlage, die den Vorschriften der Regel 60 entspricht. (Die Verwaltung kann für die Brandbekämpfung oberhalb der Flurplatten fest eingebaute oder tragbare Anlagen für die Verwendung von Druckwasser oder Schaum vorschreiben.)

Sind Maschinen- und Kesselräume nicht vollständig voneinander getrennt oder kann flüssiger Brennstoff vom Kesselraum in die Maschinenraumbilgen fließen, so müssen Maschinen- und Kesselräume als eine Abteilung angesehen werden.

- (ii) An jedem Kesselbedienungsstand und in jedem Raum, in dem sich Teile der Ölfeuerungsanlage befinden, müssen mindestens zwei zugelassene und geeignete Handfeuerlöscher für die Abgabe von Schaum oder einem anderen zugelassenen Mittel zur Löschung von Ölbränden vorhanden sein. Zusätzlich muss für jeden Brenner mindestens ein Handfeuerlöscher gleicher Art mit einer Leistung von 9 Litern (oder 2 Gallonen) vorhanden sein; die Gesamtleistung des oder der zusätzlichen, für einen Kesselraum vorgesehenen Handfeuerlöscher braucht jedoch nicht mehr als 45 Liter (10 Gallonen) zu betragen.
- (iii) An jedem Kesselbedienungsstand muss sich ein Behälter mit Sand, mit sodagetränktem Sägemehl oder mit anderen zugelassenen Trockenstoffen in einer von der Verwaltung vorgeschriebenen Menge befinden. Statt dessen kann auch ein zugelassener Handfeuerlöscher eingesetzt werden.

(h) Brandbekämpfungsanlagen in Räumen mit Verbrennungsmotoren

Werden Verbrennungsmotoren (1) als Hauptantrieb oder (2) als Hilfsmaschinen mit einer Gesamtleistung von mindestens 1000 WPS verwendet, so muss jedes Frachtschiff von 1000 und mehr BRT mit folgenden Einrichtungen versehen sein:

- (i) Es muss eine der unter Buchstabe g Ziffer i vorgeschriebenen fest eingebauten Anlagen vorhanden sein.
- (ii) In jedem Maschinenraum muss ein zugelassener Schaumfeuerlöscher mit mindestens 45 Litern (oder 10 Gallonen) Inhalt oder ein anderes gleichwertiges Gerät sowie ein zugelassener Handschaumfeuerlöscher

für jede angefangenen 1000 WPS vorhanden sein; die Gesamtzahl der Handfeuerlöcher darf nicht kleiner als zwei und braucht nicht grösser als sechs zu sein.

(i) Brandbekämpfungsanlagen in Räumen mit Dampfturbinen, für die keine fest eingebauten Anlagen vorgeschrieben sind

Die Verwaltung hat besonders zu prüfen, welche Feuerlöschanlagen für Räume mit Dampfturbinen erforderlich sind, die durch wasserdichte Schotte von den Kesselräumen getrennt sind.

(j) Brandschutzausrüstung

Jedes Frachtschiff muss mindestens eine Brandschutzausrüstung mitführen die den Vorschriften der Regel 63 entspricht.

Regel 66

Sofortige Verwendungsbereitschaft der Brandbekämpfungsanlagen

Die Feuerlöschanlagen auf neuen und vorhandenen Fahrgast- und Frachtschiffen sind in gutem Betriebszustand zu halten und müssen während der Fahrt jederzeit zum sofortigen Einsatz bereit sein.

Regel 67

Zulassung gleichwertiger Vorkehrungen

Ist in diesem Teil ein bestimmter Typ von Geräten, Anlagen, Löschmitteln oder Einrichtungen vorgesehen, so kann jeder andere Typ von Geräten usw. zugelassen werden, wenn der Verwaltung nachgewiesen wird, dass seine Wirksamkeit nicht geringer ist.

Teil F

Allgemeine Brandschutzmassnahmen

(Teil F findet auf Fahrgast- und Frachtschiffe Anwendung)

Regel 68

Ausgänge

(a) Fahrgastschiffe

(i) Bei allen für Fahrgäste und Besatzung vorgesehenen Aufenthalts- und Arbeitsräumen mit Ausnahme der Maschinenräume müssen die Treppen und Leitern so angeordnet sein, dass es möglich ist, rasch zum Einbootungsdeck zu gelangen. Insbesondere sind folgende Bestimmungen zu beachten:

(1) unter dem Schottendeck müssen alle wasserdichten Abteilungen sowie alle gleichermassen abgegrenzten Räume bzw. Raumgrup-

pen zwei Ausgänge haben, von denen mindestens einer nicht durch wasserdichte Türen führt. Unter gebührender Berücksichtigung der Beschaffenheit und Lage der betreffenden Räume und der Anzahl von Personen, die normalerweise darin untergebracht oder beschäftigt werden können, kann die Verwaltung auf einen dieser Ausgänge verzichten;

- (2) oberhalb des Schottendecks sind in allen Hauptbrandabschnitten sowie in allen gleichermassen abgegrenzten Räumen bzw. Raumgruppen mindestens zwei geeignete Ausgänge vorzusehen, von denen mindestens einer zu einer Treppe führen muss, die einen Ausgang nach oben bildet;
 - (3) mindestens einer der Ausgänge muss aus einem leicht erreichbaren Treppenschacht bestehen, der von unten an beginnend bis zum Einbootungsdeck nach Möglichkeit einen ständigen Brandschutz bietet. Breite, Anzahl und stetiger Verlauf der Treppen müssen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.
- (ii) Im Bereich der Maschinenanlagen muss jeder Maschinenraum, Wellentunnel und Kesselraum zwei Ausgänge haben, von denen einer aus einer wasserdichten Tür bestehen darf. In Maschinenräumen, die keine wasserdichte Tür haben, müssen beide Ausgänge aus zwei so weit wie möglich voneinander entfernt liegenden stählernen Leitergruppen bestehen, die zu Türen im Schacht führen, welche ebenso weit voneinander entfernt liegen und von denen aus das Bootsdeck erreicht werden kann. Bei Schiffen von weniger als 2000 BRT kann die Verwaltung unter gebührender Berücksichtigung der Grösse und Lage des Schachtes auf die Anwendung dieser Vorschrift verzichten.

(b) Frachtschiffe

- (i) Bei allen für Fahrgäste und Besatzung vorgesehenen Aufenthalts- und Arbeitsräumen mit Ausnahme der Maschinenräume müssen die Treppen und Leitern so angeordnet sein, dass es möglich ist, rasch zum Bootsdeck zu gelangen.
- (ii) Für Maschinenräume gelten die Vorschriften des Buchstaben a Ziffer ii.

Regel 69

Vorrichtung zum Abstellen von Maschinen und Absperren von Ölsaugeleitungen

(a) Es müssen Vorrichtungen vorhanden sein, um die Lüfter für die Maschinen- und Laderäume abzustellen und um alle Türen, Lüftungskanäle, rings um die Schornsteine liegenden Räume und sonstige Öffnungen zu solchen Räumen zu schliessen. Diese Vorrichtungen müssen bei einem Brand von einer ausserhalb der Räume liegenden Stelle aus betätigt werden können.

(b) Die Antriebsmaschinen für Druck- und Saugzuggebläse, Heizöltrimmpumpen, Heizölbetriebspumpen und andere entsprechende Brennstoffpumpen

müssen mit ausserhalb des Aufstellungsraums befindlichen Bedienungsvorrichtungen versehen sein, damit sie bei einem im Aufstellungsraum auftretenden Brand abgestellt werden können.

(c) Jede Heizölsaugleitung eines oberhalb des Doppelbodens befindlichen Vorrats-, Setz- oder Tagestanks ist mit einem Hahn oder Ventil zu versehen, die bei einem Brand im Aufstellungsraum von einer ausserhalb dieses Raumes liegenden Stelle aus geschlossen werden können. Sofern Tieftanks in Wellen- oder Rohrtunneln liegen, sind an den Tanks Absperrventile anzubringen; jedoch ist in diesem Fall ausserhalb des oder der Tunnel ein zusätzliches Ventil anzubringen, um bei einem Brand die Saugleitung abstellen zu können.

Regel 70

Brandschutzpläne

Auf jedem Fahrgastschiff und, soweit anwendbar, auf jedem Frachtschiff müssen zur Unterrichtung der Schiffsoffiziere ständig Übersichtspläne ausgehängt werden; diese müssen deutlich für jedes Deck bezeichnen die Kontrollstationen, die verschiedenen, durch feuerfeste Schotte gebildeten Brandabschnitte, die durch feuerhemmende Schotte unterteilten Abschnitte (soweit vorhanden), dazu Einzelheiten über die Feuermelde- und Feueranzeigesysteme, die Berieselungsanlage (soweit vorhanden), die Feuerlöscheinrichtungen, die Zugänge zu den verschiedenen Abteilungen, Decks usw. sowie das Lüftungssystem einschliesslich der Angaben über die Abschaltung der Lüfter, die Lage der Sperrklappen und die Kennziffern der für jeden Abschnitt vorgesehenen Lüfter. Abweichend davon kann die Verwaltung die vorerwähnten Angaben in einem Leitfaden zusammenfassen lassen, von dem ein Exemplar jedem Offizier ausgehängt werden und ein Exemplar jederzeit an einer zugänglichen Stelle an Bord verfügbar sein muss. Pläne und Leitfäden sind auf dem neuesten Stand zu halten; jede Veränderung ist baldmöglichst nachzutragen.

Kapitel III

Rettungsmittel usw.

Regel 1

Anwendung

(a) Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, findet dieses Kapitel auf neue Schiffe auf Auslandfahrt wie folgt Anwendung:

Teil A. – Fahrgastschiffe und Frachtschiffe.

Teil B. – Fahrgastschiffe.

Teil C. – Frachtschiffe.

(b) Bei vorhandenen Schiffen auf Auslandsfahrt, die noch nicht den Vorschriften dieses Kapitels über neue Schiffe entsprechen, sind die Einrichtungen auf jedem Schiff von der Verwaltung zu prüfen, um, soweit dies durchführbar und zweckmässig ist, möglichst bald eine wesentliche Übereinstimmung mit den Vorschriften dieses Kapitels zu erzielen. Die in Regel 27 Buchstabe b Ziffer i vorgesehene Möglichkeit darf auf vorhandene Schiffe jedoch nur mit der Massgabe angewendet werden,

- (i) dass den Regeln 4, 8, 14, 18 und 19 sowie Regel 27 Buchstaben a und b entsprochen ist;
- (ii) dass die im Einklang mit Regel 27 Buchstabe b mitgeführten Rettungsflösse den Vorschriften der Regel 15 oder 16 und der Regel 17 entsprechen; und
- (iii) dass die Gesamtzahl der Personen an Bord nicht auf Grund der Tatsache erhöht wird, dass Rettungsflösse mitgeführt werden.

Teil A

Allgemeines

(Teil A gilt sowohl für Fahrgastschiffe wie für Frachtschiffe)

Regel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Kapitels

(a) bezeichnet der Ausdruck «beschränkte Auslandsfahrt» eine Auslandsfahrt, in deren Verlauf ein Schiff sich nicht weiter als 200 Seemeilen von einem Hafen oder Ort entfernt, zu dem Fahrgäste und Besatzung in Sicherheit gebracht werden können, und bei der die Entfernung zwischen dem letzten Anlaufhafen des Staates, in dem die Reise beginnt, und dem Bestimmungshafen, in dem die Reise endet, nicht mehr als 600 Seemeilen beträgt;

(b) bezeichnet der Ausdruck «Rettungsfluss» ein Rettungsfluss, das der Regel 15 oder 16 entspricht;

(c) bezeichnet der Ausdruck «zugelassene Aussetzvorrichtung» eine von der Verwaltung zugelassene Vorrichtung, die es ermöglicht, vom Einbootungsplatz aus ein mit der zugelassenen Anzahl von Personen voll besetztes Rettungsfluss mit seiner Ausrüstung zu Wasser zu lassen;

(d) bezeichnet der Ausdruck «geprüfter Rettungsbootmann» jedes Besatzungsmitglied, das Inhaber eines nach Regel 32 ausgestellten Befähigungszeugnisses ist;

(e) bezeichnet der Ausdruck «Rettungsgerät» ein schwimmendes Gerät (ausser Rettungsbooten, Rettungsflößen, Rettungsringen und Rettungswesten), das zum Tragen einer bestimmten Anzahl im Wasser befindlicher Personen be-

stimmt und von solcher Bauart ist, dass es seine Form und seine besonderen Eigenschaften beibehält.

Regel 3

Befreiungen

(a) Erachtet die Verwaltung in Anbetracht der geringen Gefahr und der besonderen Bedingungen der Reise die Anwendung aller Vorschriften dieses Kapitels für unzweckmässig oder unnötig, so kann sie insoweit einzelne Schiffe oder Schiffsklassen, die sich im Verlauf ihrer Reise nicht mehr als 20 Seemeilen vom nächsten Land entfernen, von der Befolgung der Vorschriften dieses Kapitels befreien.

(b) Die Verwaltung kann Fahrgastschiffe auf Auslandfahrt, die in einem besonderen Verkehr wie beispielsweise der Pilgerfahrt eine grosse Anzahl von Fahrgästen ohne Schlafplatz befördern, von der Befolgung der Vorschriften dieses Kapitels befreien, wenn nach ihrem Dafürhalten die Befolgung nicht durchzusetzen ist; dies gilt mit der Massgabe,

- (i) dass hinsichtlich der Ausrüstung mit Rettungsbooten und anderen Rettungsmitteln sowie hinsichtlich des Feuerschutzes die vollständigste Vorsorge getroffen wird, die mit den Eigenheiten dieses Verkehrs vereinbar ist;
- (ii) dass alle diese Boote und Rettungsmittel sofort verwendbar im Sinne der Regel 4 sind;
- (iii) dass für jede Person an Bord eine Rettungsweste vorhanden ist;
- (iv) dass Massnahmen getroffen werden, um allgemeine, auf die Eigenheiten dieses Verkehrs anwendbare Vorschriften aufzustellen. Diese Vorschriften sind im Einvernehmen mit denjenigen Vertragsregierungen aufzustellen, die gegebenenfalls an der Beförderung solcher Fahrgäste in diesem Verkehr unmittelbar interessiert sind.

Ungeachtet irgendwelcher Bestimmungen dieses Übereinkommens bleiben die Simla-Regeln von 1931 für Staaten, die sie angenommen haben, so lange in Kraft, bis die auf Grund des Buchstaben b Ziffer iv der vorliegenden Regel aufgestellten Vorschriften in Kraft treten.

Regel 4

Sofortige Verwendbarkeit von Rettungsbooten, Rettungsflößen und Rettungsgeräten

(a) Als allgemeiner Grundsatz für die Ausrüstung eines von den Bestimmungen dieses Kapitels erfassten Schiffes mit Rettungsbooten, Rettungsflößen und Rettungsgeräten gilt, dass diese im Notfall sofort verwendbar sein müssen.

(b) Um sofort verwendbar zu sein, müssen die Rettungsboote, Rettungsflöße und Rettungsgeräte folgende Bedingungen erfüllen:

- (i) Sie müssen auch bei ungünstiger Trimm und einer Schlagseite von 15 Grad sicher und schnell zu Wasser gelassen werden können;

- (ii) sie müssen das schnelle und geordnete Einbooten in die Rettungsboote und Rettungsflöße gestatten;
- (iii) sie müssen so aufgestellt sein, dass die Handhabung anderer Boote, Rettungsflöße und Rettungsgeräte nicht behindert wird.

(c) Alle Rettungsmittel müssen ständig gebrauchsfähig und vor dem Auslaufen des Schiffes aus dem Hafen sowie während der ganzen Reisedauer jederzeit sofort verwendbar sein.

Regel 5

Bauart der Rettungsboote

(a) Alle Rettungsboote müssen einwandfrei gebaut sein; Form und Abmessungen müssen eine gute Stabilität im Seegang gewährleisten; sie müssen bei voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung genügend Freibord haben. Alle voll besetzten und vollständig ausgerüsteten Rettungsboote müssen eine positive Stabilität behalten, wenn das im Boot stehende Wasser die gleiche Höhe erreicht hat wie die offene See.

- (b) (i) Alle Rettungsboote müssen feste Seitenwände mit ausschliesslich inneren Schwimmvorrichtungen haben. Die Verwaltung kann Rettungsboote mit fester Überdachung zulassen, sofern diese von innen und aussen leicht geöffnet werden kann und das schnelle Ein- und Ausbooten sowie das Aussetzen und Manövrieren des Bootes nicht behindert.
- (ii) Motorrettungsboote dürfen entsprechend den Anforderungen der Verwaltung mit Vorrichtungen versehen sein, die das Übernehmen von Wasser am Bug verhindern.
- (iii) Die Länge der Rettungsboote muss mindestens 7,30 Meter (oder 24 Fuss) betragen, sofern nicht die Verwaltung wegen der Masse des Schiffes oder aus anderen Gründen die Verwendung solcher Boote für unzumutbar oder undurchführbar hält. Auf keinem Schiff darf die Länge der Rettungsboote weniger als 4,90 Meter (oder 16 Fuss) betragen.

(c) Es darf kein Rettungsboot zugelassen werden, dessen Gewicht bei voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung mehr als 20 300 kg (oder 20 englische Tonnen) oder dessen nach Regel 7 errechnetes Fassungsvermögen mehr als 150 Personen beträgt.

(d) Rettungsboote, die mehr als 60, höchstens aber 100 Personen befördern dürfen, müssen entweder Motorrettungsboote sein, die den Vorschriften der Regel 9 entsprechen, oder Rettungsboote mit zugelassenen mechanischen Antriebsmitteln, die den Vorschriften der Regel 10 entsprechen. Rettungsboote, die mehr als 100 Personen befördern dürfen, müssen Motorrettungsboote sein, die den Vorschriften der Regel 9 entsprechen.

(e) Alle Rettungsboote müssen ausreichende Festigkeit haben, um bei voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung sicher zu Wasser gelassen werden zu

können. Die Festigkeit muss derart sein, dass nach Überbelastung mit 25 v. H. keine bleibende Verformung eintritt.

(f) Alle Rettungsboote müssen einen mittleren Sprung von mindestens 4 v. H. ihrer Länge haben. Der Sprung muss annähernd eine Parabelform haben.

(g) In Rettungsbooten, die 100 oder mehr Personen befördern dürfen, ist der Raumgehalt der Schwimmvorrichtungen entsprechend den Anforderungen der Verwaltung zu vergrössern.

(h) Alle Rettungsboote müssen über eine eigene Schwimmfähigkeit verfügen oder mit wasserdichten Luftkästen oder anderen gleichwertigen korrosionsfesten Schwimmvorrichtungen ausgestattet sein, die nicht durch Öl oder Ölerzeugnisse angegriffen werden können; die Schwimmvorrichtung muss das Boot und seine Ausrüstung schwimmfähig halten, wenn es soweit geflutet ist, dass das im Boot stehende Wasser die gleiche Höhe erreicht hat wie die offene See. Ferner sind zusätzlich wasserdichte Luftkästen oder andere gleichwertige korrosionsfeste Schwimmvorrichtungen vorzusehen, die nicht durch Öl oder Ölerzeugnisse angegriffen werden können und deren Raumgehalt mindestens einem Zehntel des Raumgehalts des Bootes entspricht. Die Verwaltung kann gestatten, dass die wasserdichten Luftkästen mit korrosionsfestem schwimmfähigem Material gefüllt werden, welches nicht durch Öl oder Ölerzeugnisse angegriffen werden kann.

(i) Alle Duchten und Seitenbänke müssen im Rettungsboot so niedrig wie möglich angebracht sein.

(j) Der nach Regel 6 bestimmte Völligkeitsgrad aller Rettungsboote, mit Ausnahme der hölzernen, muss mindestens 0,64 betragen.

Regel 6

Raumgehalt der Rettungsboote

(a) Der Raumgehalt eines Rettungsboots ist nach der Stirling-(Simpson-) Regel oder nach einer anderen Berechnungsweise zu bestimmen, welche die gleiche Genauigkeit ergibt. Der Raumgehalt eines Rettungsboots mit Spiegelheck ist so zu berechnen, als ob das Rettungsboot ein spitzes Heck hätte.

(b) Der mit Hilfe der Stirlingregel berechnete Raumgehalt in Kubikmetern (oder Kubikfuss) eines Rettungsboots kann beispielsweise als durch die folgende Formel ausgedrückt angesehen werden:

$$\text{Raumgehalt} = \frac{L}{12} (4A + 2B + 4C)$$

wobei L die Bootslänge in Metern (oder Fuss) bezeichnet, gemessen von der Innenkante der Beplankung oder Beplattung am Vorsteven bis zur entsprechenden Stelle am Achtersteven; bei einem Rettungsboot mit Spiegelheck ist die Länge bis zur Innenfläche des Spiegels zu messen.

A, B und C bezeichnen der Reihenfolge nach die Flächen der Querschnitte auf einem Viertel der Länge von vorn, in der Mitte und auf einem Viertel der Länge von hinten, welche den drei Punkten entsprechen, die man durch Teilung

von L in vier gleiche Teile erhält. (Die Flächen an den Bootsenden können vernachlässigt werden.)

Die Flächen A, B und C werden in Quadratmetern (oder Quadratfuss) durch die aufeinanderfolgende Anwendung der nachstehenden Formel auf jeden der drei Querschnitte als gegeben angenommen:

$$\text{Fläche} = \frac{h}{12} (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

Hierbei bezeichnet h die Bootstiefe in Metern (oder Fuss), gemessen innerhalb der Beplankung oder Beplattung vom Kiel bis zur oberen Kante des Schandeckels oder gegebenenfalls bis zu einer niedrigeren Höhe, wie nachfolgend bestimmt ist.

a, b, c, d und e bezeichnen die waagerechten Breiten des Rettungsboots, gemessen in Metern (oder Fuss) an den beiden Endpunkten der Tiefe sowie an drei Punkten, die man durch Teilung der Tiefe h in vier gleiche Teile erhält (a und e bezeichnen die Breite an den Endpunkten und c die Breite der Mitte von h).

(c) Überschreitet der Schandeckelsprung, gemessen an den zwei Punkten, die auf einem Viertel der Bootslänge von den Enden gelegen sind, 1 v.H. der Länge des Rettungsboots, so ist die zur Berechnung der Querschnittflächen A oder C einzusetzende Tiefe als die um 1 v.H. der Bootslänge vermehrte Mittschiffstiefe anzusehen.

(d) Beträgt die Mittschiffstiefe des Rettungsboots mehr als 45 v.H. der Breite, so ist die Tiefe bei der Berechnung des Mittelquerschnitts B mit 45 v.H. der Breite einzusetzen; die zur Berechnung der auf Viertellänge vorn und hinten gelegenen Querschnittflächen A und C einzusetzenden Tiefen werden durch Vergrößerung der letzteren Zahl um 1 v.H. der Länge des Rettungsboots gewonnen, wobei die in die Berechnung eingesetzten Tiefen die wirklichen Tiefen an diesen Punkten nicht überschreiten dürfen.

(e) Beträgt die Tiefe des Rettungsboots mehr als 122 Zentimeter (oder 4 Fuss), so ist die durch Anwendung dieser Regel ermittelte Personenzahl im Verhältnis von 122 Zentimetern (oder 4 Fuss) zur wirklichen Tiefe zu vermindern, bis das Rettungsboot auf dem Wasser mit der vollen Anzahl der mit Rettungswesten versehenen Personen an Bord mit befriedigendem Ergebnis erprobt worden ist.

(f) Für Rettungsboote mit sehr scharf geschnittenen oder sehr völligen Formen ist von der Verwaltung durch entsprechende Formeln eine beschränkte Personenzahl festzusetzen.

(g) Die Verwaltung kann für ein hölzernes Rettungsboot einen Raumgehalt bestimmen, der gleich dem mit 0,6 multiplizierten Produkt seiner Länge, Breite und Tiefe ist, wenn ersichtlich ist, dass diese Formel zu keinem grösseren Raumgehalt als dem nach der vorstehenden Methode errechneten führt. Die Abmessungen sind sodann in folgender Weise zu ermitteln:

Länge: Von dem Schnittpunkt der Aussenfläche der Beplankung und dem Vorsteven bis zu der entsprechenden Stelle am Achtersteven, bei einem Boot mit Spiegelheck bis zur Aussenfläche des Spiegels.

Breite: Zwischen den Aussenflächen der Beplankung an der breitesten Stelle des Bootes.

Tiefe: In der Bootsmitte innerhalb der Beplankung vom Kiel bis zur Höhe des Schandeckels; die zur Berechnung des Raumgehalts einzusetzende Tiefe darf jedoch keinesfalls 45 v. H. der Breite übersteigen.

Der Reeder kann in jedem Fall verlangen, dass der Raumgehalt des Rettungsboots durch genaue Messung festgestellt wird.

(h) Der Raumgehalt eines Motorrettungsboots oder eines mit einer anderen Antriebsvorrichtung ausgestatteten Rettungsboots ist der Bruttoreumgehalt abzüglich des Raumes, der vom Motor und dessen Zubehör oder dem Getriebekasten der anderen Antriebsvorrichtung und – falls vorhanden – der Telegraphiefunk- und Scheinwerferanlage nebst Zubehör eingenommen wird.

Regel 7

Fassungsvermögen der Rettungsboote

Die Anzahl der Personen, die ein Rettungsboot aufnehmen darf, ist gleich der grössten ganzen Zahl, die sich ergibt, wenn man den Raumgehalt in Kubikmetern (bzw. Kubikfuss) teilt:

bei Rettungsbooten von 7,30 Metern (oder 24 Fuss) Länge oder darüber durch 0,283 (oder durch 10, wenn der Raumgehalt in Kubikfuss gemessen wird);

bei Rettungsbooten von 4,90 Metern (oder 16 Fuss) Länge durch 0,396 (oder durch 14, wenn der Raumgehalt in Kubikfuss gemessen wird) und

bei Rettungsbooten von 4,90 Metern (oder 16 Fuss) Länge oder darüber, aber von weniger als 7,30 Metern (oder 24 Fuss) Länge durch eine Zahl zwischen 0,396 und 0,283 (oder, wenn der Raumgehalt in Kubikfuss gemessen wird, durch eine Zahl zwischen 14 und 10), die man durch Interpolieren erhält.

diese Zahl darf jedoch keinesfalls grösser sein als die Anzahl erwachsener Personen, die Rettungswesten angelegt haben und für die Sitzplätze vorhanden sind, ohne dass dadurch in irgendeiner Weise die Handhabung der Riemen oder die Bedienung eines anderen Antriebsmittels behindert wird.

Regel 8

Anzahl der mitzuführenden Motorrettungsboote

(a) Jedes Fahrgastschiff muss auf jeder Seite mindestens ein Motorrettungsboot mitführen, das den Vorschriften der Regel 9 entspricht.

Fahrgastschiffe, die einschliesslich der Besatzung nicht mehr als 30 Personen befördern dürfen, brauchen nur ein Motorrettungsboot mitzuführen.

(b) Jedes Frachtschiff von 1600 und mehr BRT, ausgenommen Tankschiffe und Schiffe, die als Walfangmutterschiffe, als Fischverarbeitungs- oder Fischkonserven-Fabrikschiffe eingesetzt sind, sowie Schiffe, die beim Walfang, bei der Fischverarbeitung oder der Fischkonservenherstellung beschäftigte Personen befördern, muss mindestens ein Motorrettungsboot mitführen, das den Vorschriften der Regel 9 entspricht.

(c) Jedes Tankschiff von 1600 und mehr BRT, jedes Schiff, das als Walfangmutterschiff, als Fischverarbeitungs- oder Fischkonserven-Fabrikschiff eingesetzt ist, sowie jedes Schiff, das beim Walfang, bei der Fischverarbeitung oder der Fischkonservenherstellung beschäftigte Personen befördert, muss auf jeder Seite mindestens ein Motorrettungsboot mitführen, das den Vorschriften der Regel 9 entspricht.

Regel 9

Besondere Merkmale der Motorrettungsboote

(a) Ein Motorrettungsboot muss folgenden Bedingungen entsprechen:

- (i) Es muss mit einem Dieselmotor ausgerüstet und jederzeit betriebsklar sein; der Motor muss unter allen Bedingungen schnell angelassen werden können; es muss mit einem Brennstoffvorrat versehen sein, der für eine 24stündige Dauerfahrt bei der unter Ziffer iii bezeichneten Geschwindigkeit ausreicht.
- (ii) Der Motor mit Zubehör muss zweckentsprechend umschlossen sein, so dass die Betriebsfähigkeit auch unter ungünstigen Wetterverhältnissen gewährleistet ist; die Motorverkleidung muss nicht-brennbar sein. Ein Rückwärtsgang muss vorhanden sein.
- (iii) Die Vorausgeschwindigkeit muss in ruhigem Wasser bei voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung betragen:

- (1) mindestens 6 Knoten bei Motorrettungsbooten, die nach Regel 8 auf Fahrgastschiffen, auf Tankschiffen, auf Schiffen, die als Walfangmutterschiffe, Fischverarbeitungs- oder Fischkonserven-Fabrikschiffe eingesetzt sind, sowie auf Schiffen mitgeführt werden müssen, die beim Walfang, bei der Fischverarbeitung oder der Fischkonservenherstellung beschäftigte Personen befördern;
- (2) mindestens 4 Knoten bei allen anderen Motorrettungsbooten.

(b) Der Raumgehalt der inneren Schwimmvorrichtungen eines Motorrettungsboots muss über den in Regel 5 vorgeschriebenen Raumgehalt hinaus insoweit vergrößert werden, als der Raumgehalt der inneren Schwimmvorrichtungen, der erforderlich ist, um den Motor nebst Zubehör und gegebenenfalls die Scheinwerfer- und Telegraphiefunkanlage nebst Zubehör zu tragen, grösser ist als der Raumgehalt der inneren Schwimmvorrichtungen, der unter Zugrundelegung von 0,0283 Kubikmetern (1 Kubikfuss) je Person erforderlich ist, um zusätzliche Personen zu tragen, die das Rettungsboot aufnehmen könnte, wenn

der Motor nebst Zubehör und gegebenenfalls die Scheinwerfer- und Telegraphiefunkanlage nebst Zubehör entfernt würden.

Regel 10

Besondere Merkmale mechanisch angetriebener Rettungsboote, die keine Motorrettungsboote sind

Ein mechanisch angetriebenes Rettungsboot, das kein Motorrettungsboot ist, muss folgenden Bedingungen entsprechen:

- (a) Die Antriebsanlage muss von einem zugelassenen Typ sein; ihre Leistung muss ausreichen, um dem Rettungsboot ein rasches Freikommen vom Schiff zu ermöglichen, sobald es zu Wasser gelassen ist, und um auch unter ungünstigen Wetterverhältnissen Kurs halten zu können. Wird eine Antriebsanlage mit Handbetrieb verwendet, so muss diese auch von ungeübten Personen bedient und auch dann noch betätigt werden können, wenn das Rettungsboot vollgeschlagen ist.
- (b) Es muss eine Vorrichtung vorhanden sein, die es dem Bootssteuerer ermöglicht, die in Gang befindliche Antriebsanlage des Rettungsboots jederzeit auf Rückwärtsgang umzusteuern.
- (c) Der Raumgehalt der inneren Schwimmvorrichtungen eines mechanisch angetriebenen Rettungsboots, das kein Motorrettungsboot ist, ist zu vergrössern, um das Gewicht der Antriebsanlage auszugleichen.

Regel 11

Ausrüstung der Rettungsboote

- (a) Die normale Ausrüstung eines Rettungsboots umfasst:
 - (i) einen vollständigen Satz schwimmfähiger Riemen, zwei schwimmfähige Reserveriemen und einen schwimmfähigen Steuerriemen; ein-einhalb Satz Dollen oder Rudergabeln, die im Rettungsboot durch Bändsel oder Ketten befestigt sind; einen Bootshaken;
 - (ii) zwei Pflöcke für jedes Wasserablassloch (nicht erforderlich, wenn geeignete selbsttätige Ventile vorhanden sind), die durch Bändsel oder Ketten am Rettungsboot befestigt sind; ein Ösfass und zwei Eimer aus zugelassenem Werkstoff;
 - (iii) ein am Rettungsboot befestigtes Ruder mit Pinne;
 - (iv) zwei Kappbeile, je eins an jedem Bootsende;
 - (v) eine Laterne mit Öl für eine Brenndauer von 12 Stunden; zwei Schachteln geeigneter Zündhölzer in einem wasserdichten Behälter;
 - (vi) einen oder mehrere Masten mit verzinkten Drahtstangen und orange-farbenen Segeln;
 - (vii) einen zuverlässigen Kompass in einer Kompasshaube, selbstleuchtend oder mit geeigneten Beleuchtungsmitteln versehen;

- (viii) eine aussen rings um das Rettungsboot herumlaufende Sicherheitsleine;
- (ix) einen Treibanker von zugelassener Grösse;
- (x) zwei Fangleinen von ausreichender Länge. Eine von ihnen ist am vorderen Ende des Rettungsboots durch Stropp und Knebel so zu befestigen, dass sie losgeworfen werden kann; die andere ist fest und gebrauchsfertig am Vorsteven anzubringen;
- (xi) einen Behälter mit viereinhalb Litern (oder einer englischen Gallone) pflanzlichen, Fisch- oder tierischen Öles. Der Behälter muss zur leichten Verteilung des Öles auf dem Wasser geeignet und so eingerichtet sein, dass er am Treibanker angebracht werden kann;
- (xii) eine von der Verwaltung festgesetzte Lebensmittelration für jede Person, die das Rettungsboot aufnehmen darf. Diese Rationen sind in luftdicht verschlossenen Gefässen aufzubewahren, die in wasserdichten Behältern verstaut werden;
- (xiii) wasserdichte Behälter mit 3 Litern (oder 6 Pints) Trinkwasser für jede Person, die das Rettungsboot aufnehmen darf, oder wasserdichte Behälter, die 2 Liter (oder 4 Pints) Trinkwasser für jede Person enthalten, nebst einem zugelassenen Destillierapparat, der 1 Liter (oder 2 Pints) Trinkwasser pro Person herstellen kann; ein rostfreier Schöpfbecher mit Leine; ein rostfreier Trinkbecher mit Masseinteilung;
- (xiv) vier Fallschirmsignale eines zugelassenen Typs, die ein helles rotes Licht in grosser Höhe erzeugen können; sechs Handfackeln eines zugelassenen Typs, die ein helles rotes Licht abgeben;
- (xv) zwei schwimmfähige Rauchsignale eines zugelassenen Typs (für Taggebrauch), die eine bestimmte Menge orangefarbigen Rauches erzeugen können;
- (xvi) zugelassene Vorrichtungen, die es den Personen ermöglichen, sich am gekenterten Boot festzuhalten, in Form von Schlingerkielen oder Greifleisten sowie von Greifleinen, die unter dem Kiel hindurch von Schandeckel zu Schandeckel laufen, oder andere zugelassene Vorrichtungen;
- (xvii) eine zugelassene Ausrüstung für Erste Hilfeleistung in einem wasserdichten Behälter;
- (xviii) eine wasserdichte elektrische Taschenlampe, die sich zum Morsen eignet, mit einem Satz Reservebatterien und einer Reserveglühbirne in einem wasserdichten Behälter;
- (xix) einen Tagsignalspiegel eines zugelassenen Typs;
- (xx) ein mit einem Dosenöffner versehenes Klappmesser, das mit einer Leine im Boot befestigt ist;
- (xxi) zwei leichte schwimmfähige Wurfleinen;
- (xxii) eine Handpumpe eines zugelassenen Typs;
- (xxiii) einen zur Unterbringung aller kleinen Ausrüstungsgegenstände geeigneten Behälter;

- (xxiv) eine Signalpfeife oder ein gleichwertiges Schallsignalgerät;
- (xxv) einen Satz Fischfanggerät;
- (xxvi) einen zugelassenen Schutzbezug von gut sichtbarer Farbe, der die Insassen gegen Wetterunbilden schützen kann, und
- (xxvii) ein Exemplar der in Kapitel V Regel 16 wiedergegebenen Schautafel der Rettungssignale.

(b) Schiffe, deren Fahrtdauer nach Ansicht der Verwaltung die Mitführung der unter Buchstabe a Ziffern vi, xii, xix, xx und xxv bezeichneten Gegenstände überflüssig macht, können von der Verwaltung von der Mitführung dieser Gegenstände befreit werden.

(c) Ungeachtet des Buchstaben a brauchen Motorrettungsboote und andere zugelassene Rettungsboote mit mechanischem Antrieb keine Masten und Segel mitzuführen; sie brauchen auch nicht mehr als die Hälfte der Ausrüstung an Riemen zu haben; es müssen jedoch zwei Bootshaken vorhanden sein.

(d) Alle Rettungsboote müssen mit geeigneten Mitteln ausgestattet sein, die es im Wasser befindlichen Personen ermöglichen, in das Boot hineinzuklettern.

(e) Jedes Motorrettungsboot muss eine tragbare Feuerlösch-ausrüstung von zugelassenem Typ mitführen, die Schaum oder andere geeignete Mittel zum Löschen von Ölbränden abgeben kann.

Regel 12

Sichere Unterbringung der Rettungsbootausrüstung

Alle Ausrüstungsgegenstände der Rettungsboote mit Ausnahme des Bootshakens, der zum Freihalten des Bootes klar zu legen ist, sind in geeigneter Weise sicher im Rettungsboot zu befestigen. Die Befestigungen müssen so angebracht sein, dass die sichere Unterbringung der Ausrüstung gewährleistet ist und keine Behinderung bei der Benutzung der Heissshaken oder beim raschen Einbooten eintritt. Alle zur Ausrüstung des Bootes gehörenden Gegenstände müssen so klein und leicht wie möglich und in geeigneter und fester Form verpackt sein.

Regel 13

Tragbares Funkgerät für Rettungsboote und -flösse

(a) Ein zugelassenes tragbares Funkgerät für Rettungsboote und -flösse, das den Vorschriften des Kapitels IV Regel 13 entspricht, ist auf allen Schiffen mitzuführen mit Ausnahme der Schiffe, die auf jeder Seite ein Motorrettungsboot mitführen, das mit einer den Bestimmungen der Regel 14 des vorliegenden Kapitels und des Kapitels IV Regel 12 entsprechenden Telegraphiefunkanlage ausgerüstet ist. Die gesamte Ausrüstung wird im Kartenhaus oder an einer anderen geeigneten Stelle aufbewahrt; sie muss im Notfall klar zur sofortigen Übernahme in eines der Rettungsboote sein. Auf Tankschiffen von 3000 und

mehr BRT, auf denen die Rettungsboote mittschiffs und achtern aufgestellt sind, muss jedoch diese Ausrüstung an einer geeigneten Stelle in der Nähe derjenigen Rettungsboote untergebracht werden, die am weitesten vom Hauptsender des Schiffes entfernt sind.

(b) Schiffe, deren Fahrtdauer nach Ansicht der Verwaltung das Mitführen eines tragbaren Funkgeräts für Rettungsboote und -flösse überflüssig macht, können von der Verwaltung vom Mitführen dieser Ausrüstung befreit werden.

Regel 14

Funkgeräte und Scheinwerfer in Motorrettungsbooten

(a) (i) Beträgt die Gesamtzahl der Personen an Bord eines Fahrgastschiffes auf Auslandsfahrt, die keine beschränkte Auslandsfahrt ist, eines Schiffes, das als Walfangmuttersschiff, als Fischverarbeitungs- oder Fischkonserven-Fabrikschiff eingesetzt ist, oder eines Schiffes, das beim Walfang, bei der Fischverarbeitung oder der Fischkonservenherstellung beschäftigte Personen befördert, mehr als 199, jedoch weniger als 1500, so muss mindestens eines der Motorrettungsboote, das nach Regel 8 auf diesem Schiff mitgeführt wird, mit einem Telegraphiefunkgerät ausgerüstet sein, das den Vorschriften der vorliegenden Regel und des Kapitels IV Regel 12 entspricht.

(ii) Beträgt die Gesamtzahl der Personen an Bord eines solchen Schiffes 1500 oder mehr, so muss jedes Motorrettungsboot, das nach Regel 8 auf dem Schiff mitgeführt wird, mit einem Telegraphiefunkgerät ausgerüstet sein.

(b) Das Funkgerät muss in einem Raum untergebracht sein, der so gross ist, dass er das Gerät und den Bedienungsmann aufnehmen kann.

(c) Es ist durch entsprechende Massnahmen sicherzustellen, dass der wirksame Sende- und Empfangsbetrieb nicht durch den laufenden Motor gestört wird, gleichviel ob die Batterie aufgeladen wird oder nicht.

(d) Die Batterie des Funkgeräts darf nicht zur Speisung einer Motoranlassvorrichtung oder einer Zündeinrichtung benutzt werden.

(e) Der Motor des Motorrettungsboots muss mit einem Generator zum Aufladen der Batterie des Funkgeräts sowie für andere Zwecke ausgerüstet sein.

(f) Motorrettungsboote, die nach Regel 8 Buchstabe a auf Fahrgastschiffen und nach Buchstabe c der genannten Regel auf Schiffen mitgeführt werden, die als Walfangmuttersschiffe oder als Fischverarbeitungs- oder Fischkonserven-Fabrikschiffe eingesetzt sind, oder die beim Walfang, bei der Fischverarbeitung oder der Fischkonservenherstellung beschäftigte Personen befördern, müssen mit einem Scheinwerfer ausgerüstet sein.

(g) Der Scheinwerfer muss aus einer Lampe von mindestens 80 Watt, einem wirksamen Reflektor und einer Stromquelle bestehen, die auf eine Entfernung von 180 Metern (oder 200 Yards) die wirksame Beleuchtung eines hellfarbigen

Gegenstandes von etwa 18 Metern (oder 60 Fuss) Breite für eine Gesamtzeit von sechs Stunden gewährleistet und imstande ist, ununterbrochen mindestens drei Stunden zu lang arbeiten.

Regel 15

Vorschriften für aufblasbare Rettungsflöße

(a) Jedes aufblasbare Rettungsfloß muss so gebaut sein, dass es im Seegang stabil ist, wenn es voll aufgeblasen mit dem Dach nach oben schwimmt.

(b) Das Rettungsfloß muss so gebaut sein, dass es mitsamt seiner Ausrüstung nicht beschädigt wird, wenn es aus 18 Metern (oder 60 Fuss) Höhe ins Wasser geworfen wird.

(c) Das Rettungsfloß muss mit einem Dach versehen sein, das sich beim Aufblasen des Flosses selbsttätig entfaltet. Das Dach muss die Insassen gegen Wetterunbilden schützen; es muss eine Vorrichtung vorhanden sein, um Regenwasser aufzufangen. Das Dach muss oben mit einer Lampe versehen sein, die ihre Leuchtkraft aus einer durch Seewasser betriebenen Zelle bezieht; eine gleichartige Lampe ist auch im Innern des Rettungsflusses anzubringen. Das Dach des Rettungsflusses muss von gut sichtbarer Farbe sein.

(d) Das Rettungsfloß muss mit einer Fangleine und einer aussen ringsherumlaufenden, fest angebrachten Sicherheitslinie versehen sein. Auch innen im Floß ist eine Sicherheitsleine anzubringen.

(e) Das Rettungsfloß muss von einer Person leicht aufgerichtet werden können, wenn es in umgekehrter Lage aufgeblasen ist.

(f) Das Rettungsfloß muss an jeder Öffnung mit einer geeigneten Vorrichtung versehen sein, die es im Wasser befindlichen Personen ermöglicht, in das Floß zu klettern.

(g) Das Rettungsfloß muss in einem Tragesack oder sonstigen Behälter untergebracht werden, der so gebaut ist, dass er der harten Beanspruchung auf See standzuhalten vermag. Das Rettungsfloß muss in seinem Tragesack oder anderem Behälter selbst schwimmfähig sein.

(h) Die Schwimmfähigkeit des Rettungsflusses muss dergestalt sein, dass durch Unterteilung in eine gerade Anzahl von Abteilungen, deren Hälfte die Personen über Wasser halten kann, die das Rettungsfloß aufnehmen darf, oder durch andere, gleich wirksame Vorrichtungen sichergestellt wird, dass das Floß auch dann noch schwimmfähig bleibt, wenn es beschädigt ist oder nur teilweise aufgeblasen werden kann.

(i) Das Gesamtgewicht des Rettungsflusses, seines Tragesacks oder sonstigen Behälters sowie seiner Ausrüstung darf 180 Kilogramm (oder 400 englische Pfund) nicht übersteigen.

(j) Die Anzahl der Personen, die ein aufblasbares Rettungsfloß aufnehmen darf, ist gleich

(i) der grössten ganzen Zahl, die sich ergibt, wenn der Raumgehalt der Haupttrageschläuche (wozu in diesem Fall weder die Dachkonstruktion

noch die Ducht oder Duchten, falls eingebaut, zu rechnen sind), gemessen in Kubikdezimetern, durch 96 (oder, gemessen in Kubikfuss, durch 3,4) dividiert wird,

oder

- (ii) der grössten ganzen Zahl, die sich ergibt, wenn die Bodenfläche (wozu in diesem Fall die Ducht oder Duchten, falls eingebaut, gerechnet werden können) des aufgeblasenen Rettungsflosses, gemessen in Quadratzentimetern, durch 3720 (oder, gemessen in Quadratfuss, durch 4) dividiert wird, je nachdem, welches die kleinere Zahl ist.

(k) Der Boden des Rettungsflosses muss wasserdicht sein und sich ausreichend gegen Kälte isolieren lassen.

(l) Das Rettungsfloss wird durch ein Gas aufgeblasen, das für die Insassen nicht schädlich ist; das Aufblasen erfolgt selbsttätig durch Ziehen einer Leine oder auf eine andere gleich einfache und wirksame Weise. Es müssen Möglichkeiten bestehen, damit die Luftpumpe oder der Blasebalg, die in Regel 17 vorgesehen sind, benutzt werden können, um den Druck zu halten.

(m) Werkstoff und Bauart des Rettungsflosses müssen zugelassen sein; es muss so gebaut sein, dass es 30 Tage in ungeschützter Lage schwimmend allen Wetterbedingungen auf See standzuhalten vermag.

(n) Rettungsflosse mit einer nach Buchstabe j errechneten Tragfähigkeit von weniger als 6 Personen dürfen nicht zugelassen werden. Die nach dem genannten Buchstaben errechnete Höchstzahl von Personen, für die ein aufblasbares Rettungsfloss zugelassen werden kann, liegt im Ermessen der Verwaltung, darf jedoch keinesfalls 25 überschreiten.

(o) Das Rettungsfloss muss innerhalb eines Temperaturbereichs von $+66^{\circ}\text{C}$ bis -30°C (oder $+150^{\circ}\text{F}$ bis -22°F) betriebsfähig sein.

(p) Das Rettungsfloss muss so verstaut werden, dass es im Notfall sofort verwendbar ist.

(q) Das Rettungsfloss muss mit Vorrichtungen versehen sein, die ein sofortiges Schleppen gestatten.

Regel 16

Vorschriften für starre Rettungsflosse

(a) Jedes starre Rettungsfloss muss so gebaut sein, dass es mitsamt seiner Ausrüstung nicht beschädigt wird, wenn es vom Aufbewahrungsort aus ins Wasser geworfen wird.

(b) Die Decksfläche des Rettungsflosses muss innerhalb desjenigen Teiles des Flosses liegen, der den Insassen Schutz bietet. Die Decksfläche muss für jede Person, die das Rettungsfloss aufnehmen darf, mindestens 3720 Quadratzentimeter (oder 4 Quadratfuss) betragen. Das Deck muss so beschaffen sein, dass das Eindringen von Wasser nach Möglichkeit verhütet wird; es muss die Insassen wirksam über Wasser halten.

(c) Das Rettungsfloss muss mit einem Dach oder einer gleichwertigen Vorrichtung von gut sichtbarer Farbe versehen sein, durch welche die Insassen gegen Wetterunbilden geschützt werden, gleichviel auf welcher Seite das Floss schwimmt.

(d) Die Ausrüstung des Rettungsflosses muss so verstaut sein, dass sie sofort verwendbar ist, gleichviel auf welcher Seite das Floss schwimmt.

(e) Das Gesamtgewicht eines auf Fahrgastschiffen mitgeführten Rettungsflosses und seiner Ausrüstung darf 180 Kilogramm (oder 400 englische Pfund) nicht übersteigen. Rettungsflosse auf Frachtschiffen dürfen mehr als 180 Kilogramm (oder 400 englische Pfund) wiegen, wenn sie auf beiden Seiten des Schiffes zu Wasser gelassen werden können, oder wenn Vorrichtungen vorhanden sind, die ein mechanisches Aussetzen gestatten.

(f) Das Rettungsfloss muss jederzeit verwendungsfähig und stabil sein, gleichviel auf welcher Seite es schwimmt.

(g) Das Rettungsfloss muss für jede Person, die es aufnehmen darf, mindestens 96 Kubikdezimeter (oder 3,4 Kubikfuss) Luftkästen oder gleichwertige Schwimmvorrichtungen haben; diese müssen so nahe wie möglich an den Seiten des Flosses angeordnet sein.

(h) Das Rettungsfloss muss mit einer Fangleine und einer aussen ringsherumlaufenden, fest angebrachten Sicherheitsleine versehen sein. Auch innen im Floss ist eine Sicherheitsleine anzubringen.

(i) Das Rettungsfloss muss an jeder Öffnung mit einer geeigneten Vorrichtung versehen sein, die es im Wasser befindlichen Personen ermöglicht, in das Floss zu klettern.

(j) Das Rettungsfloss muss so gebaut sein, dass es durch Öl oder Ölerzeugnisse nicht angegriffen wird.

(k) Ein schwimmfähiges Licht eines Typs mit elektrischer Batterie ist durch Bändsel am Rettungsfloss zu befestigen.

(l) Das Rettungsfloss muss mit Vorrichtungen versehen sein, die ein sofortiges Schleppen gestatten.

(m) Die Rettungsflosse müssen so verstaut sein, dass sie frei aufschwimmen, wenn das Schiff sinkt.

Regel 17

Ausrüstung aufblasbarer und starrer Rettungsflosse

(a) Die normale Ausrüstung jedes Rettungsflosses umfasst:

- (i) einen schwimmfähigen Rettungsring an einer mindestens 30 Meter (oder 100 Fuss) langen schwimmfähigen Leine;
- (ii) für Rettungsflosse, die nicht mehr als 12 Personen aufnehmen dürfen: ein Messer und ein Ösfass; für Rettungsflosse, die 13 Personen und mehr aufnehmen dürfen: zwei Messer und zwei Ösfässer;
- (iii) zwei Schwämme;

- (iv) zwei Treibanker, davon einer ständig am Rettungsfloss befestigt, der andere als Reserve;
- (v) zwei Paddel;
- (vi) eine Reparaturausrüstung, mit der undichte Stellen in den Abteilungen der Schwimmvorrichtung ausgebessert werden können;
- (vii) eine Luftpumpe oder einen Blasebalg, sofern das Rettungsfloss nicht den Bestimmungen der Regel 16 entspricht;
- (viii) drei Dosenöffner;
- (ix) eine zugelassene Ausrüstung für Erste Hilfeleistung in einem wasserdichten Behälter;
- (x) einen rostfreien Trinkbecher mit Masseinteilung;
- (xi) eine zugelassene Ausrüstung für Erste Hilfeleistung in einem wasserdichten Behälter;
- (xii) eine wasserdichte elektrische Taschenlampe, die sich zum Morsen eignet, mit einem Satz Reservebatterien und einer Reserveglühbirne in einem wasserdichten Behälter;
- (xiii) einen Tagsignalspiegel und eine Signalpfeife;
- (xiv) zwei Fallschirmnotsignale eines zugelassenen Typs, die ein helles rotes Licht in grosser Höhe erzeugen können;
- (xv) sechs Handlichter eines zugelassenen Typs, die ein helles rotes Licht erzeugen können;
- (xvi) einen Satz Fischfanggerät;
- (xvii) eine von der Verwaltung festgesetzte Lebensmittelration für jede Person, die das Rettungsfloss aufnehmen darf;
- (xviii) wasserdichte Behälter mit 1 ½ Litern (oder 3 Pints) Trinkwasser für jede Person, die das Rettungsfloss aufnehmen darf; davon kann ½ Liter (oder 1 Pint) je Person durch einen geeigneten Destillierapparat ersetzt werden, der eine ebenso grosse Trinkwassermenge herstellen kann;
- (xix) sechs Tabletten gegen Seekrankheit für jede Person, die das Rettungsfloss aufnehmen darf;
- (xx) Anweisungen für das Überleben auf dem Rettungsfloss und ein Exemplar der in Kapitel V Regel 16 wiedergegebenen Schautafel der Rettungssignale.

(b) Bei Fahrgastschiffen auf beschränkter Auslandfahrt, deren Fahrtdauer nach Ansicht der Verwaltung das Mitführen aller unter Buchstabe a bezeichneten Gegenstände nicht erforderlich macht, kann die Verwaltung gestatten, dass eines oder mehrere Rettungsflosse, jedoch mindestens ein Sechstel der auf dem betreffenden Schiff mitgeführten Flosse, mit der unter Buchstabe a Ziffern i bis vii, xi und xix bezeichneten Ausrüstung sowie mit der Hälfte der unter den Ziffern xiii und xiv des genannten Buchstaben bezeichneten Ausrüstung zu versehen sind; die übrigen mitgeführten Rettungsflosse sind mit der unter Buchstabe a Ziffern i bis vii und xix bezeichneten Ausrüstung zu versehen.

Regel 18

Ausbildung in der Handhabung der Rettungsflösse

Soweit es möglich und durchführbar ist, trifft die Verwaltung Massnahmen, um sicherzustellen, dass die Besatzung von Schiffen, die Rettungsflösse mitführen, im Zuwasserlassen und in der Handhabung dieser Flösse ausgebildet wird.

Regel 19

Einbooten in die Rettungsboote und -flösse

(a) Für das Einbooten in die Rettungsboote sind geeignete Vorrichtungen vorzusehen, die folgendes umfassen müssen:

- (i) Eine Leiter bei jedem Davitpaar, um das Einbooten in die zu Wasser gelassenen Rettungsboote zu ermöglichen, jedoch mit der Massgabe, dass die Verwaltung für Fahrgastschiffe, für Schiffe, die als Walfangmutterschiffe, oder als Fischverarbeitungs- oder Fischkonserven-Fabriksschiffe eingesetzt sind, sowie für Schiffe, die beim Walfang, bei der Fischverarbeitung oder der Fischkonservenherstellung beschäftigte Personen befördern, den Ersatz dieser Leitern durch zugelassene Vorrichtungen gestatten kann, sofern auf jeder Seite des Schiffes mindestens eine Leiter vorhanden ist;
- (ii) Vorkehrungen, um die Rettungsboote und ihre Aussetzvorrichtung beim Aussetzen und während der Vorbereitung dafür zu beleuchten, sowie zur Beleuchtung der Wasserfläche, in welche die Rettungsboote herabgelassen werden, bis das Aussetzen beendet ist;
- (iii) Alarmvorrichtungen, die den Fahrgästen und der Besatzung anzeigen, dass das Schiff zu verlassen ist, und
- (iv) Vorkehrungen, durch die jeder Wasserausfluss in die Rettungsboote verhindert wird.

(b) Für das Einbooten in die Rettungsflösse sind gleichfalls geeignete Einrichtungen vorzusehen, die folgendes umfassen müssen:

- (i) Genügend Leitern, um das Einbooten in die zu Wasser gelassenen Rettungsflösse zu erleichtern, jedoch mit der Ausnahme, dass die Verwaltung für Fahrgastschiffe, für Schiffe, die als Walfangmutterschiffe, als Fischverarbeitungs- oder Fischkonserven-Fabriksschiffe eingesetzt sind, sowie für Schiffe, die beim Walfang, bei der Fischverarbeitung oder der Fischkonservenherstellung beschäftigte Personen befördern, den Ersatz einiger oder aller dieser Leitern durch zugelassene Vorrichtungen gestatten kann;
- (ii) wo Rettungsflösse mitgeführt werden, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen vorgesehen sind, Vorkehrungen, um diese Flösse und Vorrichtungen beim Aussetzen und während der Vorbereitung dafür zu beleuchten, sowie zur Beleuchtung der Wasserfläche, in welche die Rettungsflösse herabgelassen werden, bis das Aussetzen beendet ist;

- (iii) Vorkehrungen, um den Aufbewahrungsplatz der Rettungsflöße zu beleuchten, für die keine Aussetzvorrichtungen vorgesehen sind;
- (iv) Alarmvorrichtungen, die den Fahrgästen und der Besatzung anzeigen, dass das Schiff zu verlassen ist; und
- (v) Vorkehrungen, durch die jeder Wasserausfluss in die Rettungsflöße an den für das Aussetzen vorgesehenen Plätzen, einschliesslich derjenigen unter den zugelassenen Aussetzvorrichtungen, verhindert wird.

Regel 20

Kennzeichen an Rettungsbooten, Rettungsflößen und Rettungsgeräten

(a) Die Abmessungen eines Rettungsboots und die Anzahl der Personen, die es aufnehmen darf, sind an dem Boot leicht lesbar und dauerhaft anzubringen. Name und Heimathafen des Schiffes, zu dem das Rettungsboot gehört, müssen am Bug des Bootes auf beiden Seiten in Farbe angemalt sein.

(b) Rettungsgeräte müssen in gleicher Weise mit der Personenzahl gekennzeichnet sein.

(c) Die Personenzahl ist in gleicher Weise an aufblasbaren Rettungsflößen sowie an dem Tragesack oder Behälter anzubringen, in dem sich das aufblasbare Rettungsfluss befindet. Ausserdem muss jedes aufblasbare Rettungsfluss die Seriennummer und den Namen des Herstellers tragen, damit der Eigentümer des Rettungsflusses ermittelt werden kann.

(d) Auf jedem starren Rettungsfluss sind Name und Heimathafen des Schiffes anzubringen, auf dem es mitgeführt wird, sowie die Anzahl der Personen, die es aufnehmen darf.

(e) Rettungsboote, Rettungsflöße und Rettungsgeräte dürfen nicht für eine grössere Personenzahl als die auf Grund dieses Kapitels ermittelte gekennzeichnet sein.

Regel 21

Besondere Merkmale der Rettungsringe

- (a) Ein Rettungsring muss folgenden Vorschriften entsprechen:
 - (i) Er muss aus massivem Kork oder gleichwertigem Werkstoff bestehen;
 - (ii) er muss in Frischwasser ein Eisengewicht von mindestens 14,5 Kilogramm (oder 32 englischen Pfund) 24 Stunden lang tragen können;
 - (iii) er darf nicht durch Öl oder Ölerzeugnisse angegriffen werden können;
 - (iv) er muss von gut sichtbarer Farbe sein;
 - (v) er muss in grossen Druckbuchstaben mit Namen und Heimathafen des Schiffes, auf dem er mitgeführt wird, gekennzeichnet sein.

(b) Rettungsringe, deren Füllung aus Binsen, Korkspänen, Korkgrus oder anderem losen Grusmaterial besteht, sowie Ringe, deren Schwimmfähigkeit auf aufzublasenden Luftabteilungen beruht, sind verboten.

(c) Rettungsringe aus Plastik oder anderen synthetischen Werkstoffen müssen ihre Schwimmfähigkeit und Formbeständigkeit beibehalten, wenn sie mit Seewasser oder Ölerzeugnissen in Berührung kommen oder bei Fahrten auf hoher See Temperaturschwankungen oder Klimawechsel ausgesetzt sind.

(d) Die Rettungsringe müssen mit einer ringsherumlaufenden, fest angebrachten Sicherheitsleine versehen sein. Wenigstens ein Rettungsring je Schiffsseite muss mit einer mindestens 27,50 Meter (oder 15 Faden) langen, schwimmfähigen Rettungsleine versehen sein.

(e) Auf Fahrgastschiffen müssen wenigstens die Hälfte aller Rettungsringe, mindestens aber sechs, und auf Frachtschiffen wenigstens die Hälfte aller Rettungsringe mit wirksamen, selbstzündenden Lichtern versehen sein.

(f) Die unter Buchstabe e vorgeschriebenen selbstzündenden Lichter müssen so beschaffen sein, dass sie nicht durch Wasser gelöscht werden können. Sie müssen eine Brenndauer von mindestens 45 Minuten haben; ihre Lichtstärke muss mindestens 3,5 Lumen betragen. Sie müssen mit den zur Befestigung erforderlichen Vorrichtungen bei den Rettungsringen angebracht sein, zu denen sie gehören. Selbstzündende Lichter, die auf Tankschiffen verwendet werden, müssen von einem zugelassenen Typ mit elektrischer Batterie sein.

(g) Alle Rettungsringe müssen so verteilt sein, dass sie allen Personen an Bord ohne weiteres zugänglich sind; mindestens zwei der nach Buchstabe e mit selbstzündenden Lichtern versehenen Rettungsringe müssen ausserdem mit einem wirksamen selbsttätig arbeitenden Rauchsignal versehen sein, das mindestens 15 Minuten lang Rauch von gut sichtbarer Farbe erzeugen kann; sie müssen von der Kommandobrücke schnell ausgeklint werden können.

(h) Die Rettungsringe müssen jederzeit schnell losgeworfen werden können und dürfen keinerlei Vorrichtung für eine ständige Befestigung haben.

Regel 22

Rettungswesten

(a) Für jede an Bord eines Schiffes befindliche Person muss eine Rettungsweste eines zugelassenen Typs mitgeführt werden; sind diese Rettungswesten für Kinder nicht brauchbar, so muss zusätzlich eine ausreichende Anzahl von geeigneten Rettungswesten für Kinder vorhanden sein.

(b) Zusätzlich zu den unter Buchstabe a vorgeschriebenen Rettungswesten müssen auf Fahrgastschiffen Rettungswesten für 5 v.H. aller an Bord befindlichen Personen mitgeführt werden. Diese Rettungswesten müssen an einem deutlich sichtbaren Platz an Deck aufbewahrt werden.

(c) Eine Rettungsweste darf nur dann zugelassen werden, wenn sie den folgenden Vorschriften entspricht:

(i) Arbeitsausführung und Werkstoff müssen einwandfrei sein;

(ii) sie muss in Frischwasser ein Eisengewicht von 7,5 Kilogramm (oder 16,5 englischen Pfund) 24 Stunden lang tragen können;

- (iii) sie muss so beschaffen sein, dass nach Möglichkeit jede Gefahr eines unsachgemässen Anlegens ausgeschaltet ist; sie muss jedoch umwendbar, d. h. beliebig mit jeder Seite nach aussen zu tragen sein;
- (iv) sie muss eine Stütze für den Kopf haben, um das Gesicht einer bewusstlosen Person über Wasser zu halten, wobei der Körper gegenüber der senkrechten Lage nach hinten geneigt sein muss;
- (v) sie muss den Körper beim Eintauchen in das Wasser in eine sichere Schwimmlage drehen können, wobei der Körper gegenüber der senkrechten Lage nach hinten geneigt sein muss;
- (vi) sie darf nicht durch Öl oder Ölzeugnisse angegriffen werden können;
- (vii) sie muss von gut sichtbarer Farbe sein;
- (viii) sie muss mit einer zugelassenen, durch eine Schnur fest mit ihr verbundenen Pfeife versehen sein.

(d) Eine Rettungsweste, deren Schwimmfähigkeit darauf beruht, dass sie aufgeblasen wird, darf für Besatzungen aller Schiffe, mit Ausnahme von Fahrgastschiffen und Tankschiffen, unter der Voraussetzung zugelassen werden,

- (i) dass sie zwei getrennte Luftzellen hat, die zusammen in Frischwasser ein Eisengewicht von 15 Kilogramm (oder 33 englischen Pfund) 24 Stunden lang tragen können, so dass jede einzelne ein Eisengewicht von 7,5 Kilogramm (oder 16,5 englischen Pfund) tragen kann;
- (ii) dass sie mechanisch und mit dem Mund aufgeblasen werden kann, und
- (iii) dass sie den Vorschriften des Buchstaben c Ziffern i, iii, iv, v, vi, vii und viii entspricht, auch wenn eine Luftzelle nicht aufgeblasen ist.

(e) Die Rettungswesten müssen an Bord so verteilt sein, dass sie ohne weiteres zugänglich sind; ihr Aufbewahrungsort muss deutlich gekennzeichnet sein.

Regel 23

Leinenwurfgeräte

(a) Jedes Schiff hat ein Leinenwurfgerät eines zugelassenen Typs mitzuführen.

(b) Dieses Gerät muss das Werfen einer Leine auf eine Entfernung von mindestens 230 Metern (oder 250 Yards) mit ausreichender Genauigkeit ermöglichen und muss über mindestens vier Geschosse und vier Leinen verfügen.

Regel 24

Schiffsnotsignale

Jedes Schiff muss entsprechend den Anforderungen der Verwaltung Möglichkeiten besitzen, um bei Tag und Nacht wirksame Notsignale abgeben zu können, darunter mindestens 12 Fallschirmsignale, die ein helles, rotes Licht in grosser Höhe erzeugen können.

Regel 25

Sicherheitsrolle und Notmassnahmen

(a) Jedem Besatzungsmitglied werden bestimmte Aufgaben zugeteilt, die im Notfall auszuführen sind.

(b) Diese besonderen Aufgaben werden in der Sicherheitsrolle aufgeführt; sie bezeichnet insbesondere die Station, die jedes Besatzungsmitglied einzunehmen hat, sowie die von ihm zu erfüllenden Aufgaben.

(c) Die Sicherheitsrolle ist vor Antritt der Reise aufzustellen. Abschriften derselben sind an mehreren Stellen des Schiffes, insbesondere in den Räumen der Schiffsbesatzung, auszuhängen.

(d) In der Sicherheitsrolle werden die Aufgaben der einzelnen Besatzungsmitglieder aufgeführt in bezug auf:

- (i) das Schliessen der wasserdichten Türen, Ventile und Verschlussvorrichtungen der Speigatte, Ascheschütten und Feuertüren;
- (ii) das Ausrüsten der Rettungsboote (einschliesslich des tragbaren Funkgeräts für Rettungsboote und -flösse) und der anderen Rettungsmittel;
- (iii) das Zuwasserlassen der Rettungsboote;
- (iv) das allgemeine Klarmachen der anderen Rettungsmittel;
- (v) die Musterung der Fahrgäste; und
- (vi) das Löschen eines Brandes.

(e) In der Sicherheitsrolle werden die einzelnen Aufgaben aufgeführt, die das Bedienungspersonal im Notfall gegenüber den Fahrgästen zu erfüllen hat. Zu diesen Aufgaben gehört es,

- (i) die Fahrgäste zu benachrichtigen;
- (ii) dafür zu sorgen, dass diese zweckentsprechend bekleidet sind und die Rettungswesten sachgemäss angelegt haben;
- (iii) die Fahrgäste zu den Musterungsplätzen zu leiten;
- (iv) die Ordnung in den Gängen und auf den Treppen aufrechtzuerhalten und allgemein die Weiterleitung der Fahrgäste zu übernehmen und
- (v) dafür zu sorgen, dass eine genügende Anzahl wollener Decken in die Rettungsboote mitgenommen wird.

(f) Die Sicherheitsrolle sieht besondere Alarmsignale zum Sammeln der gesamten Schiffsbesatzung auf ihren Boots-, Rettungsfloss- und Feuerlöschstationen vor; sie enthält ferner eine eingehende Beschreibung dieser Signale. Die Signale werden mit der Dampfpfeife oder Sirene gegeben und durch andere elektrisch betriebene Signale ergänzt, soweit es sich nicht um Fahrgastschiffe auf beschränkter Auslandfahrt und um Frachtschiffe von weniger als 45,70 Metern (150 Fuss) Länge handelt. Alle diese Signale müssen von der Brücke aus bedient werden können.

Regel 26

Musterungen und Übungen

- (a) (i) Auf Fahrgastschiffen sind nach Möglichkeit einmal wöchentlich Boots- und Feuerlöschübungen mit der Schiffsbesatzung abzuhalten; eine solche Musterung ist abzuhalten, wenn ein Fahrgastschiff auf Auslandsfahrt, die nicht eine beschränkte Auslandsfahrt ist, den letzten Abgangshafen verlässt.
- (ii) Auf Frachtschiffen sind mindestens einmal monatlich Boots- und Feuerlöschübungen mit der Schiffsbesatzung durchzuführen mit der Massgabe, dass eine solche Übung binnen 24 Stunden nach Auslaufen aus einem Hafen stattfindet, wenn mehr als 25 v. H. der Besatzung in diesem Hafen ausgewechselt worden ist.
- (iii) Bei der monatlichen Übung auf Frachtschiffen ist die Ausrüstung der Rettungsboote auf Vollständigkeit zu überprüfen.
- (iv) Die Tage, an denen diese Übungen stattgefunden haben, sind in das von der Verwaltung vorgeschriebene Schiffstagebuch einzutragen; hat in einer Woche (auf Fahrgastschiffen) oder in einem Monat (auf Frachtschiffen) keine Übung oder nur eine Teilübung stattgefunden, so ist eine Eintragung über die näheren Umstände und den Umfang der durchgeführten Übung vorzunehmen. Über die Prüfung der Boots-ausrüstung auf Frachtschiffen ist ein Bericht in das Schiffstagebuch einzutragen, aus dem auch hervorgeht, wann die Rettungsboote gemäss Buchstabe c ausgeschwungen und zu Wasser gelassen wurden.

(b) Auf Fahrgastschiffen, mit Ausnahme der in der beschränkten Auslandsfahrt eingesetzten, findet binnen 24 Stunden nach Antritt der Reise eine Musterung der Fahrgäste statt.

(c) Bei aufeinanderfolgenden Bootsübungen sind verschiedene Gruppen von Rettungsbooten nacheinander zu benutzen; jedes Rettungsboot muss ausgeschwungen und – sofern durchführbar und zweckmässig – mindestens einmal in vier Monaten zu Wasser gelassen werden. Die Musterungen und Überprüfungen sind so durchzuführen, dass die Schiffsbesatzung genaue Kenntnis von ihren Aufgaben erhält und in deren Erfüllung geübt wird, einschliesslich der Unterweisung in der Handhabung und dem Gebrauch der Rettungsflösse, falls diese mitgeführt werden.

(d) Das Alarmsignal, das die Fahrgäste auf die Musterungsplätze ruft, besteht aus einer Folge von sieben oder mehr kurzen Tönen mit der Pfeife oder Sirene, gefolgt von einem langen Ton. Ausserdem müssen auf Fahrgastschiffen, mit Ausnahme der in der beschränkten Auslandsfahrt eingesetzten, von der Brücke aus durch das ganze Schiff elektrisch betätigte Signale gegeben werden können. Die Bedeutung aller für die Fahrgäste bestimmten Signale, verbunden mit genauen Anweisungen für den Notfall, sind den Fahrgästen in den in Frage kommenden Sprachen durch Anschläge in den Fahrgastkabinen und an gut sichtbarer Stelle in den übrigen Fahrgasträumen zu erläutern.

Teil B

Nur für Fahrgastschiffe

Regel 27

Rettungsboote, Rettungsflöße und Rettungsgeräte

(a) Fahrgastschiffe müssen zwei in Davits hängende Boote – eines auf jeder Schiffsseite – zur Verwendung im Notfall mitführen. Diese Boote müssen von einem zugelassenen Typ und dürfen höchstens $8\frac{1}{2}$ Meter (oder 28 Fuss) lang sein. Sie können für die Zwecke der Buchstaben b und c der vorliegenden Regel angerechnet werden, sofern sie den Vorschriften dieses Kapitels für Rettungsboote voll entsprechen, sowie für die Zwecke der Regel 8, sofern sie darüber hinaus den Vorschriften der Regel 9 und gegebenenfalls der Regel 14 voll entsprechen. Sie müssen jederzeit sofort verwendungsbereit sein, solange das Schiff auf See ist. Auf Schiffen, auf denen den Vorschriften der Regel 29 Buchstabe h durch Anbringen von Vorrichtungen an den Seiten der Rettungsboote entsprochen ist, brauchen die beiden in der vorliegenden Regel vorgeschenen Boote nicht mit solchen Vorrichtungen versehen sein.

(b) Fahrgastschiffe auf Auslandfahrt, die keine beschränkte Auslandfahrt ist, müssen folgendes mitführen:

- (i) Rettungsboote auf jeder Seite mit einem Gesamtfassungsvermögen für die Hälfte aller an Bord befindlichen Personen.

Die Verwaltung kann jedoch erlauben, dass Rettungsboote durch Rettungsflöße von gleichem Gesamtfassungsvermögen ersetzt werden, wobei aber auf jeder Schiffsseite genügend Rettungsboote vorhanden sein müssen, um $37\frac{1}{2}$ v.H. aller an Bord befindlichen Personen aufnehmen zu können.

- (ii) Rettungsflöße mit einem Gesamtfassungsvermögen für die Aufnahme 25 v.H. nebst Rettungsgeräten für 3 v.H. aller an Bord befindlichen Personen.

Schiffen mit einem Abteilungsfaktor von 0,33 oder weniger kann es jedoch gestattet werden, an Stelle von Rettungsflößen für 25 v.H. und Rettungsgeräten für 3 v.H. aller an Bord befindlichen Personen Rettungsgeräte für 25 v.H. dieser Personenzahl mitzuführen.

- (c) (i) Ein Fahrgastschiff auf beschränkter Auslandfahrt muss mit einer seiner Länge entsprechenden Anzahl von Davitpaaren ausgerüstet sein, wie in Spalte A der in Regel 28 enthaltenen Tabelle vorgesehen. In jedem Davitpaar muss ein Rettungsboot hängen; diese Rettungsboote müssen wenigstens den in Spalte C der Tabelle vorgeschriebenen Mindestraumgehalt oder das zur Unterbringung aller an Bord befindlichen Personen erforderliche Fassungsvermögen haben, falls diese Zahl kleiner ist.

Ist es nach Ansicht der Verwaltung weder durchführbar noch zweckmässig, auf einem in der beschränkten Auslandfahrt eingesetzten Schiff die Anzahl von Davitpaaren aufzustellen, die in Spalte A der in Regel 28 enthaltenen Tabelle vorgesehen ist, so kann die Verwaltung in Ausnahmefällen eine kleinere Anzahl von Davitpaaren genehmigen, jedoch mit der Massgabe, dass diese Zahl niemals kleiner sein darf als die in Spalte B der Tabelle festgesetzte Mindestzahl, und dass der Gesamttraumgehalt der Rettungsboote auf dem betreffenden Schiff wenigstens dem in Spalte C vorgeschriebenen Mindestraumgehalt oder dem zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen erforderlichen Fassungsvermögen entspricht, falls diese Zahl kleiner ist.

- (ii) Reichen die hiernach vorgesehenen Rettungsboote nicht aus, um alle an Bord befindlichen Personen aufzunehmen, so müssen weitere Rettungsboote unter Davits oder Rettungsflösse aufgestellt werden, damit das Fassungsvermögen der Rettungsboote und Rettungsflösse ausreicht, um alle an Bord befindlichen Personen aufzunehmen.
- (iii) Ungeachtet des Buchstaben c Ziffer ii darf auf Schiffen in der beschränkten Auslandfahrt die Anzahl der mitgeführten Personen nicht grösser sein als das Gesamtfassungsvermögen der nach Massgabe des Buchstaben c Ziffern i und ii mitgeführten Rettungsboote, sofern nicht die Verwaltung der Auffassung ist, dass der Umfang des Verkehrs dies notwendig macht; jedoch muss in diesem Fall das Schiff den Vorschriften des Kapitels II Regel 1 Buchstabe d entsprechen.
- (iv) Hat die Verwaltung gemäss Buchstabe c Ziffer iii die Beförderung einer Anzahl von Personen gestattet, die grösser ist als das Fassungsvermögen der Rettungsboote, und hat sie sich davon überzeugt, dass die nach Buchstabe c Ziffer ii mitzuführenden Rettungsflösse auf dem Schiff nicht untergebracht werden können, so kann sie eine Verringerung der Anzahl der Rettungsboote genehmigen, jedoch mit der Massgabe,
 - (1) dass Schiffe mit einer Länge von 58 Metern (oder 190 Fuss) und mehr mindestens vier Rettungsboote, und zwar auf jeder Schiffsseite zwei, mitführen müssen und dass Schiffe mit einer Länge von weniger als 58 Metern (oder 190 Fuss) mindestens zwei Rettungsboote, und zwar auf jeder Schiffsseite eines, mitführen müssen und
 - (2) dass die Anzahl der Rettungsboote und -flösse stets ausreichen muss, um alle an Bord befindlichen Personen aufzunehmen.
- (v) Jedes Fahrgastschiff auf beschränkter Auslandfahrt muss zusätzlich zu den Rettungsbooten und -flössen, die nach diesem Buchstaben vorgeschrieben sind, Rettungsflösse zur Aufnahme von 10 v. H. der Personen mitführen, welche in den auf dem Schiff mitgeführten Rettungsbooten untergebracht werden können.

- (vi) Jedes Fahrgastschiff auf beschränkter Auslandsfahrt muss ausserdem Rettungsgeräte für mindestens 5 v.H. aller an Bord befindlichen Personen mitführen.
- (vii) Die Verwaltung kann einzelnen Schiffen oder Schiffsklassen mit Zeugnissen für beschränkte Auslandsfahrt gestatten, Reisen von mindestens 600, höchstens aber 1200 Seemeilen auszuführen, wenn sie den Vorschriften des Kapitels II Regel 1 Buchstabe d entsprechen, Rettungsboote für 75 v. H. der an Bord befindlichen Personen mitführen und im übrigen den Vorschriften des vorliegenden Buchstaben entsprechen.

Regel 28

Tabelle betreffend Davits und Raumgehalt der Rettungsboote für Schiffe auf beschränkter Auslandsfahrt

Eingetragene Schiffslänge		(A)	(B)	(C)	
Meter	Fuss	Mindestanzahl der Davitpaare	in Ausnahmefällen zulässige geringere Anzahl der Davitpaare	Mindestraumgehalt der Rettungsboote	
				Kubikmeter	Kubikfuss
und 31 weniger als 37	und 100 weniger als 120	2	2	11	400
37 » 43	120 » 140	2	2	18	650
43 » 49	140 » 160	2	2	26	900
49 » 53	160 » 175	3	3	33	1150
53 » 58	175 » 190	3	3	38	1350
58 » 63	190 » 205	4	4	44	1550
63 » 67	205 » 220	4	4	50	1750
67 » 70	220 » 230	5	4	52	1850
70 » 75	230 » 245	5	4	61	2150
75 » 78	245 » 255	6	5	68	2400
78 » 82	255 » 270	6	5	76	2700
82 » 87	270 » 285	7	5	85	3000
87 » 91	285 » 300	7	5	94	3300
91 » 96	300 » 315	8	6	102	3600
96 » 101	315 » 330	8	6	110	3900
101 » 107	330 » 350	9	7	122	4300
107 » 113	350 » 370	9	7	135	4750
113 » 119	370 » 390	10	7	146	5150
119 » 125	390 » 410	10	7	157	5550
125 » 133	410 » 435	12	9	171	6050
133 » 140	435 » 460	12	9	185	6550
140 » 149	460 » 490	14	10	202	7150
149 » 159	490 » 520	14	10	221	7800
159 » 168	520 » 550	16	12	238	8400

Bemerkung zu (C): Betragt die Schiffslänge weniger als 31 Meter (oder 100 Fuss) oder mehr als 168 Meter (oder 550 Fuss), so schreibt die Verwaltung die Mindestanzahl der Davitpaare und den Raumgehalt der Rettungsboote vor

Die vorstehende Tabelle bestimmt je nach der Schiffslänge:

- (A) die Mindestanzahl der für ein Schiff auf beschränkter Auslandfahrt erforderlichen Davitpaare, in denen nach Regel 27 je ein Rettungsboot hängen muss;
- (B) die geringere Anzahl von Davitpaaren, die nach Regel 27 für ein Schiff auf beschränkter Auslandfahrt ausnahmsweise genehmigt werden kann; und
- (C) den Mindestraumgehalt der Rettungsboote für ein Schiff auf beschränkter Auslandfahrt.

Regel 29

Aufstellung und Handhabung der Rettungsboote, Rettungsflöße und Rettungsgeräte

(a) Die Rettungsboote und Rettungsflöße müssen entsprechend den Anforderungen der Verwaltung so aufgestellt sein,

- (i) dass sie alle in möglichst kurzer Zeit, in jedem Fall aber binnen 30 Minuten, zu Wasser gelassen werden können;
- (ii) dass sie in keiner Weise die rasche Handhabung der anderen Rettungsboote, Rettungsflöße oder Rettungsgeräte oder das Versammeln der an Bord befindlichen Personen an den Einbootungsplätzen oder das Einbooten dieser Personen behindern;
- (iii) dass die Rettungsboote und diejenigen Rettungsflöße, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen mitzuführen sind, mit voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung auch bei ungünstiger Trimm und bei 15° Schlagseite nach der einen oder anderen Seite zu Wasser gelassen werden können; und
- (iv) dass die Rettungsflöße, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen nicht mitzuführen sind, und die Rettungsgeräte auch bei ungünstiger Trimm und bei 15° Schlagseite nach der einen oder anderen Seite zu Wasser gelassen werden können.

(b) Jedes Rettungsboot muss in einem besonderen Davitpaar hängen.

(c) Rettungsboote dürfen nur dann auf mehr als einem Deck aufgestellt werden, wenn geeignete Massnahmen getroffen sind, die jede Behinderung der Rettungsboote auf dem unteren Deck durch die auf dem oberen Deck befindlichen Boote ausschliessen.

(d) Rettungsboote und diejenigen Rettungsflöße, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen mitzuführen sind, dürfen nicht am Bug aufgestellt sein. Sie müssen an solchen Stellen aufgestellt sein, an denen sie sicher zu Wasser gelassen werden können, wobei insbesondere darauf zu achten ist, dass sie ausreichend Abstand von der Schiffsschraube und den steil überhängenden Teilen des Achterschiffs haben.

(e) Die Davits müssen von zugelassener Konstruktion und in geeigneter, den Anforderungen der Verwaltung entsprechender Weise aufgestellt sein. Sie

müssen über ein oder mehrere Decks derart verteilt sein, dass die unter ihnen liegenden Rettungsboote ohne Behinderung durch den Betrieb anderer Davits sicher ausgesetzt werden können.

(f) Es müssen Davits folgender Art vorhanden sein :

- (i) Patent- oder Schwerkraftdavits zur Bedienung von Rettungsbooten mit einem Gewicht von höchstens 2300 Kilogramm (oder $2\frac{1}{4}$ englischen Tonnen) beim Ausbringen ohne Fahrgäste.
- (ii) Schwerkraftdavits zur Bedienung von Rettungsbooten mit einem Gewicht von mehr als 2300 Kilogramm (oder $2\frac{1}{4}$ englischen Tonnen) beim Ausbringen ohne Fahrgäste.

(g) Die Davits, Läufer und Blöcke sowie das übrige Geschirr müssen so stark sein, dass die Rettungsboote mit einer Aussetzmannschaft im Boot ausgeschwungen und dann mit der vollen Besetzung und vollständiger Ausrüstung bei einer Schlagseite von 15° nach der einen oder anderen Seite und 10° Trimm sicher zu Wasser gelassen werden können.

(h) Es müssen Gleitkufen oder andere geeignete Vorrichtungen vorhanden sein, um das Zuwasserlassen der Rettungsboote gegen eine Schlagseite von 15° zu erleichtern.

(i) Es müssen Vorrichtungen vorhanden sein, um die Rettungsboote an die Bordwand heranzuholen und sie dort so zu halten, dass die Personen sicher eingebootet werden können.

(j) Rettungsboote sowie die in Regel 27 für einen Notfall vorgeschriebenen Boote sind durch Stahldrahtläufer und durch Winden eines zugelassenen Typs zu bedienen; mit diesen müssen die für einen Notfall vorgesehenen Boote schnell wieder eingeholt werden können. Die Verwaltung kann ausnahmsweise Läufer aus Manilatauwerk oder anderem zugelassenen Werkstoff mit oder ohne Winden gestatten (die für einen Notfall vorgesehenen Boote müssen jedoch zwecks schnellen Einholens durch Winden bedient werden), wenn sie der Ansicht ist, dass Manilaläufer oder Läufer aus einem anderen zugelassenen Werkstoff ausreichen.

(k) An dem Verbindungssteg der Davits müssen mindestens zwei Manntaue angebracht sein; die Läufer und Manntaue müssen lang genug sein, um beim geringsten Tiefgang des Schiffes in Seewasser und bei einer Schlagseite von 15° nach der einen oder anderen Seite die Wasseroberfläche zu erreichen. Die unteren Blöcke der Läufer müssen, falls sie keine zugelassene Auslösevorrichtung haben, mit einem geeigneten Ring oder einem langen Kettenglied zur Befestigung an den Heisshaken versehen sein.

(l) Sind mechanisch angetriebene Vorrichtungen zum Einholen der Rettungsboote vorhanden, so ist ausserdem ein wirksamer Handbetrieb hierfür vorzusehen. Werden Davits mit Hilfe von Läufern eingeschwungen, die durch Kraftantrieb eingeholt werden, so sind Sicherheitsvorrichtungen einzubauen, die automatisch den Kraftantrieb abschalten, bevor die Davits gegen die Stopper

kommen, um zu vermeiden, dass die Stahldrahtläufer oder Davits überbeansprucht werden.

(m) Die Läufer der in den Davits hängenden Rettungsboote müssen gebrauchsfertig gefahren werden; es müssen Vorkehrungen für ein schnelles, aber nicht notwendigerweise gleichzeitiges Lösen der Läufer von den Rettungsbooten getroffen sein. Die Rettungsboote müssen in den Taljen in solcher Höhe über dem Schandeckel aufgehängt sein, dass die Stabilität der Boote beim Zuwasserlassen gesichert ist.

- (n) (i) Auf Fahrgastschiffen auf Auslandsfahrt, die keine beschränkte Auslandsfahrt ist, und auf denen gemäss Regel 27 Buchstabe b Ziffer i Rettungsboote und Rettungsflösse mitgeführt werden, sind zugelassene Aussetzvorrichtungen in so ausreichender Anzahl vorzusehen, wie es nach Ansicht der Verwaltung erforderlich ist, um die Rettungsflösse, die nach dem obengenannten Buchstaben zusammen mit den Rettungsbooten zur Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen benötigt werden, mit der zugelassenen Anzahl von Personen in höchstens 30 Minuten bei ruhigem Wetter zu Wasser zu lassen. Die zugelassenen Aussetzvorrichtungen sind, soweit durchführbar, gleichmässig auf jede Schiffsseite zu verteilen; auf jeder Seite muss mindestens eine derartige Vorrichtung vorhanden sein. Diese Vorrichtungen brauchen jedoch nicht bei zusätzlichen Rettungsflößen vorgesehen zu werden, die nach Regel 27 Buchstabe b Ziffer ii für 25 v.H. aller an Bord befindlichen Personen mitzuführen sind; ist aber eine zugelassene Aussetzvorrichtung auf dem Schiff vorhanden, so muss jedes Rettungsfluss, das nach dem obengenannten Buchstaben mitgeführt wird, von solchem Typ sein, dass es von dieser Vorrichtung zu Wasser gelassen werden kann.
- (ii) Auf Fahrgastschiffen auf beschränkter Auslandsfahrt wird die erforderliche Anzahl der zugelassenen Aussetzvorrichtungen von der Verwaltung bestimmt. Die Anzahl der Rettungsflösse, die jeder dieser Vorrichtungen zugeteilt ist, darf nicht grösser sein als die Anzahl der Flösse, die nach Ansicht der Verwaltung in höchstens 30 Minuten bei ruhigem Wetter mit Hilfe dieser Vorrichtung zu Wasser gelassen werden können, wenn sie mit der zugelassenen Anzahl von Personen voll besetzt sind.

Regel 30

Beleuchtung der Decks, Rettungsboote, Rettungsflösse usw.

(a) Eine allen Sicherheitserfordernissen genügende elektrische oder gleichwertige Beleuchtung muss in den verschiedenen Teilen eines Fahrgastschiffes vorgesehen sein, insbesondere auf den Decks, auf denen die Rettungsboote und Rettungsflösse aufgestellt sind. Die in Kapitel II Regel 25 vorgeschriebene, unabhängig arbeitende Notstromquelle muss imstande sein, nötigenfalls diese Beleuchtungsanlage sowie die in Regel 19 Buchstabe a Ziffer ii und Buchstabe b Ziffern ii und iii vorgeschriebenen Beleuchtungsanlagen zu versorgen.

(b) Die Ausgänge aus den für Fahrgäste oder Besatzung bestimmten Haupträumen müssen ständig durch Notlampen beleuchtet sein. Die Anlage muss so beschaffen sein, dass der für diese Lampen erforderliche Strom im Falle des Versagens der Hauptlichtmaschine von der unter Buchstabe a erwähnten Notstromquelle geliefert werden kann.

Regel 31

Besatzung der Rettungsboote und -flösse

(a) Jedes Rettungsboot wird der Führung eines Schiffsoffiziers oder eines geprüften Rettungsbootmanns unterstellt, für den ein Stellvertreter zu benennen ist. Der Bootsführer muss ein Verzeichnis der Besatzung seines Rettungsboots haben; er hat dafür zu sorgen, dass die ihm unterstellten Leute mit ihren verschiedenen Aufgaben vertraut sind.

(b) Für jedes Motorrettungsboot wird ein mit der Bedienung des Motors vertrauter Mann bestimmt.

(c) Für jedes Rettungsboot, das mit einer Funk- und einer Scheinwerferanlage ausgerüstet ist, ist ein mit der Bedienung dieser Einrichtungen vertrauter Mann zu bestimmen.

(d) Für jedes mitgeführte Rettungsflöss ist ein Mann zu bestimmen, der mit der Bedienung und Handhabung von Rettungsflößen vertraut ist, ausser auf Schiffen auf beschränkter Auslandsfahrt, wenn dies nach Ansicht der Verwaltung nicht durchführbar ist.

Regel 32

Geprüfte Rettungsbootleute

(a) Auf Fahrgastschiffen müssen für jedes Rettungsboot, das nach Massgabe dieses Kapitels mitgeführt wird, mindestens so viele Rettungsbootleute vorhanden sein, wie die nachstehende Tabelle im einzelnen vorschreibt:

Vorgeschriebene Personenzahl für das Rettungsboot	Mindestanzahl geprüfter Rettungsbootleute
weniger als 41 Personen	2
von 41 bis 61 Personen	3
von 62 bis 85 Personen	4
mehr als 85 Personen	5

(b) Die Verteilung der geprüften Rettungsbootleute auf die einzelnen Rettungsboote bleibt dem Kapitän überlassen.

(c) Die Befähigungszeugnisse werden von einer von der Verwaltung ermächtigten Stelle ausgestellt. Zur Erlangung des Zeugnisses hat der Bewerber nachzuweisen, dass er in allen für das Zuwasserlassen der Rettungsboote und anderen Rettungsmitteln erforderlichen Arbeitsvorgängen und im Gebrauch der Riemen und der Antriebsvorrichtung ausgebildet ist, dass er über praktische Kenntnisse in der Handhabung der Rettungsboote und anderen Rettungsmittel

verfügt und dass er ausserdem die Befehle für den Einsatz aller Rettungsmittel versteht und sie ausführen kann.

Regel 33

Rettungsgeräte

(a) Es dürfen nur Rettungsgeräte zugelassen werden, die folgenden Bedingungen entsprechen :

- (i) Sie müssen von solcher Grösse und Festigkeit sein, dass sie ohne Schaden von der Stelle, an der sie untergebracht sind, in das Wasser hinabgeworfen werden können.
- (ii) Ihr Gewicht darf nicht grösser sein als 180 Kilogramm (oder 400 englische Pfund), wenn nicht geeignete, den Anforderungen der Verwaltung entsprechende Vorrichtungen vorhanden sind, die ein Zuwasserlassen ermöglichen, ohne dass ein Anheben mit der Hand erforderlich ist.
- (iii) Werkstoff und Bauart müssen zugelassen sein.
- (iv) Brauchbarkeit und Stabilität müssen gewährleistet sein, gleichviel auf welcher Seite das Gerät schwimmt.
- (v) Die Luftkästen oder gleichwertigen Schwimmvorrichtungen müssen möglichst dicht an den Seiten des Rettungsgeräts angebracht sein; ihre Wirksamkeit darf nicht davon abhängen, dass sie aufgeblasen werden müssen.
- (vi) Das Gerät muss mit einer Fangleine und einer aussen ringsherumlaufenden, fest angebrachten Sicherheitsleine versehen sein.

(b) Die für ein Rettungsgerät zulässige Personenzahl ist die kleinere der beiden Zahlen, die man erhält

- (i) durch Teilung der Anzahl von Kilogramm, die das Gerät an Eisen in Frischwasser tragen kann, durch 14,5 (oder der Anzahl von englischen Pfund durch 32), oder
- (ii) durch Teilung des Umfangs des Geräts in Zentimeter durch 30,5.

Regel 34

Ausrüstung mit Rettungsringen

Die Mindestanzahl der Rettungsringe, mit der Fahrgastschiffe ausgerüstet sein müssen, wird durch folgende Tabelle bestimmt:

Schiffslänge in Metern	Mindestanzahl der Rettungsringe
weniger als 61	8
61 und weniger als 122	12
122 und weniger als 183	18
183 und weniger als 244	24
244 und mehr	30

Schiffslänge in Fuss	Mindestanzahl der Rettungsringe
weniger als 200	8
200 und weniger als 400	12
400 und weniger als 600	18
600 und weniger als 800	24
800 und mehr	30

Teil C

Nur für Frachtschiffe

Regel 35

Anzahl und Fassungsvermögen der Rettungsboote und -flösse

- (a) (i) Frachtschiffe ausser Tankschiffen von 1600 und mehr BRT, Schiffe, die als Walfangmutterschiffe, als Fischverarbeitungs- oder Fischkonserven-Fabrikschiffe eingesetzt sind, sowie Schiffe, die beim Walfang, bei der Fischverarbeitung oder der Fischkonservenherstellung beschäftigte Personen befördern, müssen auf jeder Schiffsseite Rettungsboote mit einem Gesamtfassungsvermögen für alle an Bord befindlichen Personen mitführen, sowie zusätzlich Rettungsflösse, die ausreichen, um die Hälfte dieser Personen aufzunehmen.

Ist jedoch die Verwaltung bei Frachtschiffen auf Auslandsfahrt zwischen nahe beieinander liegenden Staaten der Auffassung, dass es angesichts der Bedingungen der Reise unbillig oder unnötig ist, das Mitführen von Rettungsflößen vorzuschreiben, so kann sie einzelne Schiffe oder Schiffsklassen von dieser Vorschrift befreien.

- (ii) Tankschiffe von 1600 und mehr BRT müssen auf jeder Seite Rettungsboote mitführen, deren Gesamtfassungsvermögen für die Aufnahme aller an Bord befindlichen Personen ausreicht.
- (b) (i) Jedes Schiff, das als Walfangmuttereschiff, als Fischverarbeitungs- oder Fischkonserven-Fabrikschiff eingesetzt ist, oder das beim Walfang, bei der Fischverarbeitung oder der Fischkonservenherstellung beschäftigte Personen befördert, muss folgendes mitführen:
- (1) Rettungsboote auf jeder Seite mit einem Gesamtfassungsvermögen für die Hälfte aller an Bord befindlichen Personen.
Die Verwaltung kann jedoch gestatten, dass Rettungsboote durch Rettungsflösse von gleichem Gesamtfassungsvermögen ersetzt werden, wobei aber auf jeder Schiffsseite genügend Rettungsboote vorhanden sein müssen, um $37\frac{1}{2}$ v.H. aller an Bord befindlichen Personen aufnehmen zu können.
 - (2) Rettungsflösse mit einem Gesamtfassungsvermögen für die Hälfte aller an Bord befindlichen Personen.

Ist es jedoch auf Schiffen, die als Fischverarbeitungs- oder Fischkonserven-Fabrikschiffe eingesetzt sind, undurchführbar, Rettungsboote mitzuführen, die den Vorschriften dieses Kapitels in vollem Umfang entsprechen, so kann die Verwaltung statt dessen das Mitführen anderer Boote gestatten; ihr Fassungsvermögen darf indessen nicht geringer als das in dieser Regel vorgeschriebene sein, und ihre Schwimmfähigkeit und Ausrüstung muss mindestens der in diesem Kapitel für Rettungsboote vorgeschriebenen entsprechen.

- (ii) Jedes Schiff, das als Walfangmutterschiff oder als Fischverarbeitungs- oder Fischkonserven-Fabrikschiff eingesetzt ist, oder das beim Walfang, bei der Fischverarbeitung oder der Fischkonservenherstellung beschäftigte Personen befördert, muss zwei Boote – eines auf jeder Schiffsseite – zur Verwendung im Notfall mitführen. Diese Boote müssen von einem zugelassenen Typ und dürfen höchstens $8\frac{1}{2}$ Meter (oder 28 Fuss) lang sein. Sie können für die Zwecke dieses Buchstaben angerechnet werden, sofern sie den Vorschriften dieses Kapitels für Rettungsboote voll entsprechen, sowie für die Zwecke der Regel 8, sofern sie darüber hinaus den Vorschriften der Regel 9 und gegebenenfalls der Regel 14 voll entsprechen. Solange das Schiff auf See ist, müssen sie jederzeit sofort verwendungsbereit sein. Auf Schiffen, auf denen den Vorschriften der Regel 36 Buchstabe g durch Anbringen von Vorrichtungen an den Seiten der Rettungsboote entsprochen ist, brauchen die beiden in der vorliegenden Regel vorgesehenen Boote nicht mit solchen Vorrichtungen versehen zu werden.

(c) Tankschiffe von 3000 und mehr BRT müssen mindestens vier Rettungsboote mitführen. Zwei Rettungsboote müssen sich achtern und zwei mittschiffs befinden, jedoch mit der Massgabe, dass auf Tankschiffen ohne Mittschiffsaufbauten alle Rettungsboote achtern unterzubringen sind.

Ist es auf Tankschiffen ohne Mittschiffsaufbauten nicht möglich, vier Rettungsboote achtern unterzubringen, so kann die Verwaltung gestatten, dass statt dessen auf jeder Schiffsseite ein Rettungsboot achtern mitgeführt wird. In einem solchen Fall

- (i) darf jedes dieser Rettungsboote höchstens 8 Meter (oder 26 Fuss) lang sein;
- (ii) ist jedes dieser Rettungsboote möglichst weit vorn aufzustellen, mindestens aber so weit, dass sich das hintere Ende des Rettungsboots in einem Abstand von $1\frac{1}{2}$ mal Bootslänge vor der Schiffsschraube befindet;
- (iii) muss jedes Rettungsboot so nahe an der Wasseroberfläche aufgestellt sein, wie dies sicher und praktisch durchführbar ist; und
- (iv) müssen zusätzlich Rettungsflösse mitgeführt werden, die mindestens die Hälfte aller an Bord befindlichen Personen aufnehmen können.

Regel 36

Davits und Aussetzvorrichtungen

(a) Auf Frachtschiffen müssen Rettungsboote und Rettungsflöße entsprechend den Anforderungen der Verwaltung aufgestellt sein.

(b) Jedes Rettungsboot muss in einem besonderen Davitpaar hängen.

(c) Rettungsboote und diejenigen Rettungsflöße, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen mitzuführen sind, dürfen nicht am Bug aufgestellt werden. Sie müssen an solchen Stellen aufgestellt sein, an denen sie sicher zu Wasser gelassen werden können, wobei insbesondere darauf zu achten ist, dass sie ausreichenden Abstand von der Schiffsschraube und den steil überhängenden Teilen des Achterschiffs haben, damit sie, soweit durchführbar, an der senkrechten Bordwand zu Wasser gelassen werden können.

(d) Die Davits müssen von zugelassener Konstruktion und in geeigneter, den Anforderungen der Verwaltung entsprechender Weise aufgestellt sein.

(e) Auf Tankschiffen von 1600 und mehr BRT, auf Schiffen, die als Walfangmutterschiffe oder als Fischverarbeitungs- oder Fischkonserven-Fabrikschiffe eingesetzt sind, oder die beim Walfang, bei der Fischverarbeitung oder der Fischkonservenherstellung beschäftigte Personen befördern, dürfen nur Schwerkraftdavits verwendet werden. Auf anderen Schiffen müssen Davits folgender Art vorhanden sein:

(i) Patent- oder Schwerkraftdavits zur Bedienung von Rettungsbooten mit einem Gewicht von höchstens 2300 Kilogramm (oder $2\frac{1}{4}$ englischen Tonnen) beim Ausbringen ohne Fahrgäste;

(ii) Schwerkraftdavits zur Bedienung von Rettungsbooten mit einem Gewicht von mehr als 2300 Kilogramm (oder $2\frac{1}{4}$ englischen Tonnen) beim Ausbringen ohne Fahrgäste.

(f) Die Davits, Läufer und Blöcke sowie das übrige Geschirr müssen so stark sein, dass die Rettungsboote mit einer Aussetzmannschaft im Boot ausgeschwungen und dann mit der vollen Besetzung und vollständigen Ausrüstung bei einer Schlagseite von 15° nach der einen oder anderen Seite und 10° Trimm sicher zu Wasser gelassen werden können.

(g) Es müssen Gleitkufen oder andere geeignete Vorrichtungen vorhanden sein, um das Zuwasserlassen der Rettungsboote gegen eine Schlagseite von 15° zu erleichtern.

(h) Es müssen Vorrichtungen vorhanden sein, um die Rettungsboote an die Bordwand heranzuholen und sie dort so zu halten, dass die Personen sicher eingebootet werden können.

(i) Rettungsboote sowie die in Regel 35 Buchstabe b Ziffer ii für einen Notfall vorgeschriebenen Boote sind durch Stahldrahtläufer und durch Winden eines zugelassenen Typs zu bedienen; mit diesen müssen die für einen Notfall vorgesehenen Boote schnell wieder eingeholt werden können. Die Verwaltung kann ausnahmsweise Läufer aus Manila-Tauwerk oder anderem zugelassenen Werk-

stoff mit oder ohne Winden gestatten (die für einen Notfall vorgesehenen Boote müssen jedoch zwecks schnellen Einholens durch Winden bedient werden), wenn sie der Ansicht ist, dass Manila-Läufer oder Läufer aus einem anderen zugelassenen Werkstoff ausreichen.

(j) An dem Verbindungsstag der Davits müssen mindestens zwei Manntaue angebracht sein; die Läufer und Manntaue müssen lang genug sein, um beim geringsten Tiefgang des Schiffes in Seewasser und bei einer Schlagseite von 15° nach der einen oder anderen Seite die Wasseroberfläche zu erreichen. Die unteren Blöcke der Läufer müssen, falls sie keine zugelassene Auslösevorrichtung haben, mit einem geeigneten Ring oder einem langen Kettenglied zur Befestigung an den Heisshaken versehen sein.

(k) Sind mechanisch angetriebene Vorrichtungen zum Einholen der Rettungsboote vorhanden, so ist ausserdem ein wirksamer Handantrieb hierfür vorzusehen. Werden Davits mit Hilfe von Läufern eingeschwungen, die durch Kraftantrieb eingeholt werden, so sind Sicherheitsvorrichtungen einzubauen, die automatisch den Kraftantrieb abschalten, bevor die Davits gegen die Stopper kommen, um zu vermeiden, dass die Stahldrahtläufer oder Davits überbeansprucht werden.

(l) Die Läufer der Rettungsboote müssen gebrauchsfertig gefahren werden; es müssen Vorkehrungen für ein schnelles, aber nicht notwendigerweise gleichzeitiges Lösen der Läufer von den Rettungsbooten getroffen sein. Die Rettungsboote müssen in den Taljen in solcher Höhe über dem Schandeckel aufgehängt sein, dass die Stabilität der Boote beim Zuwasserlassen gesichert ist.

(m) Auf Schiffen, die als Walfangmutterschiffe, als Fischverarbeitungs- oder Fischkonserven-Fabrikschiffe eingesetzt sind, sowie auf Schiffen, die beim Walfang, bei der Fischverarbeitung oder der Fischkonservenherstellung beschäftigte Personen befördern, und die gemäss Regel 35 Buchstabe b Ziffer i Nummer 2 Rettungsboote und Rettungsflösse mitführen, brauchen keine zugelassenen Aussetzvorrichtungen für die Rettungsflösse vorhanden zu sein; derartige Vorrichtungen sind jedoch in so ausreichender Anzahl vorzusehen, wie es nach Ansicht der Verwaltung erforderlich ist, um die nach Ziffer i Nummer 1 des genannten Buchstaben mitgeführten Rettungsflösse mit der zugelassenen Anzahl von Personen höchstens 30 Minuten bei ruhigem Wetter zu Wasser zu lassen. Die zugelassenen Aussetzvorrichtungen sind, soweit durchführbar, gleichmässig auf jede Schiffsseite zu verteilen. Jedes Rettungsfloss, das auf Schiffen mitgeführt wird, auf denen eine zugelassene Aussetzvorrichtung vorgesehen ist, muss von einem solchen Typ sein, dass es von dieser Vorrichtung zu Wasser gelassen werden kann.

Regel 37

Ausrüstung mit Rettungsringen

Es sind mindestens acht Rettungsringe eines Typs mitzuführen, der den Vorschriften der Regel 21 entspricht.

Regel 38**Notbeleuchtung**

Die in Regel 19 Buchstabe a Ziffer ii sowie Buchstabe b Ziffer ii und iii vorgeschriebene Beleuchtung muss mindestens drei Stunden lang von der in Kapitel II Regel 26 vorgeschriebenen Notstromquelle gespeist werden können. Auf Frachtschiffen von 1600 und mehr BRT trägt die Verwaltung dafür Sorge, dass die Beleuchtung der Gänge, Treppen und Ausgänge derart ist, dass der Zugang für alle an Bord befindlichen Personen zu den Aussetzstationen und Aufbewahrungsstellen der Rettungsboote und Rettungsflöße nicht behindert wird.

Kapitel IV**Telegraphiefunk und Sprechfunk****Teil A****Anwendung und Begriffsbestimmungen****Regel 1****Anwendung**

(a) Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, findet dieses Kapitel auf alle Schiffe Anwendung, für welche diese Regeln gelten.

(b) Auf Schiffe, für welche diese Regeln gelten, findet dieses Kapitel dann keine Anwendung, wenn die Schiffe die Grossen Seen Nordamerikas und deren verbindende und Nebengewässer östlich bis zur unteren Ausfahrt der Sankt-Lambert-Schleuse in Montreal in der Provinz Quebec, Kanada, befahren¹⁾.

(c) Dieses Kapitel schliesst nicht aus, dass ein in Not befindliches Schiff oder Rettungsboot oder -floss alle verfügbaren Mittel einsetzt, um die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken, seinen Standort bekanntzugeben und Hilfe zu erlangen.

Regel 2**Ausdrücke und Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Kapitels haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung. Alle anderen in diesem Kapitel verwendeten Ausdrücke, die auch in der Vollzugsordnung für den Funkdienst bestimmt sind, haben die in dieser Vollzugsordnung bestimmte Bedeutung:

(a) Der Ausdruck «Vollzugsordnung für den Funkdienst» bezeichnet die Vollzugsordnung für den Funkdienst, die dem letzten jeweils in Kraft befind-

¹⁾ Diese Schiffe unterliegen aus Sicherheitsgründen besonderen Funkvorschriften; diese Vorschriften sind in dem Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten und Kanada von 1952 enthalten, das die Bezeichnung: «Promotion of Safety on the Great Lakes by Means of Radio» (Erhöhte Sicherheit auf den Grossen Seen durch Funk) trägt.

lichen Internationalen Fernmeldevertrag beigefügt oder als ihm beigefügt anzusehen ist.

- (b) Der Ausdruck «Selbsttätiges Telegraphiefunk-Alarmgerät» bezeichnet einen zugelassenen selbsttätigen Alarmzeichenempfänger, der auf das Telegraphiefunk-Alarmzeichen anspricht.
- (c) Der Ausdruck «Funkoffizier» bezeichnet eine Person, die mindestens ein der Vollzugsordnung für den Funkdienst entsprechendes Zeugnis erster oder zweiter Klasse für Telegraphiefunker besitzt und in der Telegraphiefunkstelle eines Schiffes beschäftigt ist, das nach Massgabe der Regel 3 oder 4 über eine solche Funkstelle verfügt.
- (d) Der Ausdruck «Sprechfunker» bezeichnet eine Person, die ein der Vollzugsordnung für den Funkdienst entsprechendes Zeugnis für Sprechfunker besitzt.
- (e) der Ausdruck «vorhandene Anlage» bezeichnet
 - (i) eine Anlage, die vor dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens an Bord eines Schiffes vollständig eingebaut worden ist, gleichviel wann die Annahme durch die betreffende Verwaltung wirksam wird; und
 - (ii) eine Anlage, die vor dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens an Bord eines Schiffes teilweise eingebaut worden ist und im übrigen entweder aus Teilen besteht, die als Ersatz für gleiche Teile eingebaut wurden, oder aus Teilen, die den Vorschriften dieses Kapitels entsprechen.
- (f) Der Ausdruck «neue Anlage» bezeichnet jede Anlage, die keine vorhandene Anlage ist.

Regel 3

Telegraphiefunkstelle

Fahrgastschiffe jeder Grösse und Frachtschiffe von 1600 und mehr BRT müssen mit einer den Regeln 8 und 9 entsprechenden Telegraphiefunkstelle ausgerüstet sein, soweit sie nicht auf Grund der Regel 5 davon befreit sind.

Regel 4

Sprechfunkstelle

Frachtschiffe von mindestens 300, jedoch weniger als 1600 BRT müssen, wenn sie nicht mit einer den Regeln 8 und 9 entsprechenden Telegraphiefunkstelle ausgerüstet sind, mit einer den Regeln 14 und 15 entsprechenden Sprechfunkstelle ausgerüstet sein, soweit sie nicht auf Grund der Regel 5 davon befreit sind.

Regel 5

Befreiungen von den Regeln 3 und 4

(a) Die Vertragsregierungen erachten es als höchst erwünscht, von der Anwendung der Regeln 3 und 4 nicht abzuweichen; die Verwaltung kann jedoch

einzelnen Fahrgast- oder Frachtschiffen Befreiungen teilweiser und/oder bedingter Art oder eine völlige Befreiung von den Vorschriften der Regel 3 und 4 gewähren.

(b) Die nach Buchstabe a zulässigen Befreiungen dürfen nur einem Schiff auf einer Reise gewährt werden, bei der die grösste Entfernung des Schiffes von Land, die Länge der Reise, das Fehlen allgemeiner navigatorischer Gefahren sowie andere die Sicherheit beeinflussende Bedingungen derart sind, dass die volle Anwendung der Regel 3 oder 4 unzweckmässig oder unnötig wäre. Bei der Entscheidung darüber, ob einzelnen Schiffen Befreiungen gewährt werden können, hat die Verwaltung etwaige Auswirkungen dieser Befreiungen auf die allgemeine Wirksamkeit des Notdienstes für die Sicherheit aller Schiffe zu berücksichtigen. Die Verwaltung soll sich dessen bewusst sein, dass es erwünscht wäre, Schiffen, die von der Vorschrift der Regel 3 befreit werden, als Vorbedingung hierfür die Ausrüstung mit einer den Regeln 14 und 15 entsprechenden Sprechfunkstelle zur Pflicht zu machen.

(c) Jede Verwaltung legt der Organisation so bald wie möglich nach dem 1. Januar jedes Jahres einen Bericht vor, aus dem alle nach den Buchstaben a und b während des vorangegangenen Kalenderjahrs gewährten Befreiungen sowie die dafür massgebenden Gründe hervorgehen.

Teil B

Hörwachen

Regel 6

Hörwachen im Telegraphiefunkdienst

(a) Jedes Schiff, das nach Regel 3 oder 4 mit einer Telegraphiefunkstelle ausgerüstet ist, muss auf See mindestens einen Funkoffizier an Bord haben und muss, wenn es nicht mit einem selbsttätigen Telegraphiefunk-Alarmgerät ausgerüstet ist, vorbehaltlich des Buchstaben d sicherstellen, dass ein Funkoffizier auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz mittels eines Kopfhörers oder Lautsprechers eine ununterbrochene Hörwache wahrnimmt.

(b) Jedes Fahrgastschiff, das nach Regel 3 mit einer Telegraphiefunkstelle ausgerüstet ist, muss, wenn es mit einem selbsttätigen Telegraphiefunk-Alarmgerät ausgerüstet ist, vorbehaltlich des Buchstaben d auf See sicherstellen, dass ein Funkoffizier auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz mittels eines Kopfhörers oder Lautsprechers eine Hörwache wie folgt wahrnimmt:

- (i) Wenn es 250 Fahrgäste oder weniger befördert oder ein Zeugnis hierfür besitzt, insgesamt mindestens 8 Stunden täglich;
- (ii) wenn es mehr als 250 Fahrgäste befördert oder ein Zeugnis hierfür besitzt und sich auf einer Reise befindet, die länger als 16 Stunden zwi-

schen zwei aufeinanderfolgenden Häfen dauert, insgesamt mindestens 16 Stunden täglich. In diesem Fall muss das Schiff mindestens zwei Funkoffiziere an Bord haben;

(iii) wenn es mehr als 250 Fahrgäste befördert oder ein Zeugnis hierfür besitzt und sich auf einer Reise befindet, die weniger als 16 Stunden zwischen zwei aufeinanderfolgenden Häfen dauert, insgesamt mindestens 8 Stunden täglich.

(c) (i) Jedes Frachtschiff, das nach Regel 3 mit einer Telegraphiefunkstelle ausgerüstet ist, muss, wenn es mit einem selbsttätigen Telegraphiefunk-Alarmgerät ausgerüstet ist, vorbehaltlich des Buchstaben d auf See sicherstellen, dass ein Funkoffizier auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz mittels eines Kopfhörers oder Lautsprechers eine Hörwache von insgesamt mindestens 8 Stunden täglich wahrnimmt. Die Verwaltung kann jedoch gestatten, dass auf Frachtschiffen von mindestens 1600, jedoch weniger als 3500 BRT die Hörwache für einen Zeitabschnitt von drei Jahren, vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens an gerechnet, bis auf insgesamt mindestens 2 Stunden täglich beschränkt wird.

(ii) Jedes Frachtschiff von mindestens 300, jedoch weniger als 1600 BRT, das nach Regel 4 mit einer Telegraphiefunkstelle ausgerüstet ist, muss, wenn es mit einem selbsttätigen Telegraphiefunk-Alarmgerät ausgerüstet ist, vorbehaltlich des Buchstaben d auf See sicherstellen, dass ein Funkoffizier auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz mittels eines Kopfhörers oder Lautsprechers während der von der Verwaltung gegebenenfalls festgesetzten Zeit eine Hörwache wahrnimmt. Die Verwaltung berücksichtigt jedoch, dass es erwünscht ist, nach Möglichkeit eine Hörwache von insgesamt mindestens 8 Stunden täglich vorzuschreiben.

(d) Nimmt ein Funkoffizier nach dieser Regel auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz die Hörwache wahr, so kann er diese unterbrechen, solange er den Verkehr auf anderen Frequenzen abwickelt oder andere wichtige Funkaufgaben erledigt, jedoch nur dann, wenn es unmöglich ist, die Hörwache mittels eines aufgeteilten Kopfhörers oder eines Lautsprechers wahrzunehmen. Während der in der Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgesehenen Zeiten der Funkstille ist die Hörwache stets durch einen Funkoffizier mittels eines Kopfhörers oder Lautsprechers wahrzunehmen.

(e) Auf allen mit einem selbsttätigen Telegraphiefunk-Alarmgerät ausgerüsteten Schiffen muss dieses Gerät, solange sich das Schiff auf See befindet, in Betrieb sein, wenn keine Hörwache gemäss den Buchstaben b, c oder d wahrgenommen wird und, falls durchführbar, während des Peilfunkbetriebs.

(f) Die in dieser Regel vorgesehenen Hörzeiten, einschliesslich der von der Verwaltung festgesetzten Zeiten, sollen nach Möglichkeit mit den in der Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgeschriebenen Dienststunden für Telegraphiefunk zusammenfallen.

Regel 7

Hörwachen im Sprechfunkdienst

(a) Jedes Schiff, das nach Regel 4 mit einer Sprechfunkstelle ausgerüstet ist, muss für Sicherheitszwecke mindestens einen Sprechfunker an Bord haben (es kann dies der Kapitän, ein Offizier oder ein Besatzungsmitglied sein, sofern der Betreffende mindestens ein Sprechfunkzeugnis besitzt) und muss vorbehaltlich des Buchstaben b auf See auf der Sprechfunk-Notfrequenz eine ununterbrochene Hörwache mittels eines Lautsprechers oder anderer geeigneter Mittel an der Stelle an Bord sicherstellen, von der aus das Schiff gewöhnlich geführt wird.

(b) Die Hörwache kann unterbrochen werden,

- (i) wenn das Empfangsgerät für den Verkehr auf einer anderen Frequenz gebraucht wird und kein zweiter Empfänger verfügbar ist; oder
- (ii) wenn nach Auffassung des Kapitäns die Umstände derart sind, dass die Aufrechterhaltung der Hörwache die sichere Führung des Schiffes beeinträchtigen würde.

Die Hörwache soll jedoch nach Möglichkeit während der in der Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgesehenen Zeiten der Funkstille aufrechterhalten werden.

Teil C

Technische Vorschriften

Regel 8

Telegraphiefunkstellen

(a) Die Telegraphiefunkstelle muss so untergebracht sein, dass keine schädliche Störung durch ein fremdes Geräusch mechanischer oder sonstiger Art den sicheren Empfang der Funkzeichen beeinträchtigt. Die Funkstelle muss im Schiff so hoch wie betrieblich möglich untergebracht sein, um den grösstmöglichen Sicherheitsgrad zu gewährleisten.

(b) Der Telegraphiefunkraum muss gross genug sein und eine angemessene Lüftung besitzen, um die Haupt- und die Ersatz-Telegraphiefunkanlagen ordnungsgemäss betreiben zu können; er darf nicht zu Zwecken benutzt werden, die den Betrieb der Telegraphiefunkstelle beeinträchtigen.

(c) Der Schlafraum von mindestens einem Funkoffizier muss so nahe wie möglich beim Telegraphiefunkraum liegen. Auf neuen Schiffen darf sich dieser Schlafraum nicht im Telegraphiefunkraum befinden.

(d) Zwischen dem Telegraphiefunkraum und der Brücke sowie einer weiteren etwa vorhandenen Stelle, von der aus das Schiff geführt wird, muss eine in beiden Richtungen wirksame Anruf- und Sprechverbindung vorhanden sein, die unabhängig von der Hauptverständigungsanlage des Schiffes ist.

(e) Die Telegraphiefunkanlage muss an einer Stelle eingebaut werden, wo sie gegen schädliche Einflüsse von Wasser und grossen Temperaturschwankungen geschützt ist. Sie muss sowohl im Notfall als auch zu Reparaturzwecken leicht zugänglich sein.

(f) Es muss eine zuverlässige Uhr mit einem Zifferblatt von mindestens 12,5 Zentimetern (oder 5 Zoll) Durchmesser und mit einem konzentrischen Sekundenzeiger vorhanden sein; auf dem Zifferblatt müssen die Zeiten der Funkstille gekennzeichnet sein, die für den Telegraphiefunk in der Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgeschrieben sind. Sie muss im Telegraphiefunkraum sicher und so angebracht sein, dass der Funkoffizier von seinem Arbeitsplatz im Telegraphiefunkraum und vom Prüfplatz des selbsttätigen Telegraphiefunk-Alarmzeichen-Empfängers aus das gesamte Zifferblatt leicht und genau beobachten kann.

(g) Im Telegraphiefunkraum muss eine zuverlässige Notbeleuchtung vorhanden sein, die aus einer elektrischen Lampe besteht; diese muss stets so angebracht sein, dass sie die Bedienungs- und Überwachungseinrichtungen der Haupt- und der Ersatz-Telegraphiefunkanlagen und die nach Buchstabe f vorgeschriebene Uhr ausreichend beleuchtet. Bei neuen Anlagen muss diese Lampe, wenn sie von der in Regel 9 Buchstabe a Ziffer iii vorgeschriebenen Ersatzstromquelle gespeist wird, durch Wechselschalter betätigt werden, die beim Haupteingang zum Telegraphiefunkraum und beim Telegraphiefunk-Arbeitsplatz angebracht sind, es sei denn, dass die Anlage des Telegraphiefunkraums dies nicht rechtfertigt. Diese Schalter müssen entsprechend ihrem Verwendungszweck deutlich gekennzeichnet sein.

(h) Es muss entweder eine elektrische Handlampe vorhanden sein, die von der in Regel 9 Buchstabe a Ziffer iii vorgeschriebenen Ersatzstromquelle gespeist wird und mit einem biegsamen Kabel von angemessener Länge versehen ist, oder aber eine Taschenlampe, die im Telegraphiefunkraum aufbewahrt wird.

(i) Die Telegraphiefunkstelle muss derart mit Ersatzteilen, Werkzeug und Prüfeinrichtungen ausgerüstet sein, dass sie sich auf See in voll betriebsfähigem Zustand erhalten lässt. Die Prüfeinrichtungen müssen ein Voltmeter für Wechsel- und Gleichstrom und ein Ohmmeter enthalten.

(j) Ist ein besonderer Nottelegraphiefunkraum vorhanden, so werden die Buchstaben d, e, f, g und h auf diesen angewendet.

Regel 9

Telegraphiefunkanlagen

(a) Soweit in dieser Regel nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, gilt folgendes:

(i) Die Telegraphiefunkstelle muss aus einer Haupt- und einer Ersatzanlage bestehen, die elektrisch getrennt und elektrisch voneinander unabhängig sind.

- (ii) Die Hauptanlage muss aus einem Hauptsender, einem Hauptempfänger und einer Hauptstromquelle bestehen.
- (iii) Die Ersatzanlage muss aus einem Ersatzsender, einem Ersatzempfänger und einer Ersatzstromquelle bestehen.
- (iv) Es müssen eine Haupt- und eine Ersatzantenne vorhanden und aufgebracht sein, jedoch mit der Massgabe, dass die Verwaltung bei einem Schiff von der Aufbringung einer Ersatzantenne absehen kann, wenn sie die Aufbringung für undurchführbar oder unzweckmässig hält; in diesem Fall muss jedoch eine geeignete, vollständig vorbereitete Ersatzantenne zur sofortigen Aufbringung vorhanden sein. Ausserdem müssen in jedem Fall genügend Antennendraht und Isolatoren vorhanden sein, um eine geeignete Antenne aufbringen zu können.

Ist die Hauptantenne zwischen Trägern aufgehängt, die schwingen können, so muss sie in geeigneter Weise gegen Bruch geschützt werden.

(b) Bei Anlagen auf Frachtschiffen (ausgenommen Anlagen auf Frachtschiffen von 1600 und mehr BRT, die am oder nach dem 19. November 1952 eingebaut wurden), ist der Ersatzsender nicht erforderlich, wenn der Hauptsender allen Vorschriften für den Ersatzsender entspricht.

(c) (i) Der Haupt- und der Ersatzsender müssen schnell mit der Hauptantenne verbunden und auf sie abgestimmt werden können; das gleiche gilt für die Ersatzantenne, wenn sie aufgebracht ist.

(ii) Der Haupt- und der Ersatzempfänger müssen mit jeder Antenne, mit der sie betrieben werden sollen, schnell verbunden werden können.

(d) Alle Teile der Ersatzanlagen müssen im Schiff so hoch wie betrieblich möglich untergebracht sein, um den grösstmöglichen Sicherheitsgrad zu gewährleisten.

(e) Der Haupt- und der Ersatzsender müssen auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz mit einer Sendeart senden können, welche die Vollzugsordnung für den Funkdienst für diese Frequenz zuteilt. Ausserdem muss der Hauptsender mindestens auf zwei der Frequenzen und mit einer Sendeart senden können, die nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst im Bereich von 405 bis 535 kHz zum Aussenden von Sicherheitsmeldungen benutzt werden dürfen. Der Ersatzsender kann aus dem in der Vollzugsordnung für den Funkdienst bezeichneten und in seiner Verwendung beschränkten Notsender des Schiffes bestehen.

(f) Der Haupt- und der Ersatzsender müssen, wenn die Vollzugsordnung für den Funkdienst modulierte Aussendung vorschreibt, einen Modulationsgrad von mindestens 70 v. H. und eine Modulationsfrequenz zwischen 450 und 1350 kHz haben.

(g) Der Haupt- und der Ersatzsender müssen, wenn sie mit der Hauptantenne verbunden sind, eine Normalreichweite haben, die mindestens so gross ist wie nachstehend angegeben, d. h. sie müssen bei Tage unter normalen Bedingungen und Verhältnissen über diese Reichweite gut verständliche Zeichen von Schiff

zu Schiff übermitteln können¹⁾. (Gut verständliche Zeichen werden normalerweise empfangen, wenn der Effektivwert der Feldstärke am Empfänger mindestens 50 Mikrovolt pro Meter beträgt.)

- (h) (i) Der Haupt- und der Ersatzempfänger müssen auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz bei der Sendart empfangen können, welche die Vollzugsordnung für den Funkdienst für diese Frequenz zuteilt.
- (ii) Der Hauptempfänger muss ausserdem den Empfang der Frequenzen und Sendarten ermöglichen, welche für die Übermittlung von Zeitzeichen, Wettermeldungen sowie anderer Nachrichten benutzt werden, die sich auf die Sicherheit der Schifffahrt beziehen und von der Verwaltung für notwendig erachtet werden.
- (iii) Während eines Zeitabschnitts von höchstens fünf Jahren, vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens an gerechnet, kann der Empfänger des selbständigen Telegraphiefunk-Alarmgeräts als Er-

¹⁾ Wenn keine direkte Messung der Feldstärke vorliegt, so können die folgenden Angaben als Richtlinien für die ungefähre Bestimmung der Normalreichweite dienen:

Normalreichweite in Seemeilen	Meterampère ²⁾	Gesamtantennenleistung (Watt) ²⁾
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14

¹⁾ Diese Zahlen stellen das Produkt der grössten Höhe der Antenne über der obersten Laddlinie in Metern und das Antennenstroms in Ampère (Effektivwert) dar.

Die in der zweiten Spalte der Tabelle angegebenen Werte entsprechen einem Durchschnittswert des Verhältnisses:

$$\frac{\text{effektive Antennenhöhe}}{\text{grösste Antennenhöhe}} = 0,47$$

Dieses Verhältnis wechselt mit den für die Antenne vorliegenden örtlichen Bedingungen und kann zwischen etwa 0,3 und 0,7 schwanken.

²⁾ Die in der dritten Spalte angegebenen Werte entsprechen einem Durchschnittswert des Verhältnisses:

$$\frac{\text{ausgestrahlte Antennenleistung}}{\text{Gesamt-Antennenleistung}} = 0,08$$

Dieses Verhältnis wechselt beträchtlich entsprechend den Werten der effektiven Antennenhöhe und des Antennenwiderstands.

	Normalreichweite in Seemeilen mindestens	
	Hauptsender	Ersatzsender
Alle Fahrgastschiffe sowie alle Frachtschiffe von 1600 und mehr BRT .	150	100
Frachtschiffe unter 1600 BRT	100	75

satzempfänger benutzt werden, wenn er Zeichen in Kopfhörern oder in einem Lautsprecher, mit dem er zu diesem Zweck verbunden ist, sicher wiederzugeben vermag. Wird er hierzu benutzt, so muss er an die Ersatzstromquelle angeschlossen sein.

(i) Der Hauptempfänger muss empfindlich genug sein, um Zeichen in Kopfhörern oder in einem Lautsprecher auch dann wiederzugeben, wenn die Empfängereingangsspannung nur 50 Mikrovolt beträgt. Der Ersatzempfänger muss, ausser in Fällen, in denen der Empfänger des selbsttätigen Telegraphiefunk-Alarmgeräts zu diesem Zweck benutzt wird, empfindlich genug sein, um solche Zeichen auch dann wiederzugeben, wenn die Empfängereingangsspannung nur 100 Mikrovolt beträgt.

(j) Solange das Schiff auf See ist, muss jederzeit eine Stromquelle zur Verfügung stehen, um die Hauptanlage über die nach Buchstabe g vorgeschriebene Normalreichweite zu betreiben und ausserdem alle Batterien der Telegraphiefunkstelle zu laden. Die Spannung der Stromquelle für die Hauptanlage ist bei neuen Schiffen innerhalb ± 10 v. H. der Nennspannung zu halten. Bei vorhandenen Schiffen ist sie möglichst nahe der Nennspannung zu halten, und zwar, falls durchführbar, innerhalb ± 10 v. H.

(k) Die Ersatzanlage muss über eine Stromquelle verfügen, die von der Antriebsmaschine des Schiffes und seinem elektrischen Netz unabhängig ist. Die Verwaltung kann für einen Zeitabschnitt von höchstens drei Jahren nach dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens die Anwendung der Vorschrift über eine Ersatzstromquelle aussetzen, wenn es sich um vorhandene Anlagen auf Frachtschiffen von mindestens 500, jedoch weniger als 1600 BRT handelt, die vor dem Inkrafttreten des Übereinkommens von der Befolgung der Vorschrift, mit einer Ersatzstromquelle versehen zu sein, befreit waren.

(l) Die Ersatzstromquelle muss vorzugsweise aus Akkumulatorenbatterien bestehen, die aus dem elektrischen Netz des Schiffes aufgeladen werden können; sie muss unter allen Umständen schnell in Betrieb genommen werden und den Ersatzsender und -empfänger mindestens sechs Stunden lang ununterbrochen unter normalen Betriebsbedingungen neben allen weiteren unter den Buchstaben m und n aufgeführten zusätzlichen Belastungen betreiben können¹⁾.

(m) Die Ersatzstromquelle muss zur Versorgung der Ersatzanlage und des unter Buchstabe r bezeichneten selbsttätigen Alarmzeichen-Tastgeräts benutzt werden können, wenn dieses elektrisch betrieben wird.

Die Ersatzstromquelle darf auch für folgende Versorgungszwecke benutzt werden:

(i) Für das selbsttätige Telegraphiefunk-Alarmgerät;

¹⁾ Zwecks Bestimmung der von der Ersatzstromquelle zu liefernden elektrischen Leistung wird die nachstehende Formel als Richtlinie empfohlen:

$$\begin{aligned} & \frac{1}{2} \text{ des Stromverbrauchs des Senders bei gedrückter Taste (Zeichen)} \\ & + \frac{1}{2} \text{ des Stromverbrauchs des Senders bei nichtgedrückter Taste (Tastpausen)} \\ & + \text{ Stromverbrauch des Empfängers und zusätzlicher mit der Ersatzstromquelle verbundener Stromkreise.} \end{aligned}$$

- (ii) für die in Regel 8 Buchstabe g bezeichnete Notbeleuchtung;
- (iii) für das Peilfunkgerät;
- (iv) für alle Vorrichtungen, die nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst die Umschaltung von Senden auf Empfang und umgekehrt ermöglichen.

Vorbehaltlich des Buchstaben n darf die Ersatzstromquelle nicht zu anderen als den unter dem vorliegenden Buchstaben bestimmten Zwecken benutzt werden.

(n) Ungeachtet des Buchstaben m kann die Verwaltung auf Frachtschiffen die Benutzung der Ersatzstromquelle für eine kleine Anzahl von Notstromkreisen geringer Leistung genehmigen, jedoch mit der Massgabe, dass diese Stromkreise ausschliesslich auf den oberen Teil des Schiffes beschränkt sind, wie z. B. die Notbeleuchtung auf dem Bootsdeck, und erforderlichenfalls leicht abgeschaltet werden können, und dass die Kapazität der Stromquelle ausreicht, um solche zusätzlichen Belastungen zu tragen.

(o) Die Ersatzstromquelle und ihre Schalttafel müssen so hoch im Schiff wie betrieblich möglich angebracht und für den Funkoffizier leicht zugänglich sein. Die Schalttafel muss sich nach Möglichkeit in einem Funkraum befinden; andernfalls muss sie beleuchtet werden können.

(p) Solange das Schiff auf See ist, müssen die Akkumulatorenbatterien, gleichviel ob sie zur Haupt- oder zur Ersatzanlage gehören, täglich voll aufgeladen sein.

(q) Es müssen alle Vorkehrungen getroffen werden, um nach Möglichkeit die Ursachen von Funkstörungen, die durch elektrische oder sonstige Geräte an Bord hervorgerufen werden, zu vermeiden und zu beseitigen. Erforderlichenfalls müssen Massnahmen getroffen werden, um sicherzustellen, dass zu Rundfunkempfängern gehörende Antennen nicht den wirksamen und einwandfreien Betrieb der Telegraphiefunkanlage stören. Diese Vorschrift ist insbesondere bei der Konstruktion neuer Schiffe zu beachten.

(r) Ausser den Mitteln für Handtastung ist ein selbsttätiges Telegraphiefunk-Alarmzeichen-Tastgerät vorzusehen, mit dem der Haupt- und der Ersatzsender zum Aussenden des Telegraphiefunk-Alarmzeichens getastet werden können. Das Gerät muss jederzeit abgeschaltet werden können, damit der Sender sofort mit der Hand getastet werden kann. Wird dieses Tastgerät elektrisch betrieben, so muss es aus der Ersatzstromquelle gespeist werden können.

(s) Auf See muss der Ersatzsender, wenn er nicht für den Verkehr gebraucht wird, täglich an einer geeigneten künstlichen Antenne geprüft werden; mindestens einmal während jeder Reise ist er an der Ersatzantenne, falls diese aufgebracht ist, zu prüfen. Die Ersatzstromquelle ist ebenfalls täglich zu prüfen.

(t) Alle zur Telegraphiefunkanlage gehörenden Geräte müssen zuverlässig und so konstruiert sein, dass sie zu Wartungszwecken leicht zugänglich sind.

(u) Ungeachtet der Regel 4 kann die Verwaltung bei Frachtschiffen von weniger als 1600 BRT die Vorschriften der Regel 8 sowie der vorliegenden Regel

lockern, jedoch mit der Massgabe, dass die Leistung der Telegraphiefunkstelle in keinem Fall unter den Stand sinkt, den die Regeln 14 und 15 für Sprechfunkstellen vorschreiben, soweit diese Regeln anwendbar sind. Insbesondere braucht die Verwaltung bei Frachtschiffen von mindestens 300, jedoch weniger als 500 BRT nicht zu verlangen:

- (i) Einen Ersatzempfänger;
- (ii) eine Ersatzstromquelle bei vorhandenen Anlagen;
- (iii) Schutz der Hauptantenne gegen Bruch durch Schwingungen;
- (iv) eine Verständigungsmöglichkeit zwischen Telegraphiefunkstelle und Brücke, die unabhängig von der Hauptverständigungsanlage ist;
- (v) eine Reichweite des Senders, die grösser als 75 Meilen ist.

Regel 10

Selbsttätige Telegraphiefunk-Alarmgeräte

(a) Jedes selbsttätige Telegraphiefunk-Alarmgerät, das nach dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens eingebaut wird, muss folgenden Mindestvorschriften genügen:

- (i) Falls keine Störung irgendwelcher Art vorhanden ist, muss das Gerät ohne Handeinstellung auf jedes Telegraphiefunk-Alarmzeichen ansprechen, das auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz von einer Küstenfunkstelle, einem Schiffsnotsender oder einem Sender auf Rettungsbooten oder -flößen nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst ausgesendet wird, vorausgesetzt, dass die Stärke des Zeichens am Empfängerzugang grösser als 100 Mikrovolt und geringer als 1 Volt ist.
- (ii) Falls keine Störung irgendwelcher Art vorhanden ist, muss das Gerät auf drei oder vier aufeinanderfolgende Morsestriche ansprechen, wenn die Striche von 3,5 bis möglichst nahe an 6 Sekunden dauern und die Zwischenräume von 1,5 Sekunden bis zum kleinstmöglichen Wert schwanken; der Zwischenraum soll nach Möglichkeit nicht grösser als 10 Millisekunden sein.
- (iii) Das Gerät darf nicht auf atmosphärische Störungen oder auf irgendein Zeichen ausser dem Telegraphiefunk-Alarmzeichen ansprechen, sofern die empfangenen Zeichen nicht tatsächlich ein Zeichen bilden, das in die unter Ziffer ii bezeichneten Toleranzgrenzen fällt.
- (iv) Die Trennschärfe des selbsttätigen Telegraphiefunk-Alarmgeräts muss derart sein, dass eine praktisch gleichmässige Empfindlichkeit in einem Bereich gewährleistet ist, der sich von mindestens 4 kHz bis höchstens 8 kHz an jeder Seite der Telegraphiefunk-Notfrequenz erstreckt, und dass ausserhalb dieses Bereichs die Empfindlichkeit entsprechend den besten technischen Verfahren möglichst schnell abnimmt.
- (v) Falls praktisch durchführbar, muss sich das selbsttätige Telegraphiefunk-Alarmgerät bei atmosphärischen Störungen oder bei Störzeichen

selbsttätig so einregeln, dass es innerhalb einer angemessenen kurzen Zeitspanne den Zustand erreicht, in dem das Telegraphiefunk-Alarmzeichen am leichtesten unterschieden werden kann.

- (vi) Wird das selbsttätige Telegraphiefunk-Alarmgerät durch ein Telegraphiefunk-Alarmzeichen betätigt oder fällt das Gerät aus, so muss es ein ununterbrochen hörbares Warnzeichen im Telegraphiefunkraum, im Schlafrum des Funkoffiziers und auf der Brücke auslösen. Falls dies praktisch durchführbar ist, muss das Warnzeichen auch dann ausgelöst werden, wenn irgendein Teil des gesamten Alarmempfangssystems versagt. Zum Abstellen des Warnzeichens darf nur ein einziger im Telegraphiefunkraum angebrachter Schalter vorhanden sein.
- (vii) Zur regelmässigen Prüfung des selbsttätigen Telegraphiefunk-Alarmgeräts muss das Gerät mit einem auf die Telegraphiefunk-Notfrequenz vorabgestimmten Generator mit Tastvorrichtung versehen sein, der ein Telegraphiefunk-Alarmzeichen von der unter Ziffer i bezeichneten Mindeststärke erzeugt. Zum Abhören der im selbsttätigen Telegraphiefunk-Alarmgerät empfangenen Zeichen muss auch eine Vorrichtung zum Anschliessen von Kopfhörern vorhanden sein.
- (viii) Das selbsttätige Telegraphiefunk-Alarmgerät muss gegen Erschütterungen, Feuchtigkeit und Temperaturschwankungen, die den erschwerten Bedingungen auf Schiffen auf See entsprechen, unempfindlich sein und unter solchen Bedingungen weiterarbeiten.

(b) Bevor ein neuer Typ eines selbsttätigen Telegraphiefunk-Alarmgeräts zugelassen wird, muss sich die zuständige Verwaltung durch praktische Erprobungen davon überzeugt haben, dass das Gerät den Vorschriften des Buchstaben a entspricht; diese Erprobungen sind unter Betriebsbedingungen durchzuführen, die denen der Praxis gleichkommen.

(c) Auf Schiffen, die mit einem selbsttätigen Telegraphiefunk-Alarmgerät ausgerüstet sind, muss dieses auf See mindestens einmal alle 24 Stunden durch einen Funkoffizier auf seine Leistungsfähigkeit geprüft werden. Ist das Gerät nicht betriebsfähig, so meldet der Funkoffizier dies dem Kapitän oder dem wachhabenden Offizier auf der Brücke.

(d) Das einwandfreie Arbeiten des selbsttätigen Telegraphiefunk-Alarmzeichen-Empfängers, der mit seiner zugehörigen Antenne verbunden ist, muss regelmässig von einem Funkoffizier durch Abhören von Zeichen und deren Vergleich mit entsprechenden Zeichen geprüft werden, die auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz mit der Hauptanlage empfangen werden.

(e) Das selbsttätige Telegraphiefunk-Alarmgerät darf, wenn es mit einer Antenne verbunden ist, nach Möglichkeit die Genauigkeit des Peilfunkgeräts nicht beeinträchtigen.

(f) Selbsttätige Telegraphiefunk-Alarmgeräte, die den Vorschriften des Buchstaben a nicht entsprechen, müssen binnen vier Jahren nach dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens durch selbsttätige, den genannten Vorschriften entsprechende Alarmgeräte ersetzt werden.

Regel 11

Peilfunkgeräte

(a) Das in Kapitel V Regel 12 vorgeschriebene Peilfunkgerät muss leistungsfähig sein und den Empfang von Zeichen bei geringstem Empfängerrauschen sowie die Ausführung von Peilungen ermöglichen, aus denen die rechtweisende Peilung und die Richtung bestimmt werden können.

(b) Das Gerät muss Zeichen auf den Telegraphiefunkfrequenzen empfangen können, die durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst für Notfälle, Funkpeilungen und Seefunkfeuer zugeteilt sind.

(c) Das Peilfunkgerät muss so empfindlich sein, dass eine genaue Peilung von Zeichen, selbst bei einer Feldstärke von nur 50 Mikrovolt je Meter, möglich ist, wenn keine Störungen vorhanden sind.

(d) Soweit praktisch durchführbar, muss das Peilfunkgerät so untergebracht sein, dass die zuverlässige Bestimmung von Peilungen sowenig wie möglich durch mechanische oder andere Geräusche gestört wird.

(e) Soweit praktisch durchführbar, muss das Antennensystem der Peilfunkanlage so errichtet werden, dass die zuverlässige Bestimmung von Peilungen so wenig wie möglich durch die enge Nachbarschaft anderer Antennen, Ladebäume, Drahtseile oder sonstiger grosser metallener Gegenstände behindert wird.

(f) Zwischen Peilfunkgerät und Brücke muss eine unmittelbar in beiden Richtungen wirksame Anruf- und Sprechverbindung vorhanden sein.

(g) Alle Peilfunkgeräte müssen beim Ersteinbau entsprechend den Anforderungen der Verwaltung beschickt werden. Die Beschickung muss durch Probepeilungen oder durch eine weitere Beschickung nachgeprüft werden, wenn irgendeine Veränderung an der Anordnung der Antennen oder den Aufbauten an Deck vorgenommen wurde, welche die Genauigkeit des Peilfunkgeräts merklich beeinträchtigen könnte. Die Einzelwerte der Funkbeschickung sind in jährlichen oder diesen möglichst nahe kommenden Zeitabständen zu überprüfen. Über die Beschickungen und über alle Nachprüfungen ihrer Genauigkeit sind Aufzeichnungen zu führen.

Regel 12

Telegraphiefunkanlage für den Einbau in Motorrettungsboote

(a) Die in Kapitel III Regel 14 vorgeschriebene Telegraphiefunkanlage muss einen Sender, einen Empfänger und eine Stromquelle umfassen. Sie muss so konstruiert sein, dass sie im Notfall von einer ungeübten Person bedient werden kann.

(b) Der Sender muss in der Lage sein, auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz mit einer durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst für diese Frequenz zugeteilten Sendart zu senden. Er muss ferner in der Lage sein, auf der Frequenz mit einer Sendart zu senden, die durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst für den Gebrauch durch Rettungsboote und-flösse im Bereich zwischen 4000 und 27 500 kHz zugeteilt ist.

(c) Der Sender muss, wenn die Vollzugsordnung für den Funkdienst modulierte Aussendung vorschreibt, einen Modulationsgrad von mindestens 70 v. H. und eine Modulationsfrequenz zwischen 450 und 1350 Hz haben.

(d) Der Sender muss ausser der Handtaste eine selbsttätige Tastvorrichtung zur Aussendung des Telegraphiefunk-Alarm- und Notzeichens besitzen.

(e) Der Sender muss auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz bei Benutzung der festen Antenne eine Normalreichweite (wie in Regel 9 Buchstabe g näher bezeichnet) von mindestens 25 Seemeilen haben¹⁾.

(f) Der Empfänger muss auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz die Sendarten empfangen können, welche die Vollzugsordnung für den Funkdienst für diese Frequenz zuteilt.

(g) Die Stromquelle muss aus einer Akkumulatorenbatterie von ausreichender Kapazität bestehen, um den Sender unter normalen Betriebsbedingungen vier Stunden lang ununterbrochen zu speisen. Gehört die Batterie zu einem Typ, der aufgeladen werden muss, so müssen Vorrichtungen vorhanden sein, um sie aus dem elektrischen Bordnetz aufzuladen. Ausserdem müssen Vorrichtungen vorhanden sein, mit denen die Batterie nach dem Aussetzen des Rettungsboots aufgeladen werden kann.

(h) Wird der Strom für die Telegraphiefunkanlage und den Scheinwerfer, die nach Kapitel III Regel 14 vorgeschrieben sind, der gleichen Batterie entnommen, so muss diese eine Kapazität besitzen, die auch bei zusätzlicher Belastung durch den Scheinwerfer ausreicht.

(i) Es muss eine für das Gerät geeignete Antenne nebst Vorrichtung vorhanden sein, um sie so hoch wie möglich aufzubringen. Ausserdem muss nach Möglichkeit eine durch Drachen oder Ballon getragene Antenne vorhanden sein.

(j) Auf See muss ein Funkoffizier in wöchentlichen Abständen den Sender an einer geeigneten künstlichen Antenne prüfen und die Batterie voll aufladen, wenn sie zu einem Typ gehört, der aufgeladen werden muss.

Regel 13

Tragbares Funkgerät für Rettungsboote und -flösse

(a) Das in Kapitel III Regel 13 vorgeschriebene Gerät muss einen Sender, einen Empfänger, eine Antenne und eine Stromquelle umfassen. Es muss so beschaffen sein, dass es im Notfall von einer ungeübten Person bedient werden kann.

(b) Das Gerät muss leicht tragbar und wasserdicht sein und im Seewasser schwimmen können; es muss ferner in die See fallen gelassen werden können, ohne dabei beschädigt zu werden. Neue Geräte müssen so leicht und stabil wie möglich sein und müssen vorzugsweise sowohl in Rettungsbooten als auch in Rettungsflößen benutzt werden können.

¹⁾ Wenn keine Feldstärkemessungen vorliegen, kann angenommen werden, dass diese Reichweite erzielt wird, wenn das Produkt aus der Höhe der Antenne über der Wasserlinie und dem Antennenstrom (Effektiv-Wert) 10 Meterampère beträgt.

(c) Der Sender muss in der Lage sein, auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz mit einer durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst für diese Frequenz zuteilten Sendart und ausserdem im Bereich zwischen 4000 und 27 500 kHz auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz mit einer Sendart zu senden, wie sie die Vollzugsordnung für den Funkdienst für Rettungsboote und -flösse zuteilt. Als Ersatz oder zusätzlich zu der Aussendung auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz, welche die Vollzugsordnung für den Funkdienst im Bereich zwischen 4000 und 27 500 kHz für Rettungsboote und -flösse zuteilt, kann die Verwaltung jedoch gestatten, dass der Sender auf der Sprechfunk-Notfrequenz mit der Sendart senden darf, welche die Vollzugsordnung für den Funkdienst für diese Frequenz zuteilt.

(d) Der Sender muss, wenn die Vollzugsordnung für den Funkdienst modulierte Aussendung vorschreibt, einen Modulationsgrad von mindestens 70 v. H. und bei Telegraphiefunksendungen eine Modulationsfrequenz zwischen 450 und 1350 Hz haben.

(e) Der Sender muss ausser der Handtaste eine selbsttätige Tastvorrichtung zum Aussenden des Telegraphiefunk-Alarm- und Notzeichens besitzen. Kann der Sender auf der Sprechfunk-Notfrequenz senden, so muss er mit einer selbsttätigen Vorrichtung ausgerüstet sein, die den Vorschriften der Regel 15 Buchstabe e über die Aussendung des Sprechfunk-Alarmzeichens entspricht.

(f) Der Empfänger muss auf der Telegraphiefunk-Notfrequenz die Sendarten empfangen können, welche die Vollzugsordnung für den Funkdienst für diese Frequenz zuteilt. Kann der Sender auf der Sprechfunk-Notfrequenz senden, so muss der Empfänger auch auf dieser Frequenz die Sendarten empfangen können, welche die Vollzugsordnung für den Funkdienst für diese Frequenz zuteilt.

(g) Die Antenne muss entweder freitragend sein oder in möglichst grosser Höhe am Mast eines Rettungsboots angebracht werden können. Ausserdem sollte, falls durchführbar, eine durch Drachen oder Ballon getragene Antenne vorhanden sein.

(h) Der Sender muss eine ausreichende Hochfrequenzleistung¹⁾ an die unter Buchstabe a vorgeschriebene Antenne abgeben und nach Möglichkeit von einem Handgenerator gespeist werden. Wird er aus einer Batterie gespeist, so muss diese den von der Verwaltung aufgestellten Bedingungen entsprechen, um sicherzustellen, dass sie von einem dauerhaften Typ ist und eine ausreichende Leistung hat.

(i) Auf See muss jeweils ein Funkoffizier oder ein Sprechfunker in wöchentlichen Abständen den Sender an einer geeigneten künstlichen Antenne prüfen

¹⁾ Es kann angenommen werden, dass dem Zweck dieser Regel durch folgende Leistungen entsprochen wird:

Die der Anode der Endstufe zugeführte Leistung muss mindestens 10 Watt betragen, oder es muss eine Hochfrequenz-Ausgangsleistung von mindestens 2,0 Watt (Sendart A2) bei 500 kHz an eine künstliche Antenne abgegeben werden, die einen Widerstand von 15 Ohm in Reihe mit einer Kapazität von 100 Pico-Farad besitzt. Der Modulationsgrad muss mindestens 70 v. H. betragen.

und die Batterie voll aufladen, wenn diese zu einem Typ gehört, der aufgeladen werden muss.

(j) Im Sinne dieser Regel ist unter neuem Gerät ein Gerät zu verstehen, das nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens an ein Schiff geliefert wird.

Regel 14

Sprechfunkstellen

(a) Die Sprechfunkstelle muss sich im oberen Teil des Schiffes befinden und so untergebracht sein, dass sie, soweit irgend möglich, gegen Geräusche abgeschirmt ist, die den einwandfreien Empfang von Meldungen und Zeichen beeinträchtigen können.

(b) Zwischen Sprechfunkstelle und Brücke muss eine gute Verständigungsmöglichkeit bestehen.

(c) Eine zuverlässige Uhr muss sicher und so angebracht sein, dass das gesamte Zifferblatt vom Arbeitsplatz des Sprechfunkers aus leicht beobachtet werden kann.

(d) Es muss eine zuverlässige Notbeleuchtung vorhanden sein, die unabhängig vom normalen Lichtnetz der Sprechfunkanlage und stets so angebracht ist, dass sie die Bedienungs- und Überwachungsvorrichtungen, die nach Buchstabe c erforderliche Uhr und nach Buchstabe f erforderliche Betriebsanweisung ausreichend beleuchtet.

(e) Besteht die Stromquelle aus einer oder mehreren Batterien, so muss die Sprechfunkstelle mit einer Vorrichtung zur Feststellung des Ladezustands versehen sein.

(f) Eine Betriebsanweisung, die eine klare Übersicht über das Sprechfunk-Notverfahren enthält, ist gut sichtbar am Arbeitsplatz des Sprechfunkers aufzuhängen.

Regel 15

Sprechfunkanlagen

(a) Die Sprechfunkanlage muss einen Sender, einen Empfänger und eine Stromquelle umfassen.

(b) Der Sender muss auf der Sprechfunk-Notfrequenz und auf mindestens einer anderen Frequenz im Bereich zwischen 1605 und 2850 kHz mit der Sendart senden können, welche die Vollzugsordnung für den Funkdienst für diese Frequenzen zuteilt. Im normalen Betrieb muss der Sender einen Modulationsgrad von mindestens 70 v. H. bei Spitzenleistung haben.

(c) (i) Bei Frachtschiffen von mindestens 500, jedoch weniger als 1600 BRT muss der Sender eine Normalreichweite von mindestens 150 Seemeilen haben, d. h. er muss bei Tag unter normalen Bedingungen und Verhältnissen über diese Reichweite gut verständliche Zeichen von Schiff zu

Schiff übermitteln können¹⁾. (Gut verständliche Zeichen werden normalerweise empfangen, wenn der Effektivwert der durch den unmodulierten Träger erzeugten Feldstärke am Empfänger mindestens 25 Mikrovolt je Meter beträgt.)

- (ii) Bei Frachtschiffen von mindestens 300, jedoch weniger als 500 BRT muss der Sender bei vorhandenen Anlagen eine Normalreichweite von mindestens 75 Seemeilen haben; bei neuen Anlagen eine Antennenleistung von mindestens 15 Watt (unmodulierter Träger) erzeugen.

(d) Der Sender muss mit einer Vorrichtung zur selbsttätigen Erzeugung des Sprechfunk-Alarmzeichens versehen sein. Die Vorrichtung muss jederzeit abgeschaltet werden können, um die sofortige Aussendung einer Notmeldung zu gestatten. Bei vorhandenen Anlagen kann die Verwaltung die Anwendung der Vorschrift über diese Vorrichtung für einen Zeitabschnitt von höchstens drei Jahren, vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens an gerechnet, aussetzen.

(e) Die unter Buchstabe d vorgeschriebene Vorrichtung muss folgenden Bedingungen entsprechen:

- (i) Die Toleranz für die Frequenz eines jeden Tones beträgt $\pm 1,5$ v.H.;
- (ii) die Toleranz für die Dauer eines jeden Tones beträgt ± 50 Millisekunden;
- (iii) der Zwischenraum zwischen aufeinanderfolgenden Tönen darf 50 Millisekunden nicht überschreiten;
- (iv) das Verhältnis der Amplitude des stärkeren Tones zu derjenigen des schwächeren muss innerhalb des Bereichs 1 zu 1,2 liegen.

(f) Der unter Buchstabe a vorgeschriebene Empfänger muss die Sprechfunk-Notfrequenz und mindestens eine andere Frequenz, die den Sprech-Seefunkstellen im Bereich zwischen 1605 und 2850 kHz zur Verfügung steht, bei der Sendart empfangen können, welche die Vollzugsordnung für den Funkdienst für diese Frequenzen zuteilt. Der Empfänger muss ausserdem den Empfang aller anderen Frequenzen ermöglichen, die zur Sprechfunkübermittlung von Wettermeldungen und anderen die Sicherheit der Schifffahrt betreffenden Nachrichten benutzt werden, welche die Verwaltung gegebenenfalls für erforderlich hält, und zwar mit der durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst zugeteilten Sendart. Der Empfänger muss so empfindlich sein, dass bei einer Empfängereingangsspannung von nur 50 Mikrovolt Lautsprecherempfang möglich ist.

(g) Der für die Hörwache auf der Sprechfunk-Notfrequenz benutzte Empfänger muss vorher auf diese Frequenz eingestellt oder so eingerichtet sein, dass die Frequenz schnell und genau eingestellt und der Empfänger nach dieser

¹⁾ Wenn keine Feldstärkemessungen vorliegen, kann angenommen werden, dass diese Reichweite durch eine Antennenleistung von 15 Watt (unmodulierter Träger) bei einem Antennenwirkungsgrad von 27 v. H. erzielt wird.

Einstellung nicht leicht unbeabsichtigt verstimmt werden kann. Bei vorhandenen Anlagen kann die Verwaltung die Anwendung dieses Buchstaben für einen Zeitabschnitt von höchstens drei Jahren, vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens an gerechnet, aussetzen.

(h) Um eine schnelle Umschaltung von Senden auf Empfang zu ermöglichen, muss, wenn Handschaltung verwendet wird, der Schalthebel nach Möglichkeit an Mikrophon oder am Hörer angebracht sein.

(i) Solange das Schiff auf See ist, muss jederzeit eine Hauptstromquelle zur Verfügung stehen, die ausreicht, um die Anlage mit der unter Buchstabe c vorgeschriebenen Normalreichweite zu betreiben. Sind hierfür Batterien vorgesehen, so muss ihre Kapazität unter allen Umständen ausreichen, um unter normalen Betriebsbedingungen Sender und Empfänger mindestens sechs Stunden lang ununterbrochen zu betreiben¹⁾. Bei Anlagen auf Frachtschiffen von mindestens 500, jedoch weniger als 1600 BRT, die seit dem 19. November 1952 eingebaut werden, muss eine Ersatzstromquelle im oberen Teil des Schiffes vorhanden sein, wenn sich die Hauptstromquelle nicht bereits dort befindet.

(j) Die Ersatzstromquelle, falls vorhanden, darf nur benutzt werden zur Speisung

- (i) der Sprechfunkanlage;
- (ii) der in Regel 14 Buchstabe d vorgeschriebenen Notbeleuchtung und
- (iii) der unter Buchstabe d der vorliegenden Regel vorgeschriebenen Vorrichtung zur Erzeugung des Sprechfunk-Alarmzeichens.

(k) Ungeachtet des Buchstaben j kann die Verwaltung genehmigen, dass die Ersatzstromquelle, falls vorhanden, für das gegebenenfalls eingebaute Peilfunkgerät und für eine Anzahl von Notstromkreisen geringer Leistung benutzt wird, soweit sie ausschliesslich auf den oberen Teil des Schiffes beschränkt sind, wie die Notbeleuchtung auf dem Bootsdeck, jedoch mit der Massgabe, dass diese zusätzlichen Belastungen schnell abgeschaltet werden können und dass die Stromquelle eine ausreichende Kapazität dafür besitzt.

(l) Auf See muss jede vorhandene Batterie in aufgeladenem Zustand gehalten werden, um den Vorschriften des Buchstaben i zu genügen.

(m) Es muss eine Antenne vorhanden und angebracht sein; auf Schiffen von mindestens 500, jedoch weniger als 1600 BRT muss die Antenne gegen Bruch geschützt werden, wenn sie zwischen Trägern aufgehängt ist, die schwingen können. Ausserdem muss zum sofortigen Ersatz eine vollständig zusammengesetzte Ersatzantenne vorhanden sein oder, wenn dies nicht durchführbar ist,

¹⁾ Zwecks Bestimmung der elektrischen Leistung der Batterien, die eine Reservekapazität von sechs Stunden haben müssen, wird die nachstehende Formel als Richtlinie empfohlen:

- $\frac{1}{2}$ des Stromverbrauchs, der zur Sprechübermittlung notwendig ist,
- + Stromverbrauch des Empfängers
- + Stromverbrauch aller zusätzlichen Belastungen, für welche die Batterien in Not- oder Dringlichkeitsfällen Strom liefern.

genügend Antennendraht und Isolatoren, um eine Ersatzantenne aufbringen zu können. Das dazu notwendige Werkzeug muss ebenfalls vorhanden sein.

Teil D

Funktagebücher

Regel 16

Funktagebücher

(a) Das Funktagebuch (Tagebuch für den Funkdienst), das in der Vollzugsordnung für den Funkdienst für ein nach Regel 3 oder 4 mit einer Telegraphiefunkstelle ausgerüstetes Schiff vorgeschrieben ist, muss während der Reise im Telegraphiefunkraum aufbewahrt werden. Jeder Funkoffizier trägt seinen Namen, Beginn und Ende seiner Wache sowie alle während seiner Wache eintretenden Vorkommnisse im Funkdienst, die für die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See wichtig erscheinen, in das Tagebuch ein. Ferner sind einzutragen:

- (i) die in der Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgeschriebenen Angaben;
- (ii) Einzelheiten über die Wartung und Ladung der Batterien, und zwar in der von der Verwaltung vorgeschriebenen Form;
- (iii) ein täglicher Vermerk, dass den Vorschriften der Regel 9 Buchstabe p entsprochen ist;
- (iv) Einzelheiten über die nach Regel 9 Buchstabe s durchgeführten Prüfungen des Ersatzsenders und der Ersatzstromquelle;
- (v) auf Schiffen mit einem selbsttätigen Telegraphiefunk-Alarmgerät: Einzelheiten über die nach Regel 10 Buchstabe c durchgeführten Prüfungen;
- (vi) Einzelheiten über die Wartung der Batterien einschliesslich eines Vermerks über ihre (etwaige) Aufladung gemäss Regel 12 Buchstabe j sowie Angaben über die nach dem genannten Buchstaben erforderlichen Prüfungen hinsichtlich der in Motorrettungsbooten eingebauten Sender;
- (vii) Einzelheiten über die Wartung der Batterien einschliesslich eines Vermerks über ihre (etwaige) Aufladung gemäss Regel 13 Buchstabe i sowie Einzelheiten über die nach dem genannten Buchstaben erforderlichen Prüfungen hinsichtlich tragbarer Funkgeräte für Rettungsboote und -flösse.

(b) Das in der Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgeschriebene Funktagebuch (Tagebuch für den Funkdienst) für ein Schiff, das nach Regel 4 mit einer Sprechfunkstelle ausgerüstet ist, muss an dem Ort aufbewahrt werden, wo die Hörwache durchgeführt wird. Jeder geprüfte Funker und jeder Kapitän, Offizier oder jedes Besatzungsmitglied, das die Hörwache nach Regel 7 wahr-

nimmt, muss in das Tagebuch seinen Namen sowie die Einzelheiten aller während seiner Wache eintretenden Vorkommnisse im Funkdienst eintragen, die für die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See wichtig erscheinen. Ausserdem sind in das Tagebuch einzutragen:

- (i) die in der Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgeschriebenen Einzelheiten;
- (ii) der Zeitpunkt, zu dem die Hörwache beim Auslaufen des Schiffes beginnt und beim Einlaufen des Schiffes endet;
- (iii) der Zeitpunkt, zu dem die Hörwache aus irgendeinem Grund unterbrochen wurde, nebst Angabe des Grundes, sowie der Zeitpunkt, zu dem sie wieder aufgenommen wurde;
- (iv) Einzelheiten über die Wartung der Batterien (falls vorhanden) einschliesslich einer Aufzeichnung über ihre Aufladung gemäss Regel 15 Buchstabe l;
- (v) Einzelheiten über die Wartung der Batterien einschliesslich eines Vermerks über ihre (etwaige) Aufladung gemäss Regel 13 Buchstabe i sowie Einzelheiten über die nach dem genannten Buchstaben erforderlichen Prüfungen hinsichtlich tragbarer Funkgeräte für Rettungsboote und -flösse.

(c) Die Funktagebücher müssen den Beamten, die von der Verwaltung zu ihrer Prüfung ermächtigt sind, zur Verfügung stehen.

Kapitel V

Sicherung der Seefahrt

Regel 1

Anwendung

Soweit in diesem Kapitel nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, findet es auf sämtliche Schiffe auf allen Reisen Anwendung, ausgenommen Kriegsschiffe und Schiffe, die nur die Grossen Seen Nordamerikas und deren verbindende und Nebengewässer östlich bis zur unteren Ausfahrt der Sankt-Lambert-Schleuse in Montreal in der Provinz Quebec, Kanada, befahren.

Regel 2

Gefahrmeldungen

(a) Der Kapitän jedes Schiffes, das gefährliches Eis, ein gefährliches Wrack oder eine andere unmittelbare Gefahr für die Schifffahrt oder einen tropischen Wirbelsturm antrifft, oder das auf mit stürmischen Winden verbundene Lufttemperaturen unter dem Gefrierpunkt trifft, die schweren Eisansatz an den Auf-

bauten verursachen, oder das in Winde von Stärke 10 oder mehr nach der Beaufort-Skala gerät, für die keine Sturmwarnung empfangen wurde, ist verpflichtet, in der Nähe befindliche Schiffe sowie die zuständigen Behörden an der ersten Küstenstelle, mit der er Verbindung aufnehmen kann, mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln hiervon zu unterrichten. Die Form der Nachrichtenübermittlung ist freigestellt. Die Meldung kann in offener Sprache (vorzugsweise in Englisch) oder nach dem Internationalen Signalbuch abgegeben werden. Sie soll an alle in der Nähe befindlichen Schiffe sowie an die erste Küstenstelle gegeben werden, mit der Verbindung aufgenommen werden kann, mit der Bitte um Weiterleitung an die zuständigen Behörden.

(b) Jede Vertragsregierung trifft alle notwendigen Massnahmen, um sicherzustellen, dass jede empfangene Meldung über eine der unter Buchstabe a aufgeführten Gefahren unverzüglich allen, die es angeht, zur Kenntnis gebracht und anderen interessierten Regierungen mitgeteilt wird.

(c) Die Übermittlung von Meldungen über diese Gefahren ist für die betreffenden Schiffe kostenlos.

(d) Allen nach Buchstabe a abgegebenen Funkmeldungen ist das Sicherheitszeichen voranzusetzen, und zwar unter Anwendung des Verfahrens, das die in Kapitel IV Regel 2 bezeichnete Vollzugsordnung für den Funkdienst vorschreibt.

Regel 3

Erforderliche Angaben in Gefahrmeldungen

In Gefahrmeldungen sind folgende Angaben erforderlich:

- (a) Eis, Wracks und andere unmittelbare Gefahren für die Schifffahrt.
 - (i) Die Art des Eises, des Wracks oder der beobachteten Gefahr;
 - (ii) die Position des Eises, des Wracks oder der Gefahr bei der letzten Beobachtung;
 - (iii) Uhrzeit und Datum (nach Mittlerer Greenwich-Zeit) bei der letzten Beobachtung der Gefahr.
- (b) Tropische Wirbelstürme (Hurrikane in Westindien, Taifune im Chinesischen Meer, Zyklone im Indischen Ozean und Stürme ähnlicher Art in anderen Gebieten).
 - (i) Eine Mitteilung, dass ein tropischer Wirbelsturm angetroffen wurde. Diese Verpflichtung soll in weitestem Sinne aufgefasst werden; eine Meldung soll immer dann gegeben werden, wenn der Kapitän guten Grund für die Annahme hat, dass sich ein tropischer Wirbelsturm in seiner Nähe entwickelt oder befindet.
 - (ii) Uhrzeit und Datum (nach Mittlerer Greenwich-Zeit) sowie Schiffsort während der Beobachtung.
 - (iii) Die Meldung sollte möglichst ausführliche Angaben enthalten über
 - Luftdruck, möglichst korrigiert (in Millibar, englischen Zoll oder Millimeter mit Angabe, ob korrigierte oder unkorrigierte Ablesung);

- barometrische Tendenz (Luftdruckänderung in den letzten drei Stunden);
- Windrichtung, rechtweisend;
- Windstärke (Beaufort-Skala);
- Seegang (ruhig, mässig, grob, hoch);
- Dünung (leicht, mässig, schwer) und die rechtweisende Richtung, aus der sie kommt. Angaben über Periode oder Länge der Dünung (kurz, mittel, lang) wären ebenfalls erwünscht;
- wahrer Kurs und Geschwindigkeit des Schiffes.

(c) Anschliessende Beobachtungen. Hat ein Kapitän einen tropischen Wirbelsturm oder einen anderen gefährlichen Sturm gemeldet, so ist es erwünscht, jedoch kein Zwang, dass nach Möglichkeit stündlich, auf jeden Fall aber in Abständen von höchstens drei Stunden weitere Beobachtungen gemacht und gemeldet werden, solange das Schiff im Einflussbereich des Sturmes bleibt.

(d) Winde von Stärke 10 oder mehr nach der Beaufort-Skala, für die keine Sturmwarnung empfangen wurde.

Diese Bestimmung bezieht sich auf Stürme, die keine tropischen Wirbelstürme im Sinne des Buchstaben b sind; wird ein solcher Sturm angetroffen, so soll die Meldung ähnliche Angaben wie die unter Buchstabe b aufgeführten enthalten, jedoch ohne Einzelheiten über Seegang und Dünung.

(e) Mit stürmischen Winden verbundene Lufttemperaturen unter dem Gefrierpunkt, die schweren Eisansatz an den Aufbauten verursachen.

- (i) Uhrzeit und Datum (nach Mittlerer Greenwich-Zeit)
- (ii) Lufttemperatur
- (iii) Wassertemperatur (wenn möglich)
- (iv) Windstärke und -richtung.

Beispiele

Eis

TTT Eis. Grosse Berg gesichtet in 4605N, 4410W, 0800 MGZ, 15. Mai.

Wracks

TTT Wrack. Nahezu überflutetes Wrack beobachtet in 4006N, 1243W, 1630 MGZ, 21. April.

Gefahr für die Navigation

TTT Navigation. Feuerschiff Alpha nicht auf Station. 1800 MGZ, 3. Januar.

Tropischer Wirbelsturm

TTT Sturm, 0030 MGZ, 18. August. 2204N, 11354O. Barometer korrigiert 994 Millibar, Tendenz fallend 6 Millibar. Wind NW Stärke 9, schwere Böen. Schwere östliche Dünung. Kurs 067, 5 Knoten.

TTT Sturm, Anzeichen deuten auf Herannahen eines Hurrikans. 1300 MGZ, 14. September. 2200N, 7236W. Barometer korrigiert 29,64 Zoll, Tendenz fallend 0,015 Zoll. Wind NO Stärke 8, häufige Regenböen. Kurs 035, 9 Knoten.

TTT Sturm. Verhältnisse deuten auf Bildung starker Zyklone. 0200 MGZ, 4. Mai. 1620N, 9203O. Barometer unkorrigiert 753 Millimeter, Tendenz fallend 5 Millimeter. Wind SzW Stärke 5. Kurs 300, 8 Knoten.

TTT Sturm. Taifun in SO. 0300 MGZ, 12. Juni. 1812N, 12605O. Barometer rasch fallend. Wind aus N zunehmend.

TTT Sturm. Windstärke 11, keine Sturmwarnung empfangen. 0300 MGZ, 4. Mai. 4830N. 30W. Barometer korrigiert 983 Millibar, Tendenz fallend 4 Millibar. Wind SW, Stärke 11 rechtdrehend. Kurs 260, 6 Knoten.

Vereisung

TTT Erfahren schwere Vereisung. 1400 MGZ, 2. März. 69N, 10W. Lufttemperatur 18. Wassertemperatur 29. Wind NO Stärke 8.

Regel 4

Meteorologischer Dienst

(a) Die Vertragsregierungen verpflichten sich, die Sammlung meteorologischer Daten durch Schiffe auf See zu fördern und für Prüfung, Verbreitung und Austausch dieser Angaben in der Form Sorge zu tragen, die der Schifffahrt am dienlichsten ist. Die Verwaltungen fördern die Benutzung von Instrumenten mit hohem Genauigkeitsgrad und erleichtern auf Antrag deren Prüfung.

(b) Die Vertragsregierungen verpflichten sich insbesondere, bei der Durchführung folgender meteorologischer Aufgaben nach Möglichkeit zusammenzuarbeiten:

- (i) Schiffe durch Verbreitung von Funknachrichten und durch Zeigen geeigneter Signale an Küstenstellen vor stürmischen Winden, Stürmen und tropischen Wirbelstürmen zu warnen.
- (ii) Täglich über Funk geeignete Wetterberichte für die Schifffahrt mit Angaben über die herrschenden Wetter-, Seegangs- und Eisverhältnisse nebst Vorhersagen und, wenn möglich, mit ausreichenden zusätzlichen Angaben zu verbreiten, um das Zeichnen einfacher Wetterkarten auf See zu ermöglichen, sowie ferner die Aussendung geeigneter Faksimile-Wetterkarten zu fördern.
- (iii) Veröffentlichungen abzufassen und herauszugeben, die für ein wirksames meteorologisches Arbeiten auf See erforderlich sind, und nach Möglichkeit tägliche Wetterkarten zur Unterrichtung auslaufender Schiffe herauszugeben und diesen zugänglich zu machen.
- (iv) Zu veranlassen, dass ausgewählte Schiffe mit geprüften Instrumenten (wie Barometer, Barograph, Psychrometer und geeignetem Gerät zur Messung der Wassertemperatur) zum Gebrauch im meteorologischen

Dienst ausgerüstet werden und zu den Hauptterminen für synoptische Bodenbeobachtungen meteorologische Beobachtungen durchführen (mindestens viermal täglich, wenn immer die Verhältnisse es gestatten); andere Schiffe aufzufordern, vor allem in Gebieten mit geringem Schiffsverkehr, Beobachtungen einfacherer Art durchzuführen und diese im Interesse der verschiedenen amtlichen meteorologischen Dienste über Funk abzusetzen und zum Nutzen der in der Nähe befindlichen Schiffe zu wiederholen. Schiffe, in deren Nähe ein tropischer Wirbelsturm herrscht oder vermutet wird, sollen angehalten werden, ihre Beobachtungen nach Möglichkeit in kürzeren Zeitabständen durchzuführen und weiterzugeben, wobei die nautische Inanspruchnahme der Schiffs-offiziere in stürmischem Wetter zu berücksichtigen ist.

- (v) Zu veranlassen, dass Wettermeldungen von Schiffen und an Schiffe durch Küstenfunkstellen empfangen beziehungsweise ausgestrahlt werden. Schiffe, die nicht unmittelbar mit der Küste in Verbindung treten können, sind aufzufordern, ihre Wettermeldungen über Ozean-Wetterschiffe oder über andere Schiffe weiterzugeben, die mit der Küste in Verbindung stehen.
- (vi) Alle Kapitäne aufzufordern, in ihrer Nähe befindliche Schiffe sowie die Küstenstellen zu benachrichtigen, sobald sie eine Windgeschwindigkeit von 50 Knoten (Stärke 10 der Beaufort-Skala) oder mehr antreffen.
- (vii) Die Anwendung eines einheitlichen Verfahrens in den bereits näher bezeichneten internationalen meteorologischen Diensten anzustreben und nach Möglichkeit die Technischen Vorschriften und die Empfehlungen der Weltorganisation für Meteorologie zu beachten; dieser können die Vertragsregierungen jede meteorologische Frage zur Prüfung und Begutachtung vorlegen, die sich aus der Durchführung dieses Übereinkommens ergibt.

(c) Die in dieser Regel bezeichneten Meldungen werden in der für ihre Übermittlung vorgesehenen Form abgefasst und in der durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgeschriebenen Rangfolge übermittelt; während der Aussendung von Wettermeldungen, Vorhersagen und Warnungen «An Alle» haben alle Seefunkstellen die Vollzugsordnung für den Funkdienst zu beachten.

(d) Vorhersagen, Warnungen, synoptische und sonstige für Schiffe bestimmte Wetterberichte werden entsprechend gegenseitigen Abmachungen zwischen den beteiligten Vertragsregierungen von demjenigen nationalen meteorologischen Dienst herausgegeben und verbreitet, der sich am besten zur Betreuung der verschiedenen Zonen und Gebiete eignet.

Regel 5

Eiswachdienst

(a) Die Vertragsregierungen verpflichten sich, einen Eiswachdienst sowie einen Dienst zur Erforschung und Beobachtung der Eisverhältnisse im Nordatlan-

tik aufrechtzuhalten. Während der gesamten Eisperiode wird die südöstliche, südliche und südwestliche Grenze der Eisberggebiete in der Nähe der Grossen Neufundland-Bänke überwacht, um dort verkehrende Schiffe über die Ausdehnung dieses Gefahrengebiets zu unterrichten, die Eisverhältnisse allgemein zu untersuchen sowie Schiffen und Besatzungen, die Hilfe anfordern, innerhalb des Operationsgebiets der Wachschiffe Hilfe zu leisten. Während der übrigen Zeit des Jahres werden die Erforschung und Beobachtung der Eisverhältnisse in dem ratsam erscheinenden Umfang fortgesetzt.

(b) Schiffen und Luftfahrzeugen, die den Eiswachdienst und die Erforschung und Beobachtung der Eisverhältnisse wahrnehmen, können von der mit der Durchführung dieses Dienstes beauftragten Regierung weitere Aufgaben zugewiesen werden, sofern diese nicht ihre Haupttätigkeit beeinträchtigen oder die Kosten dieses Dienstes erhöhen.

Regel 6

Eiswachdienst. Durchführung und Kosten

(a) Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika erklärt sich bereit, die Durchführung des Eiswachdienstes und die Erforschung und Beobachtung der Eisverhältnisse einschliesslich der Verbreitung der hieraus gewonnenen Erkenntnisse auch weiterhin zu übernehmen. Die an diesem Dienst besonders interessierten Vertragsregierungen verpflichten sich, zu den Kosten für die Aufrechterhaltung und Durchführung dieses Dienstes beizutragen; ihr Beitrag wird auf Grund der Gesamt-Bruttotonnage derjenigen Schiffe jeder beitragspflichtigen Regierung bemessen, welche die vom Eiswachdienst überwachten Eisberggebiete durchfahren; insbesondere verpflichtet sich jede besonders interessierte Vertragsregierung, zu den Kosten für die Aufrechterhaltung und Durchführung dieses Dienstes einen jährlichen Beitrag zu leisten, der im Verhältnis der Gesamt-Bruttotonnage derjenigen Schiffe der betreffenden Vertragsregierung, die während der Eissaison die vom Eiswachdienst überwachten Eisberggebiete durchfahren, zur Gesamt-Bruttotonnage derjenigen Schiffe aller beitragspflichtigen Regierungen festgesetzt wird, die während der Eissaison die vom Eiswachdienst überwachten Eisberggebiete durchfahren. Besonders interessierte Regierungen, die nicht Vertragsparteien sind, können zu den Kosten der Aufrechterhaltung und Durchführung dieses Dienstes auf derselben Grundlage beitragen. Die mit der Durchführung beauftragte Regierung übermittelt alljährlich jeder beitragspflichtigen Regierung eine Aufstellung über die Gesamtkosten der Aufrechterhaltung und Durchführung des Eiswachdienstes und über den verhältnismässigen Anteil jeder beitragspflichtigen Regierung.

(b) Jede beitragspflichtige Regierung hat das Recht, ihren Beitrag zu ändern oder einzustellen; andere interessierte Regierungen können sich verpflichten, zu den Kosten beizutragen. Eine beitragspflichtige Regierung, die von diesem Recht Gebrauch macht, hat ihren laufenden Beitrag bis zum 1. September nach dem Tag zu entrichten, an dem sie die beabsichtigte Änderung oder Einstellung bekanntgibt. Um dieses Recht in Anspruch nehmen zu können, muss sie die mit der Durch-

führung beauftragte Regierung mindestens sechs Monate vor dem genannten Zeitpunkt von ihrer Absicht in Kenntnis setzen.

(c) Wünscht die Regierung der Vereinigten Staaten zu irgendeinem Zeitpunkt, diesen Dienst einzustellen, oder äussert eine der beitragspflichtigen Regierungen den Wunsch, sich ihrer Zahlungspflicht zu entledigen oder eine Änderung ihres Beitrags zu bewirken, oder wünscht eine andere Vertragsregierung, sich zum Kostenbeitrag zu verpflichten, so regeln die beitragspflichtigen Regierungen die Frage entsprechend ihren gegenseitigen Interessen.

(d) Die beitragspflichtigen Regierungen sind berechtigt, im gegenseitigen Einvernehmen von Zeit zu Zeit die für zweckmässig erachteten Änderungen an der vorliegenden Regel sowie an Regel 5 vorzunehmen.

(e) Ist in dieser Regel die Möglichkeit vorgesehen, eine Massnahme nach Übereinkunft zwischen den beitragspflichtigen Regierungen zu treffen, so werden alle seitens einer Vertragsregierung hierzu gemachten Vorschläge der mit der Durchführung beauftragten Regierung mitgeteilt; diese tritt an die anderen beitragspflichtigen Regierungen heran, um festzustellen, ob sie diese Vorschläge annehmen; die Ergebnisse dieser Umfrage werden den anderen beitragspflichtigen Regierungen und der Vertragsregierung zugeleitet, von der die Vorschläge ausgegangen sind. Insbesondere werden die Vorkehrungen hinsichtlich der Beiträge zu den Kosten des Dienstes von den beitragspflichtigen Regierungen in Abständen von höchstens drei Jahren überprüft. Die mit der Durchführung beauftragte Regierung leitet zu diesem Zweck die erforderlichen Massnahmen ein.

Regel 7

Geschwindigkeit in der Nähe von Eis

Wird Eis auf oder nahe dem Schiffskurs gemeldet, so ist der Kapitän jedes Schiffes verpflichtet, bei Nacht mit mässiger Geschwindigkeit zu fahren oder seinen Kurs so zu ändern, dass er gut frei vom Gefahrenbereich führt.

Regel 8

Schiffswege im Nordatlantik

(a) Das Verfahren, anerkannte Schiffswege in beiden Richtungen über den Nordatlantik und insbesondere Schiffswege in Gebieten zusammenlaufenden Verkehrs auf beiden Seiten des Nordatlantik innezuhalten, hat zur Verhütung von Zusammenstössen von Schiffen untereinander und von Schiffen mit Eisbergen beigetragen und soll allen in Betracht kommenden Schiffen empfohlen werden.

(b) Die Wahl der Schiffswege und die Einleitung diesbezüglicher Massnahmen sowie die Bestimmung dessen, was unter Gebieten zusammenlaufenden Verkehrs zu verstehen ist, wird den beteiligten Reedereien überlassen. Die Vertragsregierungen unterstützen die Reedereien auf Anforderung dadurch, dass

sie ihnen alle in ihrem Besitz befindlichen Angaben über die Schiffswege zur Verfügung stellen.

(c) Die Vertragsregierungen verpflichten sich, die Reedereien anzuhalten, die von ihren Schiffen regelmässig zu befahrenden Wege sowie alle Änderungen dieser Wege öffentlich bekanntzugeben. Sie werden ferner ihren Einfluss geltend machen, um die Reeder aller den Atlantik überquerenden Fahrgastschiffe zu veranlassen, die anerkannten Schiffswege zu benutzen; sie werden sich mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln dafür einsetzen, dass alle in den Gebieten zusammenlaufenden Verkehrs fahrenden Schiffe diese Wege innehalten, soweit es die Umstände gestatten. Sie werden ferner die Reeder aller Schiffe, die den Atlantik nach oder von Häfen der Vereinigten Staaten oder Kanadas überqueren und in die Nähe der Grossen Neufundland-Bänke gelangen, dazu veranlassen, dass ihre Schiffe nach Möglichkeit die Fischgründe von Neufundland nördlich von 43°N während der Fangzeiten meiden und ausserhalb solcher Gebiete bleiben, in denen eine Gefährdung durch Eis besteht oder anzunehmen ist.

(d) Die mit dem Eiswachdienst beauftragte Regierung wird gebeten, der betreffenden Verwaltung jedes Fahrgastschiff zu melden, das ausserhalb eines üblichen anerkannten oder bekanntgegebenen Schiffsweges angetroffen wird, sowie jedes Schiff, das während der Fangzeit die oben erwähnten Fischgründe durchfährt oder das auf der Fahrt nach oder von Häfen der Vereinigten Staaten oder Kanadas durch Gebiete fährt, in denen eine Gefährdung durch Eis besteht oder anzunehmen ist.

Regel 9

Missbrauch von Notzeichen

Der Gebrauch eines internationalen Notzeichens ist nur dann erlaubt, wenn angezeigt werden soll, dass sich ein Schiff oder Luftfahrzeug in Not befindet; der Gebrauch von Zeichen, die mit einem internationalen Notzeichen verwechselt werden können, ist allen Schiffen und Luftfahrzeugen verboten.

Regel 10

Notmeldungen – Pflichten und Verfahren

(a) Der Kapitän eines auf See befindlichen Schiffes, der von irgendeiner Seite eine Meldung erhält, dass ein Schiff oder Luftfahrzeug oder deren Rettungsboote oder -flösse sich in Not befinden, ist verpflichtet, mit grösster Geschwindigkeit den in Not befindlichen Personen zu Hilfe zu eilen und ihnen nach Möglichkeit hiervon Kenntnis zu geben. Ist er zur Hilfeleistung ausserstande oder hält er diese auf Grund besonderer Umstände für unzweckmässig oder unnötig, so muss er den Grund für die Unterlassung einer derartigen Hilfeleistung in das Schiffstagebuch eintragen.

(b) Der Kapitän eines in Not befindlichen Schiffes ist, nachdem er sich nach Möglichkeit mit den Kapitänen der Schiffe verständigt hat, die seinen Hilferuf beantwortet haben, berechtigt, eines oder mehrere dieser Schiffe anzufordern, die

er für eine Hilfeleistung am geeignetsten hält; der oder die Kapitäne der angeforderten Schiffe sind verpflichtet, der Anforderung nachzukommen, indem sie weiterhin mit grösster Geschwindigkeit den in Not befindlichen Personen zu Hilfe eilen.

(c) Der Kapitän eines Schiffes ist von der unter Buchstabe a vorgesehenen Verpflichtung entbunden, sobald er erfährt, dass ein oder mehrere andere Schiffe angefordert wurden und dieser Anforderung nachkommen.

(d) Der Kapitän eines Schiffes ist von der unter Buchstabe a und, wenn sein Schiff angefordert wurde, von der unter Buchstabe b vorgesehenen Verpflichtung entbunden, wenn ihm von den in Not befindlichen Personen oder dem Kapitän eines anderen Schiffes, das diese Personen erreicht hat, mitgeteilt worden ist, dass eine Hilfeleistung nicht mehr erforderlich ist.

(e) Das am 23. September 1910 in Brüssel unterzeichnete Internationale Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot, insbesondere die in Artikel 11 jenes Übereinkommens vorgeschriebene Beistandspflicht, wird durch diese Regel nicht berührt.

Regel 11

Signallampen

Alle Schiffe von mehr als 150 BRT, die in der Auslandfahrt eingesetzt sind, müssen eine leistungsfähige Tagsignallampe an Bord haben, die nicht allein von der elektrischen Hauptstromquelle des Schiffes abhängig ist.

Regel 12

Peilfunkgerät

(a) Alle Schiffe von 1600 und mehr BRT, die in der Auslandfahrt eingesetzt sind, müssen mit einem Peilfunkgerät ausgerüstet sein, das den Vorschriften des Kapitels IV Regel 11 entspricht.

(b) Die Verwaltung kann in Gebieten, in denen sie das Mitführen eines solchen Geräts für unzumutbar oder unnötig erachtet, alle Schiffe unter 5000 BRT von diesem Erfordernis befreien, wobei gebührend zu berücksichtigen ist, dass das Peilfunkgerät sowohl als Navigationsmittel als auch für das Orten von Schiffen, Luftfahrzeugen sowie Rettungsbooten und -flößen von Wert ist.

Regel 13

Besatzung

Die Vertragsregierungen verpflichten sich, für Schiffe ihrer Flagge Massnahmen beizubehalten oder erforderlichenfalls einzuführen, durch die gewährleistet wird, dass alle Schiffe hinsichtlich des Schutzes des menschlichen Lebens auf See ausreichend und sachgemäss besetzt sind.

Regel 14

Navigationshilfen

Die Vertragsregierungen verpflichten sich, die Einrichtung und Unterhaltung derjenigen Navigationshilfen einschliesslich der Funkfeuer und der elektronischen Anlagen sicherzustellen, die nach ihrer Ansicht durch den Umfang des Verkehrs und das Ausmass der Gefahren gerechtfertigt sind; sie werden dafür sorgen, dass Unterlagen über diese Hilfen allen Beteiligten zur Verfügung stehen.

Regel 15

Such- und Rettungsdienst

(a) Jede Vertragsregierung verpflichtet sich, dafür zu sorgen, dass alle erforderlichen Massnahmen für den Küstenwachdienst und zur Rettung der an ihren Küsten in Seenot befindlichen Personen getroffen werden. Diese Massnahmen sollen die Errichtung, den Betrieb und die Unterhaltung solcher der Sicherheit auf See dienenden Anlagen umfassen, die unter Berücksichtigung der Verkehrsdichte auf See und der Gefahren für die Schifffahrt für durchführbar und notwendig gehalten werden; sie sollen ferner nach Möglichkeit geeignete Einrichtungen zur Ortung und Rettung Schiffbrüchiger einschliessen.

(b) Jede Vertragsregierung verpflichtet sich, Unterlagen über ihre bestehenden Rettungseinrichtungen und über etwa vorgesehene Änderungen derselben zur Verfügung zu stellen.

Regel 16

Rettungssignale

Zur Verständigung zwischen Küsten-Rettungsstationen oder Seenotrettungsfahrzeugen und in Seenot befindlichen Schiffen oder Personen sind die nachstehend aufgeführten Signale zu benutzen. Die Signale von Luftfahrzeugen, die bei Such- und Rettungsmassnahmen zur Lenkung von Schiffen eingesetzt werden, sind nachstehend unter Buchstabe d angegeben. Eine bebilderte Tafel mit nachstehenden Signalen muss dem Wachoffizier jedes Schiffes, auf das dieses Kapitel anwendbar ist, griffbereit zur Verfügung stehen.

(a) Antworten von Küsten-Rettungsstationen oder Seenotrettungsfahrzeugen, auf Notsignale eines Schiffes oder einer Person:

Signal	Bedeutung
Bei Tage – Orangefarbenes Rauchsignal oder kombiniertes Licht- und Schallsignal (Blitzknallsignal), bestehend aus drei einzelnen Signalen, die in Abständen von etwa einer Minute abgefeuert werden.	«Wir sehen Sie, Hilfe kommt so bald wie möglich.»

Signal	Bedeutung
Bei Nacht – Weisses Sternsignal, bestehend aus drei einzelnen Signalen, die in Abständen von etwa einer Minute abgefeuert werden.	(Wiederholung dieser Signale hat die gleiche Bedeutung.)

Wenn nötig, können die Tagsignale bei Nacht und die Nachtsignale bei Tage abgegeben werden.

- (b) Lande-Signale zur Einweisung kleiner Boote mit in Not befindlichen Besatzungsmitgliedern oder anderen Personen:

Signal	Bedeutung
Bei Tage – Auf- und Niederbewegen einer weissen Flagge oder der Arme oder Abschiessen eines grünen Sterns oder Abgabe des Morsezeichens «K» (–. –) durch Licht- oder Schallsignal.	
Bei Nacht – Auf- und Niederbewegen eines weissen Lichtes oder Flackerfeuers oder Abschiessen eines grünen Sterns oder Abgabe des Morsezeichens «K» (–. –) durch Licht- oder Schallsignal. Eine Lande-Richtung kann durch ein niedriger angebrachtes, festes weisses Licht oder Flackerfeuer, das sich in einer Linie mit dem Beobachter befindet, angezeigt werden.	«Dies ist der beste Landeplatz.»
Bei Tage – Waagerechtes Hin- und Herbewegen einer weissen Flagge oder der Arme oder Abschiessen eines roten Sterns oder Abgabe des Morsezeichens «S» (.. .) durch Licht- oder Schallsignal.	«Hier ist das Landen äusserst gefährlich.»
Bei Nacht – Waagerechtes Hin- und Herbewegen eines weissen Lichtes oder Flackerfeuers oder Abschiessen eines roten Sterns oder Abgabe des Morsezeichens «S» (.. .) durch Licht- oder Schallsignal.	«Hier ist das Landen äusserst gefährlich.»

Signal	Bedeutung
<p>Bei Tage – Waagerechtes Hin- und Herbewegen einer weissen Flagge; anschliessend Feststecken der Flagge im Boden und Tragen einer weiteren weissen Flagge in die anzuzeigende Richtung; oder Abschiessen eines roten Sterns senkrecht und eines weissen Sterns in Richtung auf den besseren Landeplatz; oder Abgabe des Morsezeichens «S» (...), danach Morsezeichen «R» (.-.), wenn ein besserer Landeplatz für das in Not befindliche Fahrzeug auf seinem Annäherungskurs weiter rechts liegt, oder Morsezeichen «L» (-.-.), wenn ein besserer Landeplatz für das in Not befindliche Fahrzeug auf seinem Annäherungskurs weiter links liegt.</p>	<p>«Das Landen ist hier äusserst gefährlich. Eine bessere Landungsmöglichkeit besteht in der angezeigten Richtung.»</p>
<p>Bei Nacht – Waagerechtes Hin- und Herbewegen eines weissen Lichtes oder Flackerfeuers; anschliessend Aufstellen des weissen Lichtes oder Flackerfeuers auf dem Boden und Tragen eines weiteren weissen Lichtes oder Flackerfeuers in die anzuzeigende Richtung; oder Abschiessen eines roten Sterns senkrecht und eines weissen Sterns in Richtung auf den besseren Landeplatz oder Abgabe des Morsezeichens «S» (...), danach Morsezeichen «R» (.-.), wenn ein besserer Landeplatz für das in Not befindliche Fahrzeug auf seinem Annäherungskurs weiter rechts liegt, oder Morsezeichen «L» (-.-.), wenn ein besserer Landeplatz für das in Not befindliche Fahrzeug auf seinem Annäherungskurs weiter links liegt.</p>	

(c) Signale bei Benutzung von Küstenrettungsgeräten:

Signal	Bedeutung
<p>Bei Tage – Auf- und Niederbewegen einer weissen Flagge oder der Arme oder Abschiessen eines grünen Sterns.</p> <p>Bei Nacht – Auf- und Niederbewegen eines weissen Lichtes oder Flackerfeuers oder Abschiessen eines grünen Sterns.</p>	<p>Allgemein: «Bejahend.»</p> <p>Im besonderen:</p> <p>«Schiessleine wird gehalten.»</p> <p>«Steertblock ist fest.»</p> <p>«Trosse ist fest.»</p> <p>«Ein Mann ist in der Hosenboje.»</p> <p>«Hol weg.»</p>
<p>Bei Tage – Waagerechtes Hin- und Herbewegen einer weissen Flagge oder der Arme oder Abschiessen eines roten Sterns.</p> <p>Bei Nacht – Waagerechtes Hin- und Herbewegen eines weissen Lichtes oder Flackerfeuers oder Abschiessen eines roten Sterns.</p>	<p>Allgemein:</p> <p>«Verneinend.»</p> <p>Im besonderen:</p> <p>«Fier weg.»</p> <p>«Nicht mehr holen.»</p>

(d) Signale von Luftfahrzeugen bei Such- und Rettungsmaßnahmen zur Lenkung von Schiffen auf in Not befindliche Luftfahrzeuge, Schiffe oder Personen.

(Siehe auch erklärende Anmerkung weiter unten.)

- (i) Die folgenden, von einem Luftfahrzeug nacheinander durchzuführenden Massnahmen bedeuten, dass das Luftfahrzeug ein Wasserfahrzeug auf ein in Not befindliches Luftfahrzeug oder Wasserfahrzeug lenken will:

- (1) Luftfahrzeug umkreist mindestens einmal das Wasserfahrzeug;
- (2) Luftfahrzeug kreuzt den Kurs des Wasserfahrzeugs dicht vor dem Bug in geringer Höhe unter Veränderung der Motorendrehzahl oder der Luftschraubeneinstellung;
- (3) Luftfahrzeug fliegt in die Richtung, in die das Wasserfahrzeug gelenkt werden soll.

Die Wiederholung dieser Massnahmen hat die gleiche Bedeutung.

- (ii) Die folgende Massnahme eines Luftfahrzeugs bedeutet, dass die Hilfe des durch dieses Signal angesprochenen Wasserfahrzeugs nicht mehr erforderlich ist:

Luftfahrzeug kreuzt das Kielwasser des Wasserfahrzeugs dicht hinter dem Heck in geringer Höhe unter Veränderung der Motorendrehzahl oder der Luftschraubeneinstellung.

Anmerkung: Etwaige Änderungen dieser Signale werden von der Organisation im voraus notifiziert.

Regel 17

Lotsenleitern

Schiffe, die auf ihren Reisen voraussichtlich Lotsen benötigen, müssen bezüglich der Lotsenleitern folgenden Vorschriften entsprechen:

- (a) Die Leiter muss in gutem Zustand gehalten werden und darf nur von Amts- und anderen Personen beim Ein- und Auslaufen des Schiffes sowie beim Anbordkommen und Vonbordgehen von Lotsen benutzt werden.
- (b) Die Leiter muss so gesichert werden, dass jede Stufe fest an der Bordwand ruht und der Lotse sicheren und leichten Zugang zum Schiff erhalten kann, nachdem er mindestens 1,5 Meter (oder 5 Fuss) und höchstens 9 Meter (oder 30 Fuss) gestiegen ist. Es ist eine einzige Leiterlänge zu verwenden, mit der die Wasseroberfläche unter allen normalen Trimmlagen des Schiffes erreicht werden kann. Wenn der Abstand von der Wasseroberfläche bis zur Zugangsstelle des Schiffes mehr als 9 Meter (30 Fuss) beträgt, muss der Zugang von der Lotsenleiter zum Schiff über eine Fallreepstreppe oder auf gleich sichere und leichte Weise erfolgen.
- (c) Die Stufen der Leiter müssen mindestens 48 Zentimeter (oder 19 Zoll) lang, 11,4 Zentimeter (oder 4½ Zoll) breit und 2,5 Zentimeter (oder 1 Zoll) tief sein. Die Stufen müssen so miteinander verbunden sein, dass sie eine Leiter von ausreichender Festigkeit bilden, deren Stufen in waagerechter Lage und in einem Abstand von mindestens 30,5 Zentimetern (oder 12 Zoll) und höchstens 38 Zentimetern (oder 15 Zoll) voneinander gehalten werden.
- (d) Ein ordentlich gesichertes Manntau und eine Sicherheitsleine müssen verfügbar und sofort gebrauchsbereit sein.
- (e) Es sind Massnahmen zu treffen,
 - (i) dass das Anbringen der Leiter sowie das Anbordkommen und Vonbordgehen eines Lotsen von einem verantwortlichen Offizier des Schiffes überwacht wird.
 - (ii) dass Handgriffe vorhanden sind, mit deren Hilfe der Lotse sicher und leicht vom oberen Leiterende in das Schiff oder an Deck steigen kann.
- (f) Nötigenfalls sind Spreizlatten in solchen Abständen vorzusehen, dass ein Verkanten der Leiter verhütet wird.
- (g) Bei Nacht ist eine Aussenbordbeleuchtung bereitzuhalten und zu verwenden; ferner ist die Stelle des Decks, an welcher der Lotse an Bord kommt, ausreichend zu beleuchten.
- (h) Schiffe mit Scheuerleisten oder sonstige Schiffe, deren Bauart die genaue Erfüllung der Vorschrift unmöglich macht, die Leiter in einer Stellung so zu sichern, dass jede Stufe fest an der Bordwand ruht, müssen diese Vorschrift so genau wie möglich erfüllen.

Kapitel VI

Beförderung von Getreide

Regel 1

Anwendung

Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, findet dieses Kapitel auf die Beförderung von Getreide in allen Schiffen Anwendung, für welche die vorliegenden Regeln gelten.

Regel 2

Begriffsbestimmung

Der Ausdruck «Getreide» umfasst Weizen, Mais, Hafer, Roggen, Gerste, Reis, Hülsenfrüchte und Saatgut.

Regel 3

Trimmen

Wird ein Schiff mit Getreide beladen, so sind alle erforderlichen und zweckmässigen Vorsichtsmassregeln zu treffen, um ein Übergehen des Getreides zu verhindern. Wird ein Laderaum oder Raumabschnitt vollständig mit losem Getreide gefüllt, so muss das Getreide so getrimmt werden, dass es sämtliche Zwischenräume zwischen den Balken sowie die Laderaumseiten und -enden ausfüllt.

Regel 4

Volle Beladung von Laderäumen und Raumabschnitten

Vorbehaltlich der Regel 6 ist jeder Laderaum und jeder Raumabschnitt, der vollständig mit losem Getreide gefüllt wird, entweder durch ein Längsschott oder durch Getreideschotte in der Mittschiffsebene oder in einem Abstand von dieser zu unterteilen, der höchstens 5 v.H. der Breite des Schiffes auf Spanten beträgt, oder durch Längs- oder Getreideschotte ausserhalb der Mittschiffsebene, deren Abstand voneinander 60 v.H. der Breite des Schiffes auf Spanten nicht übersteigt; im letzteren Fall sind Trimmöffnungen von genügender Grösse in den Laderaumseiten in Längsabständen von höchstens 7,62 Metern (oder 25 Fuss) vorzusehen, die an den Enden höchstens 3,66 Meter (oder 12 Fuss) von den Querschotten entfernt sein dürfen. In jedem Fall sind die Längs- oder Getreideschotte sachgemäss und getreidedicht herzurichten und mit passenden Füllstücken zwischen den Balken zu versehen. In Laderäumen müssen sich diese Längs- oder Getreideschotte von der Decksunterseite bis zu einem Abstand von mindestens einem Drittel der Raumtiefe, mindestens aber 2,44 Meter (oder 8 Fuss) abwärts erstrecken. In Raumabschnitten in Zwischendecks und Auf-

bauten müssen sie von Deck zu Deck reichen. In allen Fällen müssen sich die Längs- oder Getreideschotte bis zur Oberkante der Füllschächte des Laderaums oder Raumabschnitts erstrecken, in denen sie sich befinden.

Ist auf Schiffen, die mit losem Getreide ausser Leinsaat beladen sind, während der ganzen Reise eine metazentrische Höhe (nach Berücksichtigung der freien Flüssigkeitsoberflächen in Tanks) von mindestens 0,31 Metern (oder 12 Zoll) bei Schiffen mit einem oder zwei Decks und von mindestens 0,36 Metern (oder 14 Zoll) bei anderen Schiffen gewährleistet, so brauchen Längs- oder Getreideschotte nicht gesetzt zu werden:

- (a) unter einem Füllschacht und bis zu 2,13 Metern (oder 7 Fuss) Abstand davon, jedoch nur im Bereich einer Luke, wenn dieser Füllschacht oder alle den Raumabschnitt gemeinsam speisenden Füllschächte mindestens 5 v. H. der in dem betreffenden Raumabschnitt beförderten Getreidemenge enthalten;
- (b) in Füllschächten, die den Vorschriften des Buchstaben a entsprechen und solche Abmessungen haben, dass die freie Getreideoberfläche während der ganzen Reise in den Füllschächten verbleibt, wenn ein Nachsacken des Getreides bis zu 2 v. H. des Inhalts des gespeisten Raumabschnitts und eine Verlagerung der freien Getreidefläche bis zu einem Winkel von 12 Grad gegen die Waagrechte angenommen wird; in diesem Fall sind die möglichen Wirkungen der Bewegung der freien Getreideoberflächen innerhalb der Füllschächte bei der Errechnung der oben angegebenen metazentrischen Höhe zu berücksichtigen;
- (c) im Bereich von Luken, in denen das lose Getreide unterhalb der Luke in Form einer Mulde bis dicht unter das Deck ausserhalb des Lukenschachts getrimmt und mit eingesacktem Getreide oder anderer geeigneter Ladung in Säcken in einer Höhe abgedeckt wird, die in der Mitte der Mulde mindestens 1,83 Meter (oder 6 Fuss) oberhalb des losen Getreides (gemessen von der Decksebene) beträgt; das eingesackte Getreide oder die andere geeignete Ladung in Säcken muss den Lukenschacht und die darunter liegende Mulde ausfüllen und fest gegen das Deck, die Längsschotte, die Lukenschiebebalke und die Lukenlängs- und -quersüle gestaut sein.

Regel 5

Teilweise Beladung von Laderäumen und Raumabschnitten

Vorbehaltlich der Regel 6 gilt für jeden Laderaum und jeden Raumabschnitt der teilweise mit losem Getreide gefüllt wird, folgendes:

- (a) Er ist durch ein Längsschott oder durch Getreideschotte in der Mittschiffsebene oder in einem Abstand von dieser zu unterteilen, der höchstens 5 v. H. der Breite des Schiffes auf Spanten beträgt, oder durch Längs- oder Getreideschotte ausserhalb der Mittschiffsebene, deren Abstand voneinander 60 v. H. der Breite des Schiffes auf Spanten nicht übersteigt. In jedem Fall müssen die Längs- oder Getreideschotte sachgemäss hergerichtet sein und

sich vom Boden des Laderaums bzw. vom Deck bis zu einer Höhe von mindestens 0,61 Metern (oder 2 Fuss) über die Oberfläche des losen Getreides hinaus erstrecken.

Ausser im Fall teilweise mit loser Leinsaat gefüllter Laderäume brauchen Längs- oder Getreideschotte im Lukenbereich nicht gesetzt zu werden, wenn während der ganzen Reise bei Ein- und Zweideckschiffen eine metazentrische Höhe (nach Berücksichtigung der freien Oberflächen in Tanks) von mindestens 0,31 Metern (oder 12 Zoll) und bei anderen Schiffen von mindestens 0,36 Metern (oder 14 Zoll) gewährleistet ist;

- (b) das lose Getreide muss eben getrimmt und mit Getreide in Säcken oder anderer geeigneter Ladung abgedeckt werden, die bis zu einer Höhe von mindestens 1,22 Metern (oder 4 Fuss) über die Oberfläche des losen Getreides hinaus in durch Längs- oder Getreideschotte unterteilten Räumen und von mindestens 1,52 Metern (oder 5 Fuss) in nicht unterteilten Räumen dicht gestaut sein muss. Das Getreide in Säcken oder die andere geeignete Ladung muss auf geeigneten Unterlagen ruhen, die über die ganze Oberfläche des losen Getreides gelegt sind; diese Unterlagen müssen aus Balken mit einem Zwischenraum von höchstens 1,22 Metern (oder 4 Fuss) und aus 25 Millimeter (oder 1 Zoll) dicken darüberliegenden Planken mit einem Zwischenraum von höchstens 0,10 Metern (oder 4 Zoll) oder aus kräftigen Abdeckkleidern mit angemessener Überlappung bestehen.

Regel 6

Ausnahmen von den Vorschriften für Längsschotte

Das Setzen von Längs- oder Getreideschotten nach Massgabe der Regeln 4 und 5 ist nicht erforderlich:

- (a) in einem unteren Laderaum (worunter auch der untere Teil des Laderaums eines Eindeckschiffes zu verstehen ist), wenn das darin befindliche lose Getreide ein Drittel oder, sofern dieser Laderaum durch einen Wellentunnel unterteilt wird, die Hälfte des Laderauminhalts nicht übersteigt;
- (b) in Räumen in Zwischendecks oder Aufbauten, wenn die Raumteile an den Seiten dicht mit Getreide in Säcken oder anderer geeigneter Ladung in einer Breite voll gestaut werden, die auf jeder Seite mindestens 20 v. H. der Breite des Schiffes an der betreffenden Stelle beträgt;
- (c) in den Teilen von Räumen, wo die grösste Raumbreite unter der Decke die Hälfte der Breite des Schiffes auf Spanten nicht übersteigt.

Regel 7

Füllschächte

- (a) (i) Jeder Laderaum und jeder Raumabschnitt, der vollständig mit losem Getreide angefüllt ist, muss, sofern in Regel 4 Buchstabe c und in den

Regeln 8 und 12 nichts anderes bestimmt ist, durch zweckmässig angeordnete und sachgemäss hergerichtete Füllschächte nachgefüllt werden, damit ein freier Fluss des Getreides vom Füllschacht nach allen Teilen des betreffenden Laderaums oder Raumabschnitts sichergestellt ist.

- (ii) Jeder Füllschacht muss mindestens 2 v. H. der Getreidemenge enthalten, die in dem von ihm nachgefüllten Teil des Laderaums oder Raumabschnitts geladen ist, sofern in Regel 4 Buchstabe a nichts anderes bestimmt ist.

(b) Wird loses Getreide in Tieftanks befördert, die in erster Linie zur Beförderung von Flüssigkeiten gebaut sind und auf die Regel 6 Buchstabe c Anwendung findet oder die durch ein oder mehrere feste, getreidedichte, stählerne Längsschotte unterteilt sind, so sind Füllschächte zu den Tanks nicht erforderlich, sofern die Tanks und die Tankluken vollständig gefüllt und die Lukendeckel gut gesichert sind.

Regel 8

Gemeinsame Beladung

Bei Anwendung der Regeln 4 und 7 können untere Laderäume und über ihnen liegende Zwischendecksräume unter folgenden Bedingungen wie eine einzige Abteilung beladen werden:

- (a) Längs- oder Getreideschotte werden im Zwischendeck eines Schiffes mit zwei Decks von Deck zu Deck gesetzt; in allen anderen Fällen werden die Längs- oder Getreideschotte im oberen Drittel der Gesamttiefe der gemeinsamen Räume gesetzt;
- (b) um einen ausreichenden Fluss des Getreides sicherzustellen, müssen alle Räume den Vorschriften der Regel 9 genügen; in den Seitenteilen des Decks unmittelbar unter dem obersten Deck sind vor und hinter den Enden der Luken nach Bedarf Öffnungen vorzusehen, durch die in Verbindung mit den Luken ein Nachfüllabstand von höchstens 2,44 Metern (oder 8 Fuss) – gemessen in Längsschiffsrichtung – erreicht wird.

Regel 9

Trimmen und Sackstauung in Raumen

Übersteigt der in Längsschiffsrichtung gemessene Abstand von irgendeinem Teil eines Laderaums oder Raumabschnitts bis zum nächsten Füllschacht 7,62 Meter (oder 25 Fuss) so wird das lose Getreide in den Raumen ausserhalb dieser 7,62 Meter (oder 25 Fuss) in einer Tiefe von mindestens 1,83 Metern (oder 6 Fuss) unter dem Deck eben getrimmt; die Raumenenden werden mit Getreide in Säcken auf einer geeigneten Unterlage nach Massgabe der Regel 5 Buchstabe b ausgefüllt.

Regel 10

Loses Getreide in Zwischendecks und Aufbauten

Loses Getreide darf über Deck, im Zwischendeck eines Zweideckschiffes oder im obersten Zwischendeck eines Schiffes mit mehr als zwei Decks nur unter folgenden Bedingungen befördert werden:

- (a) das lose Getreide oder die andere Ladung wird so gestaut, dass ein Höchstmass von Stabilität gewährleistet ist; in jedem Fall muss entweder während der ganzen Reise eine metazentrische Höhe (nach Berücksichtigung der freien Flüssigkeitsoberflächen in Tanks) von mindestens 0,31 Metern (oder 12 Zoll) bei Schiffen mit einem oder zwei Decks und von mindestens 0,36 Metern (oder 14 Zoll) bei anderen Schiffen vorhanden sein oder die Gesamtmenge des losen Getreides oder der anderen Ladung, die über Deck, in Zwischendecksräumen eines Zweideckschiffes oder in den obersten Zwischendecksräumen eines Schiffes mit mehr als zwei Decks befördert wird, darf 28 v. H. des Gewichts der gesamten unter dem Zwischendeck beförderten Ladung nicht übersteigen, wobei der Kapitän davon überzeugt sein muss, dass das Schiff während der ganzen Reise eine ausreichende Stabilität haben wird; die oben angegebene Begrenzung auf 28 v. H. findet keine Anwendung, wenn es sich bei dem über Deck oder in den obersten Zwischendecksräumen beförderten Getreide um Hafer, Gerste oder Baumwollsaat handelt;
- (b) die Decksfläche eines jeden Teiles der in dieser Regel erwähnten Räume, der loses Getreide enthält und nur teilweise gefüllt ist, darf 93 Quadratmeter (oder 1000 Quadratfuss) nicht übersteigen;
- (c) alle in dieser Regel erwähnten Räume, in denen loses Getreide geladen wird, müssen durch Querschotte in Abständen von höchstens 30,50 Metern (oder 100 Fuss) unterteilt werden; wird dieser Abstand überschritten, so ist das darüber hinausgehende Raumende vollständig mit Getreide in Säcken oder anderer geeigneter Ladung auszufüllen.

Regel 11

Beschränkung der Anzahl von teilweise gefüllten Laderäumen und Raumabschnitten

Ausser auf Schiffen, bei denen während der ganzen Reise eine metazentrische Höhe (nach Berücksichtigung der freien Flüssigkeitsoberflächen in Tanks) von mindestens 0,31 Metern (oder 12 Zoll) bei Schiffen mit einem oder zwei Decks und von mindestens 0,36 Metern (oder 14 Zoll) bei anderen Schiffen vorhanden ist, dürfen höchstens zwei Laderäume oder Raumabschnitte teilweise mit losem Getreide gefüllt werden; jedoch dürfen weitere Laderäume oder Raumabschnitte teilweise mit losem Getreide gefüllt werden, wenn sie bis unter Deck mit Getreide in Säcken oder anderer geeigneter Ladung aufgefüllt werden. Im Sinne dieser Regel:

- (a) gelten übereinanderliegende Zwischendecksräume als gesonderte Raumabschnitte, die von jedem darunterliegenden unteren Laderaum getrennt sind;
- (b) gelten Füllschächte und die in Regel 10 Buchstabe b erwähnten teilweise gefüllten Räume nicht als Raumabschnitte;
- (c) gelten Laderäume und Raumabschnitte, die mit einer oder mehreren getreidedichten Längsunterteilungen versehen sind, als ein einziger Laderaum oder Raumabschnitt.

Regel 12

Beladung besonders geeigneter Schiffe

(a) Ungeachtet der Regeln 4 bis 11 darf loses Getreide, abweichend von diesen Vorschriften in Schiffen mit zwei oder mehr senkrechten oder geneigten getreidedichten Längsunterteilungen, die so angeordnet sind, dass die Wirkung jeden Querübergangs des Getreides beschränkt wird, unter folgenden Bedingungen befördert werden:

- (i) möglichst viele Laderäume und Raumabschnitte werden voll beladen und voll getrimmt;
- (ii) das Schiff darf während der ganzen Reise bei keiner der vorgesehenen Beladungsweisen einen grösseren Krängungswinkel als 5 Grad annehmen,
 - (1) wenn in voll getrimmten Laderäumen oder Raumabschnitten die Oberfläche des Getreides um 2 v.H. des Volumens unter die ursprüngliche Oberfläche nachsackt und sich dort bis zu einem Winkel von 12 Grad gegen die ursprüngliche Oberfläche verschiebt, wo die oberen Begrenzungen dieser Laderäume und Raumabschnitte gegen die Waagrechte eine Neigung von weniger als 30 Grad haben;
 - (2) wenn in teilweise gefüllten Laderäumen oder Raumabschnitten freie Getreideoberflächen nachsacken und übergehen, wie unter Nummer 1 beschrieben, oder bis zu einem von der Verwaltung oder von einer im Namen einer Verwaltung handelnden Vertragsregierung gegebenenfalls für erforderlich erachteten grösseren Winkel, und wenn die nach Regel 5 abgedeckten Getreideoberflächen bis zu einem Winkel von 8 Grad gegen die ursprünglichen eingebneten Oberflächen übergehen. Bei Anwendung der vorliegenden Ziffer ist anzunehmen, dass gegebenenfalls gesetzte Getreideschotte das Querübergehen der Getreideoberfläche begrenzen;
- (iii) wenn der Kapitän einen Getreideladepplan mit den vorgesehenen Beladungsweisen und ein Stabilitätsheft besitzt, die beide von der Verwaltung oder von einer im Namen einer Verwaltung handelnden Vertragsregierung anerkannt sind und die Stabilitätsbedingungen wiedergeben, auf denen die unter Ziffer ii angegebenen Berechnungen beruhen.

(b) Die Verwaltung oder eine im Namen einer Verwaltung handelnde Vertragsregierung schreibt für Schiffe, die nach Massgabe des Buchstaben a gebaut sind und den Vorschriften der Ziffern ii und iii des genannten Buchstaben entsprechen, die Vorsichtsmassnahmen vor, die unter allen sonstigen Ladebedingungen gegen das Übergehen zu treffen sind.

(c) Die Verwaltung oder eine im Namen einer Verwaltung handelnde Vertragsregierung schreibt für ein Schiff von anderer Bauart, das den Vorschriften des Buchstaben a Ziffern ii und iii entspricht, die Vorsichtsmassnahmen vor, die gegen das Übergehen zu treffen sind.

Regel 13

Wasserballasttanks

Doppelbodentanks, die auf Schiffen mit loser Getreideladung benutzt werden, um die geforderte Stabilität sicherzustellen, müssen eine zweckmässige wasserdichte Längsunterteilung haben, es sei denn, dass die Breite des Tanks, auf halber Länge gemessen, 60 v. H. der Breite des Schiffes auf Spanten nicht übersteigt.

Regel 14

Getreide in Säcken

Getreide in Säcken muss in einwandfreien Säcken befördert werden, die gut gefüllt und sicher verschlossen sind.

Regel 15

Getreideladepläne

(a) Ein für ein Schiff von der Verwaltung oder von einer im Namen einer Verwaltung handelnden Vertragsregierung anerkannter Getreideladeplan wird von den anderen Vertragsregierungen als Nachweis dafür anerkannt, dass das nach diesem Plan beladene Schiff den Vorschriften dieses Kapitels oder gleichwertigen, nach Kapitel I Regel 5 zugelassenen Regelungen genügt.

(b) Dieser Plan wird unter Berücksichtigung dieses Kapitels, der verschiedenen Beladungszustände bei Abfahrt und Ankunft und der Stabilität des Schiffes anerkannt. Er muss die Hauptmerkmale der zur Verhütung des Übergehens der Ladung verwendeten Einrichtungen enthalten.

(c) Die dem Plan beigefügten Anmerkungen sind in einer oder mehreren Sprachen abzufassen; eine davon muss eine Sprache dieses Übereinkommens sein.

(d) Eine Ausfertigung des Planes wird dem Kapitän ausgehändigt; dieser hat ihn auf Ersuchen der zuständigen Behörde des Ladehafens zur Überprüfung vorzulegen.

(e) Bis zur Annahme internationaler Vorschriften über die Festigkeit von Einrichtungen für Getreideladungen und für die Anbringung von Füllöchern in

den Lukensüllen hat ein Getreideladendes Schiff, das keinen von der Verwaltung oder einer im Namen einer Verwaltung handelnden Vertragsregierung anerkannten Getreideladeplan vorlegen kann, nach Massgabe der besonderen Vorschriften zu laden, die zur Ergänzung dieses Kapitels von der Vertragsregierung des Staates erlassen wurden, in welchem der Ladehafen liegt.

Regel 16

Ausnahmen für bestimmte Reisen

Die Verwaltung oder eine im Namen einer Verwaltung handelnde Vertragsregierung kann einzelne Schiffe oder Schiffsklassen von der Befolgung von Vorschriften der Regeln 3 bis 15 befreien, wenn sie die Auffassung vertritt, dass der Reiseweg von Natur aus so geschützt ist und die Fahrtbedingungen derart sind, dass die Anwendung dieser besonderen Vorschriften unzweckmässig oder unnötig ist.

Kapitel VII

Beförderung gefährlicher Güter

Regel 1

Anwendung

(a) Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, findet dieses Kapitel auf die Beförderung gefährlicher Güter in allen Schiffen Anwendung, für welche die vorliegenden Regeln gelten.

(b) Dieses Kapitel findet keine Anwendung auf die Schiffsvorräte und die Schiffsausrüstung sowie auf bestimmte Ladungen, die in eigens für diesen Zweck gebauten oder gänzlich umgebauten Schiffen, beispielsweise Tankschiffen, befördert werden.

(c) Die Beförderung gefährlicher Güter ist verboten, soweit sie nicht nach Massgabe dieses Kapitels erfolgt.

(d) Zur Ergänzung dieses Kapitels wird jede Vertragsregierung ausführliche Anordnungen über die sichere Verpackung und Stauung bestimmter gefährlicher Güter oder Gütergruppen herausgeben oder herausgeben lassen, die alle mit Rücksicht auf die übrige Ladung erforderlichen Vorsichtsmassregeln einschliessen.

Regel 2

Klasseneinteilung

Die gefährlichen Güter werden in folgende Klassen eingeteilt:

Klasse 1: Explosivstoffe;

Klasse 2: Verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase;

Klasse 3: Entzündliche flüssige Stoffe;

Klasse 4 (a): Entzündliche feste Stoffe;

Klasse 4 (b): Entzündliche feste Stoffe und andere Stoffe, die zur Selbstentzündung neigen;

Klasse 4 (c): Entzündliche feste Stoffe und andere Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche Gase entwickeln;

Klasse 5 (a): Entzündend (oxydierend) wirkende Stoffe;

Klasse 5 (b): Organische Peroxyde;

Klasse 6 (a): Giftige (toxische) Stoffe;

Klasse 6 (b): Ansteckungsgefährliche Stoffe;

Klasse 7: Radioaktive Stoffe;

Klasse 8: Ätzende Stoffe;

Klasse 9: Verschiedene gefährliche Stoffe, d. h. jeder andere Stoff, der auf Grund der bisher gemachten oder künftigen Erfahrungen so gefährlich erscheint, dass dieses Kapitel auf ihn angewendet werden sollte.

Regel 3

Verpackung

(a) Die Verpackung gefährlicher Güter muss (i) sorgfältig ausgeführt und in gutem Zustand sein; (ii) so beschaffen sein, dass innere Oberflächen, mit denen der Inhalt in Berührung kommen kann, nicht gefährlich angegriffen werden, und (iii) der üblichen Beanspruchung bei der Handhabung und Beförderung auf See standhalten.

(b) Wird bei der Verpackung von Behältern mit flüssigen Stoffen üblicherweises Saug- oder Polstermaterial verwendet, so muss dieses (i) die Gefahr verringern, welche die flüssigen Stoffe verursachen können; (ii) so verteilt sein, dass Bewegungen des Behälters verhindert werden und seine Umhüllung erhalten bleibt, und (iii) mengenmässig nach Möglichkeit ausreichen, um den flüssigen Stoff bei einem Bruch des Behälters aufzusaugen zu können.

(c) Behälter, die mit gefährlichen flüssigen Stoffen gefüllt sind, müssen bei der Einfülltemperatur einen flüssigkeitsfreien Raum aufweisen, welcher der höchsten Temperatur, die während einer normalen Beförderung auftritt, ausreichend Rechnung trägt.

(d) Flaschen und Behälter für Gase unter Druck müssen angemessen gebaut, geprüft und instand gehalten sowie ordnungsmässig gefüllt werden.

(e) Leere Behälter, die vorher zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet worden sind, werden ebenfalls als gefährliche Güter behandelt, sofern sie nicht gereinigt und getrocknet oder, wenn die Art des früheren Inhalts dies mit Sicherheit gestattet, sicher verschlossen sind.

Regel 4

Bezeichnung und Kennzeichnung

Jeder gefährliche Güter enthaltende Behälter muss mit dem richtigen technischen Namen (Handelsnamen sind nicht zulässig) bezeichnet und mit einem

besonderen Kennzeichen oder Abdruck desselben versehen sein, um die Art der Gefährlichkeit anzuzeigen. Ausgenommen von dieser Kennzeichnungspflicht sind lediglich Behälter, die in begrenzten Mengen verpackte Chemikalien enthalten, und grosse Ladungen, die als eine Einheit gestaut, gehandhabt und gekennzeichnet werden können.

Regel 5

Urkunden

(a) In allen Urkunden, die sich auf die Beförderung gefährlicher Güter auf See beziehen, müssen die richtigen technischen Namen (Handelsnamen sind nicht zulässig) dieser Güter verwendet und genaue Angaben gemäss der in Regel 2 aufgeführten Klasseneinteilung gemacht werden.

(b) Den vom Verlader ausgefüllten Verladepapieren muss eine Bescheinigung oder Erklärung eingefügt oder beigegeben sein, dass die zu befördernde Ladung ordnungsmässig verpackt, bezeichnet und gekennzeichnet ist und sich in dem für die Beförderung vorgeschriebenen Zustand befindet.

(c) Jedes Schiff, das gefährliche Güter befördert, muss eine besondere Liste oder ein besonderes Verzeichnis mitführen, in dem die an Bord befindlichen gefährlichen Güter entsprechend der Regel 2 aufgeführt sind und der Platz, an dem sie gestaut sind, angegeben ist. An Stelle der Liste oder des Verzeichnisses kann ein ausführlicher Stauplan verwendet werden, in dem alle gefährlichen Güter an Bord nach Klassen bezeichnet sind und der Platz angegeben ist, an dem sie gestaut sind.

Regel 6

Vorübergehende Ausnahmen von den Regeln 4 und 5

Vertragsregierungen, die ein einheitliches System von Regeln für den Land- und Seetransport gefährlicher Güter haben und daher die Regeln 4 und 5 nicht unmittelbar anzuwenden in der Lage sind, können Abweichungen von diesen Regeln für einen Zeitabschnitt von höchstens 12 Monaten nach Inkrafttreten des Übereinkommens unter der Voraussetzung gestatten, dass gefährliche Güter im Sinne der Regel 2 in den Verladepapieren ebenfalls als solche klassifiziert und dass sie entsprechend gekennzeichnet sind.

Regel 7

Stauvorschriften

(a) Gefährliche Güter müssen sicher und ihrer Art entsprechend gestaut werden. Güter, die miteinander unverträglich sind, müssen getrennt werden.

(b) Explosivstoffe (ausgenommen Munition), die eine erhöhte Gefahr darstellen, sind in einem Verschlussraum zu verstauen, der auf See sicher verschlossen gehalten wird. Die Explosivstoffe sind von Sprengkapseln getrennt zu halten. In allen Raumabschnitten, in denen Explosivstoffe befördert werden, müssen

elektrische Geräte und Leitungen so ausgeführt sein und benutzt werden, dass die Feuer- und Explosionsgefahr auf ein Mindestmass beschränkt wird.

(c) Güter, die gefährliche Dämpfe entwickeln, sind in einem gut gelüfteten Raum oder an Deck zu verstauen.

(d) Auf Schiffen, auf denen entzündliche Flüssigkeiten oder Gase befördert werden, sind, soweit erforderlich, besondere Vorkehrungen gegen Feuer und Explosionen zu treffen.

(e) Stoffe, die zur Selbsterhitzung oder Selbstentzündung neigen, dürfen nur befördert werden, wenn angemessene Vorkehrungen zur Verhütung von Feuer getroffen worden sind.

Regel 8

Explosivstoffe auf Fahrgastschiffen

(a) Auf Fahrgastschiffen dürfen nur folgende Explosivstoffe befördert werden:

- (i) Sicherheitspatronen und Sicherheitszünder;
- (ii) kleine Mengen von Explosivstoffen, die insgesamt nicht mehr als 9 Kilogramm (20 englische Pfund) wiegen;
- (iii) Notsignale zum Gebrauch für Schiffe oder Luftfahrzeuge, die insgesamt nicht mehr als 1016 Kilogramm (oder 2240 englische Pfund) wiegen;
- (iv) Feuerwerkskörper, bei denen eine heftige Explosion unwahrscheinlich ist, jedoch nicht auf Schiffen, die Fahrgäste ohne Schlafplatz befördern.

(b) Ungeachtet des Buchstaben a können weitere Mengen und Arten von Explosivstoffen auf Fahrgastschiffen befördert werden, auf denen besondere, von der Verwaltung genehmigte Sicherheitsvorkehrungen getroffen sind.

Kapitel VIII

Reaktorschiffe

Regel 1

Anwendung

Dieses Kapitel findet auf alle Reaktorschiffe mit Ausnahme von Kriegsschiffen Anwendung.

Regel 2

Anwendung anderer Kapitel

Die in anderen Kapiteln dieses Übereinkommens enthaltenen Regeln finden auf Reaktorschiffe Anwendung, sofern nicht das vorliegende Kapitel Änderungen dieser Regeln vorsieht.

Regel 3

Befreiungen

Ein Reaktorschiff darf unter keinen Umständen von der Befolgung irgendeiner Regel dieses Übereinkommens befreit werden.

Regel 4

Genehmigung der Reaktoranlage

Die Konstruktion, die Bauart und die Normen für die Bauüberwachung und den Einbau der Reaktoranlage müssen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen und von ihr genehmigt sein; sie müssen den Einschränkungen Rechnung tragen, denen Besichtigungen bei Vorhandensein von Strahlung unterliegen.

Regel 5

Eignung der Reaktoranlage für den Bordbetrieb

Die Reaktoranlage muss so konstruiert sein, dass sie sowohl bei normalen als auch bei aussergewöhnlichen Seefahrtsverhältnissen den besonderen Betriebsbedingungen an Bord des Schiffes entspricht.

Regel 6

Strahlenschutz

Die Verwaltung trifft Massnahmen, um sicherzustellen, dass weder auf See noch im Hafen eine unzulässige Strahlung oder sonstige nukleare Gefährdung für Besatzung, Fahrgäste oder Öffentlichkeit oder für Wasserstrassen, Nahrungsmittel oder Wasserversorgung entsteht.

Regel 7

Sicherheitsbericht

(a) Zur Beurteilung der Kernenergieanlage und der Sicherheit des Schiffes ist ein Sicherheitsbericht anzufertigen, um zu gewährleisten, dass weder auf See noch im Hafen eine unzulässige Strahlung oder sonstige nukleare Gefährdung für Besatzung, Fahrgäste oder Öffentlichkeit oder für Wasserstrassen, Nahrungsmittel oder Wasserversorgung entsteht. Der Sicherheitsbericht bedarf der Prüfung und Genehmigung durch die Verwaltung; er ist stets auf dem neuesten Stand zu halten.

(b) Der Sicherheitsbericht ist den Vertragsregierungen derjenigen Staaten, die das Reaktorschiff anzulaufen beabsichtigt, rechtzeitig zur Verfügung zu stellen, damit sie die Sicherheit des Schiffes beurteilen können.

Regel 8

Bedienungsanweisung

Zur Unterrichtung und Anleitung des Betriebspersonals bei der Wahrnehmung aller seiner den Betrieb der Kernenergieanlage betreffenden und für die Sicherheit besonders wichtigen Aufgaben ist eine vollständige, ausführliche Bedienungsanweisung auszuarbeiten. Die Bedienungsanweisung bedarf der Prüfung und Genehmigung durch die Verwaltung; eine Ausfertigung derselben ist an Bord des Schiffes aufzubewahren. Die Bedienungsanweisung ist stets auf dem neuesten Stand zu halten.

Regel 9

Besichtigungen

Die Besichtigung von Reaktorschiffen erfolgt nach den anwendbaren Vorschriften des Kapitels I Regel 7 oder Regeln 8, 9 und 10, soweit die Besichtigung nicht durch das Vorhandensein von Strahlung eingeschränkt wird. Ferner muss die Besichtigung alle besonderen Vorschriften des Sicherheitsberichts berücksichtigen. Sie ist in jedem Fall ungeachtet des Kapitels I Regeln 8 und 10 mindestens einmal jährlich durchzuführen.

Regel 10

Zeugnisse

(a) Kapitel I Regel 12 Buchstabe a und Regel 14 finden keine Anwendung auf Reaktorschiffe.

(b) Einem Reaktor-Fahrgastschiff, das den Vorschriften der Kapitel II, III, IV und VIII sowie allen sonstigen einschlägigen Vorschriften der vorliegenden Regeln entspricht, wird nach erfolgter Überprüfung und Besichtigung ein als Sicherheitszeugnis für Reaktor-Fahrgastschiffe bezeichnetes Zeugnis ausgestellt.

(c) Einem Reaktor-Frachtschiff, das den Vorschriften für die Besichtigung von Frachtschiffen des Kapitels I Regel 10 und den Vorschriften der Kapitel II, III, IV und VIII sowie allen sonstigen einschlägigen Vorschriften der vorliegenden Regeln entspricht, wird nach erfolgter Überprüfung und Besichtigung ein als Sicherheitszeugnis für Reaktor-Frachtschiffe bezeichnetes Zeugnis ausgestellt.

(d) In den Sicherheitszeugnissen für Reaktor-Fahrgastschiffe und Reaktor-Frachtschiffe wird bescheinigt, «dass das Schiff als Reaktorschiff allen Vorschriften des Kapitels VIII des Übereinkommens und dem für das Schiff genehmigten Sicherheitsbericht entspricht».

(e) Die Geltungsdauer der Sicherheitszeugnisse für Reaktor-Fahrgastschiffe und Reaktor-Frachtschiffe beträgt höchstens zwölf Monate.

(f) Die Sicherheitszeugnisse für Reaktor-Fahrgastschiffe und Reaktor-Frachtschiffe werden entweder von der Verwaltung oder einer von dieser ordnungsgemäss ermächtigten Person oder Organisation ausgestellt. In jedem Fall trägt die Verwaltung die volle Verantwortung für das Zeugnis.

Regel 11

Besondere Kontrolle

Ausser der in Kapitel I Regel 19 vorgesehenen Kontrolle werden Reaktorschiffe vor dem Einlaufen in Häfen der Vertragsregierungen sowie in diesen Häfen einer besonderen Kontrolle unterzogen, die der Feststellung dient, dass sich an Bord ein gültiges Sicherheitszeugnis für Reaktorschiffe befindet und dass weder auf See noch im Hafen eine unzulässige Strahlung oder sonstige nukleare Gefährdung für Besatzung, Fahrgäste oder Öffentlichkeit oder für Wasserstrassen, Nahrungsmittel oder Wasserversorgung besteht.

Regel 12

Unfälle

Bei einem Unfall, der zu einer Gefährdung der Umgebung führen könnte, hat der Kapitän eines Reaktorschiffes unverzüglich die Verwaltung zu verständigen. Er hat ferner unverzüglich die zuständige Regierungsbehörde des Staates zu verständigen, in dessen Gewässern das Schiff sich befindet, oder dessen Gewässern sich das Schiff in beschädigtem Zustand nähert.

Anhang

Form des Sicherheitszeugnisses für Fahrgastschiffe

Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe

(Dienstsiegel)

(Staat)

für Auslandfahrt
beschränkte Auslandfahrt

**Ausgestellt nach den Vorschriften des Internationalen Übereinkommens
von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See**

Name des Schiffes	Unter-scheidungs-signal	Heimathafen	Brutto-register-tonnen	Gegebenenfalls Einzelheiten über Reisen gemäss Kapitel III Regel 27 (c) (vii)	Zeitpunkt der Kiellegung (siehe Anmerkung)

Die Regierung (Name) bescheinigt,

Der Unterzeichnete (Name) bescheinigt,

I. dass das vorgenannte Schiff nach Massgabe des obenerwähnten Übereinkommens ordnungsgemäss besichtigt worden ist;

II. dass die Besichtigung ergeben hat, dass das Schiff den dem genannten Übereinkommen beigefügten Regeln entspricht in bezug auf

- (1) Bauausführung, Haupt- und Hilfskessel und sonstige Druckbehälter sowie Maschinenanlage;
- (2) Anordnung und Einzelheiten der wasserdichten Unterteilung;
- (3) folgende Schottenladelinien:

Festgelegte Schottenladelinien, die an der Aussenhaut mitschiffs angemarkt sind (Kapitel II Regel 11)	Freibord	Anzuwenden, wenn die Räume, in denen Fahrgäste befördert werden, folgende wahlweise zu benutzenden Räume einschliessen
C. 1
C. 2
C. 3

III. dass die Rettungsmittel für eine Gesamtzahl von höchstens
Personen ausreichen, nämlich:

- Rettungsboote (einschliesslich .. Motorrettungsboote) mit einem Fassungsvermögen von Personen und Motorrettungsboote, die mit Telegraphiefunkanlage und Scheinwerfer ausgerüstet sind (in der Gesamtzahl der vorstehend aufgeführten Rettungsboote einbegriffen), und Motorrettungsboote, die nur mit Scheinwerfer ausgerüstet sind (ebenfalls in der Gesamtzahl der vorstehend aufgeführten Rettungsboote einbegriffen), die geprüfte Rettungsbootleute erfordern;
- Rettungsflösse, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen vorgeschrieben sind, mit einem Fassungsvermögen von Personen;
- Rettungsflösse, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen nicht vorgeschrieben sind, mit einem Fassungsvermögen von Personen;
- Rettungsgeräte mit einer Tragfähigkeit von ... Personen;
- Rettungsringe;
- Rettungswesten;

IV. dass die Rettungsboote und -flösse nach Massgabe der Regeln ausgerüstet sind;

V. dass das Schiff nach Massgabe der Regeln mit einem Leinenwurfgerät und einer tragbaren Funkanlage für Rettungsboote und -flösse ausgerüstet ist;

VI. dass das Schiff den Vorschriften der Regeln betreffend die Telegraphiefunkanlagen wie folgt entspricht:

	Erforderlich laut Vorschrift	Tatsächliche Regelung
Hörstunden durch Funker		
Anzahl der Funker		
Ist ein selbsttatiges Funkalarmgerät vorhanden?		
Ist eine Hauptanlage vorhanden?		
Ist eine Ersatzanlage vorhanden?		
Sind Haupt- und Ersatzsender elektrisch getrennt oder verbunden?		
Ist ein Peilfunkgerät vorhanden?		
Anzahl der Fahrgaste, für die dieses Zeugnis ausgestellt ist		

VII. dass der Betrieb der Telegraphiefunkanlagen für Motorrettungsboote und/oder des tragbaren Funkgeräts für Rettungsboote und -flösse, falls vorhanden, den genannten Regeln entspricht;

VIII. dass das Schiff den Vorschriften der Regeln über Feueranzeige- und Feuerlöscheinrichtungen entspricht und dass es mit Positionslaternen und

Signalkörpern, Lotsenleiter sowie mit Vorrichtungen zur Abgabe von Schall- und Notsignalen nach Massgabe der Regeln und der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstössen auf See ausgerüstet ist;

IX. dass das Schiff in jeder anderen Hinsicht den Vorschriften der Regeln entspricht, soweit diese auf das Schiff anwendbar sind.

Dieses Zeugnis ist ausgestellt im Namen der

Regierung. Es gilt bis

Ausgestellt in am 19.....

Hier ist Siegel oder Unterschrift der zur Ausstellung des Zeugnisses ermächtigten Stelle einzusetzen.

(Siegel)

Bei Unterzeichnung ist folgender Absatz hinzuzufügen:

Der Unterzeichnete erklärt hiermit, dass er von der genannten Regierung zur Ausstellung dieses Zeugnisses ordnungsgemäss ermächtigt worden ist.

(Unterschrift)

Anmerkung: Es genügt, das Jahr der Kiellegung anzugeben, ausser für das Jahr 1952 und das Jahr des Inkrafttretens des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See; in diesen Fällen soll der genaue Zeitpunkt angegeben werden.

Ist ein Schiff nach Kapitel II Regel 1 b i des Übereinkommens umgebaut worden, so soll der Zeitpunkt angegeben werden, zu dem mit den Umbauarbeiten begonnen wurde.

Form des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe

Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe

(Dienstsiegel)

(Staat)

Ausgestellt nach den Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	Heimathafen	Bruttoregister-tonnen	Zeitpunkt der Kiellegung (siehe Anmerkung)

Die Regierung

Der Unterzeichnete

(Name) bescheinigt,

(Name) bescheinigt,

dass das vorgenannte Schiff nach Massgabe des Kapitels I Regel 10 des obenerwähnten Übereinkommens ordnungsgemäss besichtigt worden ist und dass die Besichtigung ergeben hat, dass der Zustand des Schiffskörpers, der Maschinenanlage und der Ausrüstung, wie in der genannten Regel bezeichnet, in jeder Beziehung zufriedenstellend ist und dass das Schiff den einschlägigen Vorschriften des Kapitels II (mit Ausnahme der Vorschriften über Feuerlösch-einrichtungen und Brandschutzpläne) entspricht.

Dieses Zeugnis ist ausgestellt im Namen der
Regierung. Es gilt bis

Ausgestellt in am 19.....

Hier ist Siegel oder Unterschrift der zur Ausstellung des Zeugnisses ermäch-tigten Stelle einzusetzen.

(Siegel)

Bei Unterzeichnung ist folgender Absatz hinzuzufügen:

Der Unterzeichnete erklärt hiermit, dass er von der genannten Regierung zur Ausstellung dieses Zeugnisses ordnungsgemäss ermächtigt worden ist.

(Unterschrift)

Anmerkung: Es genügt, das Jahr der Kiellegung anzugeben, ausser für das Jahr 1952 und das Jahr des Inkrafttretens des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See; in diesen Fällen soll der genaue Zeit-punkt angegeben werden.

Form des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe

Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe

(Dienstsiegel)

(Staat)

**Ausgestellt nach den Vorschriften des Internationalen Übereinkommens
von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See**

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	Heimathafen	Bruttoregister-tonnen	Zeitpunkt der Kiellegung (siehe Anmerkung)

Die Regierung

(Name) bescheinigt,

Der Unterzeichnete

(Name) bescheinigt,

I. dass das vorgenannte Schiff nach Massgabe des obenerwähnten Übereinkommens ordnungsgemäss überprüft worden ist;

II. dass die Überprüfung ergeben hat, dass die Rettungsmittel für eine Gesamtzahl von höchstens Personen ausreichen, nämlich:

..... Rettungsboote auf der Backbordseite mit einem Fassungsvermögen von Personen;

..... Rettungsboote auf der Steuerbordseite mit einem Fassungsvermögen von Personen;

..... Motorrettungsboote (in der Gesamtzahl der vorstehend aufgeführten Rettungsboote einbegriffen) einschliesslich Motorrettungsboote, die mit Telegraphiefunkanlage und Scheinwerfer ausgerüstet sind, und Motorrettungsboote, die nur mit Scheinwerfer ausgerüstet sind;

..... Rettungsflösse, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen vorgeschrieben sind, mit einem Fassungsvermögen von Personen und

..... Rettungsflösse, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen nicht vorgeschrieben sind, mit einem Fassungsvermögen von Personen;

..... Rettungsringe;

..... Rettungswesten;

III. dass die Rettungsboote und -flösse nach Massgabe der dem Übereinkommen beigefügten Regeln ausgerüstet sind;

IV. dass das Schiff nach Massgabe der Regeln mit einem Leinenwurfgerät und einer tragbaren Funkanlage für Rettungsboote und -flösse ausgerüstet ist;

V. dass die Überprüfung ergeben hat, dass das Schiff den Vorschriften des genannten Übereinkommens über Feuerlöschrichtungen und Brandschutzpläne entspricht und dass es mit Positionslaternen und Signalkörpern, Lotsenleiter sowie mit Vorrichtungen zur Abgabe von Schall- und Notsignalen nach Massgabe der Regeln und der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstössen auf See ausgerüstet ist;

VI. dass das Schiff in jeder anderen Hinsicht den Vorschriften der Regeln entspricht, soweit diese auf das Schiff anwendbar sind.

Dieses Zeugnis ist ausgestellt im Namen der Regierung. Es gilt bis

Ausgestellt in am 19.....

Hier ist Siegel oder Unterschrift der zur Ausstellung des Zeugnisses ermächtigten Stelle einzusetzen.

(Siegel)

Bei Unterzeichnung ist folgender Absatz hinzuzufügen:

Der Unterzeichnete erklärt hiermit, dass er von der genannten Regierung zur Ausstellung dieses Zeugnisses ordnungsgemäss ermächtigt worden ist.

(Unterschrift)

Anmerkung: Es genügt, das Jahr der Kiellegung anzugeben, ausser für das Jahr 1952 und das Jahr des Inkrafttretens des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See; in diesen Fällen soll der genaue Zeitpunkt angegeben werden.

Form des Sprechfunk-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe

Sprechfunk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe

(Dienstsiegel)

(Staat)

Ausgestellt nach den Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	Heimathafen	Bruttoregister-tonnen	Zeitpunkt der Kiellegung (siehe Anmerkung)

Die Regierung

(Name) bescheinigt,

Der Unterzeichnete

(Name) bescheinigt,

I. dass das vorgenannte Schiff den dem obenerwähnten Übereinkommen beigefügten Regeln über Sprechfunk entspricht:

	Erforderlich laut Vorschrift	Tatsächliche Regelung
Hörstunden		
Anzahl der Funker		

II. dass der Betrieb des tragbaren Funkgeräts für Rettungsboote und -flösse, falls vorhanden, den genannten Regeln entspricht.

Dieses Zeugnis ist ausgestellt im Namen der
Regierung. Es gilt bis

Ausgestellt in am 19.....

Hier ist Siegel oder Unterschrift der zur Ausstellung des Zeugnisses ermächtigten Stelle einzusetzen.

(Siegel)

Bei Unterzeichnung ist folgender Absatz hinzuzufügen:

Der Unterzeichnete erklärt hiermit, dass er von der genannten Regierung zur Ausstellung dieses Zeugnisses ordnungsgemäss ermächtigt worden ist.

(Unterschrift)

Anmerkung: Es genügt, das Jahr der Kiellegung anzugeben, ausser für das Jahr 1952 und das Jahr des Inkrafttretens des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See; in diesen Fällen soll der genaue Zeitpunkt angegeben werden.

Form des Telegraphiefunk-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe

Telegraphiefunk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe

(Dienstsiegel)

(Staat)

Ausgestellt nach den Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	Heimathafen	Bruttoregister-tonnen	Zeitpunkt der Kiellegung (siehe Anmerkung)

Die Regierung

(Name) bescheinigt,

Der Unterzeichnete

(Name) bescheinigt,

I. dass das vorgenannte Schiff den dem obenerwähnten Übereinkommen beigefügten Regeln über Telegraphiefunk entspricht:

	Erforderlich laut Vorschrift	Tatsächliche Regelung
Horstunden durch Funker		
Anzahl der Funker		
Ist ein selbsttätiges Funkalarmgerät vorhanden?		
Ist eine Hauptanlage vorhanden?		
Ist eine Ersatzanlage vorhanden?		
Sind Haupt- und Ersatzsender elektrisch getrennt oder verbunden?		
Ist ein Peilfunkgerät vorhanden?		

II. dass der Betrieb der Telegraphiefunkanlagen für Motorrettungsboote und/oder des tragbaren Funkgeräts für Rettungsboote und -flösse, falls vorhanden, den genannten Regeln entspricht.

Dieses Zeugnis ist ausgestellt im Namen der
Regierung. Es gilt bis

Ausgestellt in am 19.....

Hier ist Siegel oder Unterschrift der zur Ausstellung des Zeugnisses ermächtigten Stelle einzusetzen. (Siegel)

Bei Unterzeichnung ist folgender Absatz hinzuzufügen:

Der Unterzeichnete erklärt hiermit, dass er von der genannten Regierung zur Ausstellung dieses Zeugnisses ordnungsgemäss ermächtigt worden ist.

(Unterschrift)

Anmerkung: Es genügt, das Jahr der Kiellegung anzugeben, ausser für das Jahr 1952 und das Jahr des Inkrafttretens des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See; in diesen Fällen soll der genaue Zeitpunkt angegeben werden.

Form des Ausnahmezeugnisses

Ausnahmezeugnis

(Dienstsiegel)

(Staat)

Ausgestellt nach den Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	Heimathafen	Bruttoregister- tonnen

Die Regierung

(Name) bescheinigt,

Der Unterzeichnete

(Name) bescheinigt,

dass das vorgenannte Schiff auf Grund der Ermächtigung des Kapitels Regel der dem obenerwähnten Übereinkommen beige-
fügten Regeln befreit ist von den Vorschriften der¹⁾
des Übereinkommens auf Reisen von nach

*) Hier sind etwaige Bedingungen anzuführen, unter denen das Ausnahmezeugnis erteilt wird. }

¹⁾ Hier ist auf die betreffenden Kapitel und Regeln, unter Angabe der einzelnen Buchstaben, Bezug zu nehmen.

Dieses Zeugnis ist ausgestellt im Namen der
Regierung. Es gilt bis

Ausgestellt in am 19.....

Hier ist Siegel oder Unterschrift der zur Ausstellung des Zeugnisses ermäch-
tigten Stelle einzusetzen.

(Siegel)

Bei Unterzeichnung ist folgender Absatz hinzuzufügen:

Der Unterzeichnete erklärt hiermit, dass er von der genannten Regierung
zur Ausstellung dieses Zeugnisses ordnungsgemäss ermächtigt worden ist.

(Unterschrift)

Form des Sicherheitszeugnisses für Reaktorfahrergastschiffe

Sicherheitszeugnis für Reaktorfahrergastschiffe

(Dienstsiegel)

(Staat)

**Ausgestellt nach den Vorschriften des Internationalen Übereinkommens
von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See**

Name des Schiffes	Unter- scheidungs- signal	Heimathafen	Brutto- register- tonnen	Gegebenenfalls Einzelheiten über Reisen gemäss Kapitel III Regel 27 (c) (vii)	Zeitpunkt der Kielliegung (siehe Anmerkung)

Die Regierung

(Name) bescheinigt,

Der Unterzeichnete

(Name) bescheinigt,

I. dass das vorgenannte Schiff nach Massgabe des obenerwähnten Über-
einkommens ordnungsgemäss überprüft worden ist;

II. dass das Schiff als Reaktorschiff allen Vorschriften des Kapitels VIII des
Übereinkommens und dem für das Schiff genehmigten Sicherheitsbericht ent-
spricht;

III. dass die Besichtigung ergeben hat, dass das Schiff den dem genannten
Übereinkommen beigefügten Regeln entspricht in bezug auf

- (1) Bauausführung, Haupt- und Hilfskessel und sonstige Druckbehälter sowie Maschinenanlage;
- (2) Anordnung und Einzelheiten der wasserdichten Unterteilung;
- (3) folgende Schottenladelinien:

Festgelegte Schottenladelinien, die an der Aussenhaut mittschiffs angemarkt sind (Kapitel II Regel 11)	Freibord	Anzuwenden, wenn die Räume, in denen Fahrgäste befördert werden, folgende wahlweise zu benutzende Räume einschliessen
C. 1 C. 2 C. 3		

IV. dass die Rettungsmittel für eine Gesamtzahl von höchstens Personen ausreichen, nämlich:

Rettungsboote (einschliesslich Motorrettungsboote) mit einem Fassungsvermögen von Personen und Motorrettungsboote, die mit Telegraphiefunkanlage und Scheinwerfer ausgerüstet sind (in der Gesamtzahl der vorstehend aufgeführten Rettungsboote einbegriffen) und Motorrettungsboote, die nur mit Scheinwerfer ausgerüstet sind (ebenfalls in der Gesamtzahl der vorstehend aufgeführten Rettungsboote einbegriffen), die geprüfte Rettungsbootleute erfordern;

Rettungsflösse, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen vorgeschrieben sind, mit einem Fassungsvermögen von Personen;

Rettungsflösse, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen nicht vorgeschrieben sind, mit einem Fassungsvermögen von Personen;

Rettungsgeräte mit einer Tragfähigkeit von Personen;

Rettungsringe;

Rettungswesten;

V. dass die Rettungsboote und -flosse nach Massgabe der Regeln ausgerüstet sind;

VI. dass das Schiff nach Massgabe der Regeln mit einem Leinenwurfgerät und einer tragbaren Funkanlage für Rettungsboote und -flosse ausgerüstet ist;

VII. dass das Schiff den Vorschriften der Regeln betreffend die Telegraphiefunkanlagen entspricht, nämlich:

	Erforderlich laut Vorschrift	Tatsächliche Regelung
Hörstunden durch Funker		
Anzahl der Funker		
Ist ein selbsttätiges Funkalarngerät vorhanden?		
Ist eine Hauptanlage vorhanden?		
Ist eine Ersatzanlage vorhanden?		
Sind Haupt- und Ersatzsender elektrisch ge- trennt oder verbunden?		
Ist ein Peilfunkgerät vorhanden?		
Anzahl der Fahrgäste, für die dieses Zeugnis ausgestellt ist		

VIII. dass der Betrieb der Telegraphiefunkanlagen für Motorrettungsboote und/oder des tragbaren Funkgeräts für Rettungsboote und -flösse, falls vorhanden, den Vorschriften der Regeln entspricht;

IX. dass das Schiff den Vorschriften der Regeln über Feueranzeige- und Feuerlöscheinrichtungen entspricht und dass es mit Positionslaternen und Signalkörpern, Lotsenleitern sowie mit Vorrichtungen zur Abgabe von Schall- und Notsignalen nach Massgabe der Regeln und der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstössen auf See ausgerüstet ist;

X. dass das Schiff in jeder anderen Hinsicht den Vorschriften der Regeln entspricht, soweit diese auf das Schiff anwendbar sind.

Dieses Zeugnis ist ausgestellt im Namen der

Regierung. Es gilt bis

Ausgestellt in am 19.....

Hier ist Siegel oder Unterschrift der zur Ausstellung des Zeugnisses ermächtigten Stelle einzusetzen.

(Siegel)

Bei Unterzeichnung ist folgender Absatz hinzuzufügen:

Der Unterzeichnete erklärt hiermit, dass er von der genannten Regierung zur Ausstellung dieses Zeugnisses ordnungsgemäss ermächtigt worden ist.

(Unterschrift)

Anmerkung: Es genügt, das Jahr der Kiellegeung anzugeben, ausser für das Jahr des Inkrafttretens des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See; in diesen Fällen soll der genaue Zeitpunkt angegeben werden.

Ist ein Schiff nach Kapitel II Regel 1 b i des Übereinkommens umgebaut worden, so soll der Zeitpunkt angegeben werden, zu dem mit den Umbauarbeiten begonnen wurde.

Form des Sicherheitszeugnisses für Reaktorfrachtschiffe

Sicherheitszeugnis für Reaktorfrachtschiffe

(Dienstsiegel)

(Staat)

Ausgestellt nach den Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	Heimathafen	Bruttoregister-tonnen	Zeitpunkt der Kiellegung (siehe Anmerkung)

Die Regierung

(Name) bescheinigt,

Der Unterzeichnete

(Name) bescheinigt,

I. dass das vorgenannte Schiff nach Massgabe des obenerwähnten Übereinkommens ordnungsgemäss überprüft worden ist;

II. dass das Schiff als Reaktorschiff allen Vorschriften des Kapitels VIII des Übereinkommens und dem für das Schiff genehmigten Sicherheitsbericht entspricht;

III. dass die Besichtigung ergeben hat, dass das Schiff den Vorschriften des Kapitels I Regel 10 des Übereinkommens bezüglich des Schiffskörpers, der Maschinenanlage und der Ausrüstung sowie den einschlägigen Vorschriften des Kapitels II entspricht;

IV. dass die Rettungsmittel für eine Gesamtzahl von höchstens Personen ausreichen, nämlich:

..... Rettungsboote an Backbord mit einem Fassungsvermögen von Personen;

..... Rettungsboote an Steuerbord mit einem Fassungsvermögen von Personen;

..... Motorrettungsboote (in der Gesamtzahl der vorstehend aufgeführten Rettungsboote einbegriffen) einschliesslich Motorrettungsboote, die mit Telegraphiefunkanlage und Scheinwerfer ausgerüstet sind, sowie Motorrettungsboote, die nur mit Scheinwerfer ausgerüstet sind;

..... Rettungsflöße, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen vorgeschrieben sind, mit einem Fassungsvermögen von Personen und

..... Rettungsflöße, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen nicht vorgeschrieben sind, mit einem Fassungsvermögen von Personen;

..... Rettungsringe;

..... Rettungswesten;

V. dass die Rettungsboote und -flösse nach Massgabe der dem Übereinkommen beigefügten Regeln ausgerüstet sind;

VI. dass das Schiff nach Massgabe der Regeln mit einem Leinenwurfgerät und einer tragbaren Funkanlage für Rettungsboote und -flösse ausgerüstet ist;

VII. dass das Schiff den Vorschriften der Regeln betreffend die Telegraphiefunkanlagen wie folgt entspricht:

	Erforderlich laut Vorschrift	Tatsächliche Regelung
Hörstunden durch Funker		
Anzahl der Funker		
Ist ein selbsttätiges Funkalarmgerät vorhanden?		
Ist eine Hauptanlage vorhanden?		
Ist eine Ersatzanlage vorhanden?		
Sind Haupt- und Ersatzsender elektrisch getrennt oder verbunden?		
Ist ein Peilfunkgerät vorhanden?		

VIII. dass der Betrieb der Telegraphiefunkanlagen für Motorrettungsboote und/oder des tragbaren Funkgeräts für Rettungsboote und -flösse, falls vorhanden, den Vorschriften der Regeln entspricht;

IX. dass die Überprüfung ergeben hat, dass das Schiff den Vorschriften der Regeln über Feuerlöscheinrichtungen entspricht und dass es mit Positionslaternen und Signalkörpern, Lotsenleiter sowie mit Vorrichtungen zur Abgabe von Schall- und Notsignalen nach Massgabe der Regeln und der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstössen auf See ausgerüstet ist;

X. dass das Schiff in jeder anderen Hinsicht den Vorschriften der Regeln entspricht, soweit diese auf das Schiff anwendbar sind.

Dieses Zeugnis ist ausgestellt im Namen der

Regierung. Es gilt bis

Ausgestellt in am 19.....

Hier ist Siegel oder Unterschrift der zur Ausstellung des Zeugnisses ermächtigten Stelle einzusetzen.

(Siegel)

Bei Unterzeichnung ist folgender Absatz hinzufügen:

Der Unterzeichnete erklärt hiermit, dass er von der genannten Regierung zur Ausstellung dieses Zeugnisses ordnungsgemäss ermächtigt worden ist.

(Unterschrift)

Anmerkung: Es genügt, das Jahr der Kiellegung anzugeben, ausser für das Jahr des Inkrafttretens des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See; in diesen Fällen soll der genaue Zeitpunkt angegeben werden.

Übersetzung aus dem französisch/englischen Originaltext

Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954

Die Regierungen, die auf der Internationalen Konferenz für Fragen der Verschmutzung der See durch Öl in London vom 26. April 1954 bis zum 12. Mai 1954 vertreten waren,

haben in dem Wunsch, im gemeinsamen Einvernehmen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, das von Schiffen abgelassen wird, Massnahmen zu treffen und in der Auffassung, dass dieser Zweck am besten durch den Abschluss eines Übereinkommens erreicht werden kann,

die unterzeichneten Bevollmächtigten ernannt, die nach Vorlage ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten wie folgt übereingekommen sind:

Art. I

(1) Im Sinne dieses Übereinkommens haben die nachstehenden Ausdrücke (soweit der Zusammenhang nichts anderes erfordert) folgende Bedeutung:

«Das Büro» hat die in Artikel XXI festgelegte Bedeutung;

«Ablassen» in bezug auf Öl oder ölhaltige Gemische bedeutet jedes Ablassen oder Ausfliessen ohne Rücksicht auf seine Ursache;

«Schweres Dieselöl» bedeutet Schiffsdieselöl mit Ausnahme solcher Destillate, bei denen bei der Untersuchung nach der A. S. T. M. Standard Methode D. 158/53 mehr als 50 Volumen-% unterhalb 340°C destillieren;

«Mcile» bedeutet eine Seemeile von 6080 Fuss oder 1852 Meter;

«Ö» bedeutet Rohöl, Heizöl, schweres Dieselöl und Schmieröl; der Begriff «ölhaltig» ist entsprechend auszulegen.

(2) Im Sinne dieses Übereinkommens ist unter den Gebieten einer Vertragsschliessenden Regierung das Gebiet des Staates zu verstehen, dessen Regierung sie ist, sowie jedes sonstige Gebiet, für dessen zwischenstaatliche Beziehungen diese Regierung verantwortlich ist, und auf welches das Übereinkommen nach Artikel XVIII ausgedehnt wird.

Art. II

Dieses Übereinkommen gilt für Seeschiffe, die im Gebiet einer Vertragsschliessenden Regierung registriert sind; ausgenommen sind

- (i) Schiffe, solange sie als Hilfsschiffe der Kriegsmarine verwendet werden;
- (ii) Schiffe von weniger als 500 Bruttoregistertonnen;

- (iii) Schiffe, solange sie im Dienste des Walfangs stehen;
- (iv) Schiffe, die vorübergehend die Grossen Seen von Nordamerika und deren Verbindungen und Zuflüsse östlich bis zum unteren Ausgang des Lachine-Kanals bei Montreal, Provinz Quebec, Kanada, befahren.

Art. III

(1) Für Tanker, für die dieses Übereinkommen gilt, ist es vorbehaltlich der Bestimmungen der Artikel IV und V verboten, innerhalb der im Anhang A des Übereinkommens aufgeführten Verbotszonen

a) Öl;

b) ölhaltige Gemische, deren Ölbestandteile die Meeresoberfläche verschmutzen, abzulassen.

Ölhaltige Gemische, deren Ölgehalt weniger als 0,1 vom Tausend beträgt, fallen nicht unter diese Bestimmung.

(2) Andere Schiffe, für die dieses Übereinkommen gilt, dürfen vorbehaltlich der Bestimmungen der Artikel IV und V ölhaltiges Ballastwasser und Tankwaschwasser nur in möglichst weiter Entfernung von der Küste ablassen. Nach Ablauf von drei Jahren nach Inkrafttreten des Übereinkommens gelten auch für diese Schiffe die Bestimmungen des Absatzes 1 in gleicher Weise wie für Tanker, ausgenommen dass

a) die Verbotszonen für andere Schiffe als Tanker die in Anhang A des Übereinkommens genannten Zonen sind;

b) das Ablassen von Öl oder ölhaltigen Gemischen aus einem solchen Schiff nicht verboten ist, wenn das Schiff sich auf der Reise nach einem Hafen befindet, der nicht mit den in Artikel VIII genannten Aufanganlagen ausgestattet ist.

(3) Jeder Verstoss gegen Absatz 1 und 2 dieses Artikels stellt eine Zuwiderhandlung dar und ist nach den Gesetzen des Gebietes, in dem das Schiff registriert ist, zu bestrafen.

Art. IV

(1) Artikel III gilt nicht für

a) das Ablassen von Öl oder ölhaltigen Gemischen aus einem Schiff aus Gründen der Schiffssicherheit, zur Verhütung von Schäden an Schiff und Ladung oder zur Rettung von Menschenleben auf See;

b) das Ausfliessen von Öl oder ölhaltigen Gemischen infolge einer Beschädigung des Schiffes oder unvermeidbarer Leckagen, sofern nach Eintritt des Schadensfalles oder Feststellung der Leckage alle Vorsichtsmassnahmen getroffen worden sind, um das Ausfliessen zu verhüten oder einzuschränken;

c) das Ablassen von Ölrückständen,

(i) die infolge ihrer Dichtigkeit aus den Ladetanks von Tankern nicht ausgepumpt werden können;

(ii) die bei Heiz- oder Schmierölsreinigungen anfallen, vorausgesetzt, dass das Ablassen soweit wie möglich von der Küste entfernt erfolgt.

(2) Ist das Ablassen oder Ausfliessen auf eine der in diesem Artikel genannten Ursachen zurückzuführen, so sind die Umstände und Gründe in das nach Artikel IX vorgeschriebene Öltagebuch einzutragen.

Art. V

Artikel III gilt nicht, wenn aus den Bilgen eines Schiffes

a) ölhaltige Gemische während eines Zeitraums von 12 Monaten nach Inkrafttreten des Übereinkommens für das Gebiet, in dem das Schiff registriert ist,

b) ölhaltige Gemische, die lediglich Schmieröl enthalten, nach Ablauf des genannten Zeitraums abgelassen werden.

Art. VI

Die Strafen, welche das Recht eines Gebietes einer Vertragschliessenden Regierung im Hinblick auf Artikel III für das unerlaubte Ablassen von Öl oder ölhaltigen Gemischen ausserhalb der Hoheitsgewässer des betreffenden Gebietes vorsieht, dürfen nicht geringer sein als die Strafen, die nach dem Recht dieses Gebietes für unerlaubtes Ablassen von Öl oder ölhaltigen Gemischen innerhalb der Hoheitsgewässer vorgesehen sind.

Art. VII

Zwölf Monate, nachdem dieses Übereinkommen für das Gebiet einer Vertragschliessenden Regierung in Kraft getreten ist, müssen alle in diesem Gebiet registrierten Schiffe so ausgerüstet sein, dass das Eindringen von Heizöl oder schwerem Dieselöl in die Bilgen verhindert wird, sofern deren Inhalt in die See gepumpt wird, ohne vorher einen Ölwasserseparator zu passieren.

Art. VIII

Drei Jahre, nachdem dieses Übereinkommen für das Gebiet einer Vertragschliessenden Regierung in Kraft getreten ist, hat diese Regierung dafür Sorge zu tragen, dass in allen Haupthäfen des Gebietes geeignete Anlagen vorhanden sind, die es ohne unangemessene Verzögerung für die Schiffe ermöglichen, Rückstände des ölhaltigen Ballast- und Tankwaschwassers aufzunehmen, das an Bord der den Hafen anlaufenden Schiffe – ausgenommen Tanker – verbleibt, nachdem das Wasser durch einen Ölseparator, Setztank oder auf andere Weise separiert worden ist. Jede Vertragschliessende Regierung hat von Zeit zu Zeit festzulegen, welche Häfen im Sinne dieses Übereinkommens als Haupthäfen ihres Gebietes anzusehen sind; sie hat das Büro schriftlich davon in Kenntnis zu setzen und mitzuteilen, ob angemessene Auffanganlagen eingerichtet worden sind.

Art. IX

(1) Jedes Schiff, für das die Bestimmungen dieses Übereinkommens gelten, hat als Teil des amtlich vorgeschriebenen Schiffstagebuchs oder gesondert ein Öltagebuch nach dem Muster des Anhangs B zu führen, in das die vorgesehenen Eintragungen zu machen sind; jede Seite, die Eintragungen nach Artikel IV Absatz 2 enthält, ist von den mit der Durchführung der betreffenden Massnahmen beauftragten Offizieren und dem Kapitän zu unterzeichnen. Die Eintragungen sind in einer Amtssprache des Gebietes, in dem das Schiff registriert ist, oder in englischer oder in französischer Sprache vorzunehmen.

(2) Die für die einzelnen Gebiete einer Vertragschliessenden Regierung zuständigen Behörden können auf jedem Schiff, für das dieses Übereinkommen gilt, während des Aufenthalts in einem Hafen des betreffenden Gebietes das nach den Vorschriften dieses Übereinkommens zu führende Öltagebuch einsehen, daraus genaue Abschriften jeder Eintragung fertigen und die Richtigkeit dieser Abschriften vom Kapitän bescheinigen lassen. Jede so gefertigte und vom Kapitän als richtig bescheinigte Abschrift ist in Gerichtsverfahren als Beweismittel für die in der Eintragung festgestellten Tatsachen zuzulassen. Alle in diesem Artikel vorgesehenen Massnahmen sind von den zuständigen Behörden so schnell wie möglich und ohne Verzögerung für das Schiff durchzuführen.

Art. X

(1) Jede Vertragschliessende Regierung kann die Tatsachen, aus denen hervorgeht, dass ein Schiff einer Vorschrift dieses Übereinkommens zuwidergehandelt hat, auf schriftlichem Wege denjenigen Vertragschliessenden Regierungen mitteilen, in deren Gebiet das betreffende Schiff registriert ist, ohne Rücksicht darauf, wo die genannte Zuwiderhandlung begangen wurde. Sofern es möglich ist, haben die zuständigen Behörden der erstgenannten Regierung den Schiffsführer von der angegebenen Zuwiderhandlung in Kenntnis zu setzen.

(2) Die Regierung, die einen solchen Bericht erhält, hat den Sachverhalt zu prüfen und kann die mitteilende Regierung um weitere und genauere Einzelheiten über die Zuwiderhandlung ersuchen. Gelangt die Regierung, in deren Gebiet das Schiff registriert ist, zu der Ansicht, dass der Tatverdacht ausreicht, um auf Grund bestehender Rechtsvorschriften eine Verfolgung des verantwortlichen Reeders oder Kapitäns einzuleiten, so hat sie dafür zu sorgen, dass die Verfolgung baldmöglichst stattfindet und sowohl die mitteilende Regierung als auch das Büro von dem Ergebnis des Verfahrens zu benachrichtigen.

Art. XI

Die Bestimmungen dieses Übereinkommens dürfen nicht so ausgelegt werden, als beeinträchtigen sie die Befugnisse einer Vertragschliessenden Regierung, innerhalb ihrer Hoheitsgewalt Massnahmen bezüglich der in diesem Übereinkommen behandelten Sachgebiete zu treffen, oder als erweiterten sie die Hoheitsgewalt einer Vertragschliessenden Regierung.

Artikel XII

Jede Vertragschliessende Regierung hat dem Büro und dem zuständigen Organ der Vereinten Nationen zu übersenden:

a) den Wortlaut der in ihren Gebieten geltenden Gesetze, Verordnungen, Anordnungen und Verwaltungsvorschriften zur Durchführung dieses Übereinkommens;

b) alle amtlichen Berichte oder Zusammenfassungen amtlicher Berichte über die bei der Anwendung dieses Übereinkommens gesammelten Erfahrungen, sofern nicht diese Berichte oder Zusammenfassungen nach Auffassung der betreffenden Regierung vertraulicher Natur sind.

Art. XIII

Jede Streitigkeit zwischen Vertragschliessenden Regierungen über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, die nicht im Verhandlungswege beigelegt werden kann, ist auf Antrag einer der Parteien dem Internationalen Gerichtshof zur Entscheidung vorzulegen, es sei denn, dass die streitenden Parteien übereinkommen, den Fall einer Schiedsinstanz vorzulegen.

Art. XIV

(1) Dieses Übereinkommen steht für die Dauer von drei Monaten, vom heutigen Tage an gerechnet, zur Unterzeichnung und anschliessend zur Annahme offen.

(2) Die Regierungen können Parteien des Übereinkommens werden durch

- (i) Unterzeichnung ohne Vorbehalt bezüglich der Annahme;
- (ii) Unterzeichnung unter dem Vorbehalt der Annahme mit nachfolgender Annahme;
- (iii) Annahme.

(3) Die Annahme ist durch Hinterlegung einer Annahmeerklärung bei dem Büro zu bewirken. Das Büro hat alle Regierungen, die das Übereinkommen bereits unterzeichnet oder angenommen haben, von jeder Unterzeichnung und Hinterlegung einer Annahmeerklärung sowie von dem Zeitpunkt der Unterzeichnung oder Hinterlegung in Kenntnis zu setzen.

Art. XV

(1) Dieses Übereinkommen tritt zwölf Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem mindestens zehn Regierungen Parteien des Übereinkommens geworden sind, von denen fünf Regierungen von Staaten sein müssen, die je mindestens 500 000 BRT Tankertonnage besitzen.

(2) a) Das in Absatz 1 vorgesehene Datum des Inkrafttretens gilt für alle Regierungen, die das Übereinkommen ohne Vorbehalt der Annahme unterzeichnet oder es vor diesem Tage angenommen haben. Für die Regierungen, die das

Übereinkommen an diesem Tage oder später annehmen, tritt das Übereinkommen drei Monate nach dem Zeitpunkt der Hinterlegung der Annahmeerklärung der betreffenden Regierung in Kraft.

b) Das Büro hat alle Regierungen, die das Übereinkommen unterzeichnet oder angenommen haben, möglichst bald von dem Zeitpunkt seines Inkrafttretens in Kenntnis zu setzen.

Art. XVI

(1) Auf Antrag einer Vertragschliessenden Regierung sind Änderungsvorschläge zu diesem Übereinkommen durch das Büro allen Vertragschliessenden Regierungen zur Prüfung vorzulegen.

(2) Jeder den Vertragschliessenden Regierungen nach Absatz 1 zur Prüfung übermittelte Änderungsvorschlag gilt als von sämtlichen Regierungen angenommen und tritt sechs Monate nach der Mitteilung in Kraft, sofern nicht eine der Vertragschliessenden Regierungen spätestens zwei Monate vor Ablauf dieses Zeitraums erklärt, dass sie der Änderung nicht zustimmt.

(3) a) Auf Antrag eines Drittels der Vertragschliessenden Regierungen hat das Büro eine Konferenz der Vertragschliessenden Regierungen zur Prüfung von Änderungsvorschlägen einzuberufen.

b) Jede auf einer solchen Konferenz mit Zweidrittelmehrheit der vertretenen Vertragschliessenden Regierungen angenommene Änderung ist durch das Büro allen Vertragschliessenden Regierungen zur Annahme vorzulegen.

(4) Jede den Vertragschliessenden Regierungen nach Absatz 3 zur Annahme vorgelegte Änderung tritt für alle Vertragschliessenden Regierungen mit Ausnahme derjenigen, die vor dem Inkrafttreten der Änderung erklären, dass sie dieser nicht zustimmen, zwölf Monate nach dem Tage in Kraft, an dem zwei Drittel der Vertragschliessenden Regierungen die Änderung angenommen haben.

(5) Jede Erklärung auf Grund dieses Artikels ist dem Büro schriftlich zu übermitteln. Das Büro hat alle Vertragschliessenden Regierungen von dem Eingang der Erklärung in Kenntnis zu setzen.

(6) Das Büro hat alle Vertragschliessenden Regierungen, die das Übereinkommen unterzeichnet haben, von allen auf Grund dieses Artikels in Kraft tretenden Änderungen unter Angabe des Zeitpunkts ihres Inkrafttretens in Kenntnis zu setzen.

Art. XVII

(1) Dieses Übereinkommen kann von jeder Vertragschliessenden Regierung nach Ablauf eines Zeitraums von fünf Jahren, vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens für die betreffende Regierung an gerechnet, jederzeit gekündigt werden.

(2) Die Kündigung hat durch schriftliche Mitteilung an das Büro zu erfolgen. Das Büro hat alle Vertragschliessenden Regierungen von jeder Kündigung und dem Tage ihres Eingangs in Kenntnis zu setzen.

(3) Eine Kündigung wird zwölf Monate nach dem Tage ihres Eingangs bei dem Büro oder nach Ablauf eines in der Mitteilung angegebenen längeren Zeitraums wirksam.

Art. XVIII

(1) a) Jede Regierung kann bei der Unterzeichnung oder der Annahme dieses Übereinkommens sowie jederzeit danach durch eine an das Büro gerichtete schriftliche Mitteilung erklären, dass das Übereinkommen auf Gebiete, für deren zwischenstaatliche Beziehungen sie verantwortlich ist, ausgedehnt werden soll.

b) Das Übereinkommen wird auf die in der Mitteilung genannten Gebiete vom Tage des Eingangs der Mitteilung oder von einem anderen darin angegebenen Zeitpunkt an ausgedehnt.

(2) a) Jede Vertragschliessende Regierung, die eine Erklärung nach Absatz 1 dieses Artikels abgegeben hat, kann jederzeit nach Ablauf eines Zeitraums von fünf Jahren, vom Zeitpunkt der Ausdehnung des Übereinkommens auf ein solches Gebiet an gerechnet, jederzeit dem Büro gegenüber schriftlich erklären, dass die Ausdehnung des Übereinkommens auf die in der Mitteilung genannten Gebiete beendet sein soll.

b) Die Ausdehnung des Übereinkommens auf jedes in einer solchen Mitteilung genannte Gebiet endet nach Ablauf von zwölf Monaten oder eines längeren, in der Mitteilung zu bezeichnenden Zeitraums nach dem Zeitpunkt des Eingangs der Mitteilung bei dem Büro.

(3) Das Büro hat alle Vertragschliessenden Regierungen von der nach Absatz 1 dieses Artikels erfolgten Ausdehnung des Übereinkommens auf weitere Gebiete sowie von der Beendigung jeder derartigen Ausdehnung nach Absatz 2 in Kenntnis zu setzen; dabei ist in jedem Falle der Tag des Beginns oder der Beendigung der Ausdehnung anzugeben.

Art. XIX

(1) Im Falle eines Krieges oder sonstiger Feindseligkeiten kann eine Vertragschliessende Regierung, die sich als kriegführende oder neutrale Macht als betroffen betrachtet, dieses Übereinkommen für alle oder einzelne ihrer Gebiete ganz oder zum Teil zeitweilig ausser Kraft setzen. Die betreffende Regierung hat die zeitweilige Ausserkraftsetzung dem Büro sofort mitzuteilen.

(2) Die Regierung, die das Übereinkommen zeitweilig ausser Kraft setzt, kann die Ausserkraftsetzung jederzeit beenden; sie muss sie auf jeden Fall beenden, sobald ihre Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht mehr bestehen. Die Beendigung ist dem Büro durch die betreffende Regierung sofort mitzuteilen.

(3) Das Büro hat alle Vertragschliessenden Regierungen von jeder auf Grund dieses Artikels erfolgten zeitweiligen Ausserkraftsetzung des Übereinkommens oder deren Beendigung in Kenntnis zu setzen.

Art. XX

Sobald dieses Übereinkommen in Kraft getreten ist, hat das Büro es beim Generalsekretär der Vereinten Nationen registrieren zu lassen.

Art. XXI

Die Aufgaben des Büros werden von der Regierung des Vereinigten Königreichs von Grossbritannien und Nordirland wahrgenommen, bis die Zwischenstaatliche Beratende Maritime Organisation gebildet worden ist und die ihr auf Grund des am 6. 3. 1948 in Genf unterzeichneten Übereinkommens übertragenen Aufgaben übernimmt. Von diesem Zeitpunkt an werden die Aufgaben des Büros von dieser Organisation wahrgenommen.

*Anhang A***Verbotszonen**

(1) Vorbehaltlich der Bestimmungen des Absatzes 3 dieses Anhangs umfassen die Verbotszonen für Tanker das Seegebiet in einer Breite von 50 Seemeilen von Land aus mit folgenden Ausnahmen:

a) *Die Adriatischen Zonen*

Im Adriatischen Meer erstrecken sich die Verbotszonen entlang der Küsten von Italien und Jugoslawien bis zu einer Landentfernung von 30 Seemeilen mit Ausnahme der Insel Vis. Drei Jahre nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens sind diese Zonen um je zwanzig Seemeilen zu verbreitern, sofern nicht beide Regierungen vereinbaren, diese Massnahmen auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben. Wird eine solche Vereinbarung getroffen, so haben die genannten Regierungen dem Büro spätestens drei Monate vor Ablauf des genannten Zeitraums von drei Jahren eine entsprechende Mitteilung zugehen zu lassen; das Büro hat alle Vertragschliessenden Regierungen von dieser Vereinbarung in Kenntnis zu setzen.

b) *Die Nordseezone*

Die Nordseezone erstreckt sich bis zu einer Landentfernung von 100 Seemeilen vor den Küsten folgender Staaten:

Belgien

Danemark

Niederlande

Bundesrepublik Deutschland

Vereinigtes Königreich von Grossbritannien und Nordirland,

jedoch nicht weiter als bis zum Schnittpunkt der 100-Seemeilen-Grenze westlich Jütland mit der 50-Seemeilen-Grenze vor der Küste Norwegens.

c) *Die Atlantische Zone*

Die Atlantische Zone wird von einer Linie begrenzt, die wie folgt verläuft:

Von einem Punkt auf dem Meridian von Greenwich, der 100 Seemeilen nord-nordöstlich von den Shetlandinseln liegt; von dort in westlicher Richtung entlang dem 64. Breitenparallel bis 10° West und dann weiter zu den Punkten

60° N	14° W,
54° 30' N	30° W,
44° 20' N	30° W,
48° N	14° W,

weiter entlang des 48. Breitenparallels bis zum Schnittpunkt mit der 50-See-meilen-Grenze vor der französischen Küste.

Führen die Reisen nicht über die Grenzen der Atlantischen Zone hinaus und sollen Häfen angelaufen werden, die nicht mit geeigneten Auffanganlagen für Ölrückstände ausgerüstet sind, so endet die Atlantische Zone bei einer Landentfernung von 100 Seemeilen.

d) Die Australische Zone

Die Australische Zone erstreckt sich bis zu einer Landentfernung von 150 Seemeilen, mit Ausnahme des Gebietes vor der Nord- und Westküste des australischen Festlandes zwischen dem Punkt gegenüber der Thursday-Insel und dem Schnittpunkt des 20. Breitenparallels mit der westaustralischen Küste.

(2) Vorbehaltlich der Bestimmungen des Absatzes 3 umfassen die Verbotszonen für Nichttanker alle Seegebiete in einer Breite von 50 Seemeilen von Land aus mit folgenden Ausnahmen:

a) Die Adriatischen Zonen

Innerhalb des Adriatischen Meeres erstrecken sich die Verbotszonen entlang der Küsten von Italien und Jugoslawien bis zu einer Landentfernung von 20 Seemeilen mit Ausnahme der Insel Vis. Nach Ablauf eines Zeitraums von drei Jahren nach Inkrafttreten der Vorschriften für Nichttanker gemäss Artikel III Absatz 2 sind diese Zonen um weitere 30 Seemeilen zu verbreitern, sofern nicht beide Regierungen vereinbaren, von einer solchen Verbreiterung zunächst abzusehen. Wird eine solche Vereinbarung getroffen, so haben beide Regierungen dem Büro spätestens drei Monate vor Ablauf dieses Zeitraums von drei Jahren eine entsprechende Mitteilung zugeben zu lassen; das Büro hat alle Vertragschliessenden Regierungen von dieser Vereinbarung in Kenntnis zu setzen.

b) Nordsee und Atlantische Zone

Die Nordseezone und die Atlantische Zone erstrecken sich bis zu einer Landentfernung von 100 Seemeilen vor den Küsten folgender Staaten:

Belgien

Dänemark

Bundesrepublik Deutschland

Irland

Niederlande

Vereinigtes Königreich von Grossbritannien und Nordirland,

jedoch nicht weiter als bis zu dem Schnittpunkt der 100-Seemeilen-Grenze westlich Jütland mit der 50-Seemeilen-Grenze vor der Küste Norwegens.

(3) a) Jede Vertragschliessende Regierung kann durch Abgabe einer entsprechenden Erklärung vorschlagen,

- (i) jede vor der Küste eines ihrer Gebiete gelegene Zone einzuschränken,
- (ii) jede derartige Zone bis auf höchstens 100 Seemeilen Landentfernung zu erweitern.

Die vorgeschlagene Einschränkung oder Erweiterung tritt sechs Monate nach Abgabe der Erklärung in Kraft, sofern nicht eine der Vertragschliessenden Regierungen spätestens zwei Monate vor Ablauf dieses Zeitraums erklärt, dass ihre Interessen entweder wegen der Nähe ihrer Küsten oder wegen des eigenen Schiffsverkehrs in dem betreffenden Gebiet berührt sind und dass sie der Einschränkung oder Erweiterung nicht zustimmt.

b) Jede Erklärung auf Grund dieses Absatzes ist dem Büro schriftlich zur Kenntnis zu bringen, das seinerseits alle Vertragschliessenden Regierungen von dem Eingang der Erklärung in Kenntnis zu setzen hat.

Anhang B

Muster eines Öltagebuches¹⁾

¹⁾ s. Öltagebuchmuster des Anhangs B des revidierten Übereinkommens S. 282.

Übersetzung aus dem französisch/englischen Originaltext

Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl von 1954

einschliesslich der an der Konferenz von 1962 angenommenen Änderungen

Art. I

(1) Im Sinne dieses Übereinkommens haben die nachstehenden Ausdrücke (soweit der Zusammenhang nichts anderes erfordert) folgende Bedeutung:

- «Das Büro» hat die in Artikel XXI festgelegte Bedeutung;
- «ablassen» in bezug auf Öl oder ölhaltige Gemische bedeutet jedes Ablassen oder Ausfliessen ohne Rücksicht auf seine Ursache;
- «schweres Dieselöl» bedeutet Schiffsdieselöl mit Ausnahme solcher Destillate, bei denen bei der Untersuchung nach der A.S.T.M.-Standard-Methode D. 86/59 mehr als 50 Volumen-% unterhalb 340° C destillieren;
- «Meile» bedeutet eine Seemeile von 1852 Metern oder 6080 Fuss;
- «Öl» bedeutet Rohöl, Heizöl, schweres Dieselöl und Schmieröl; der Begriff «ölhaltig» ist entsprechend auszulegen;
- «ölhaltiges Gemisch» bedeutet ein Gemisch, das auf 1000000 Teile 100 oder mehr Teile Öl enthält;
- «Organisation» bedeutet die «Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrts-Organisation»;
- «Schiff» bedeutet ein auf einer Seereise befindliches Seeschiff jeder Art einschliesslich jedes Fahrzeugs, das Eigenantrieb hat oder von einem anderen Schiff geschleppt wird;
- «Tankschiff» bedeutet ein Schiff, in dem der grössere Teil des Laderaumes für die Beförderung flüssiger Bulk Ladungen gebaut oder hergerichtet ist, wenn es keine andere Ladung als Öl in diesem Teil seines Laderaums befördert.

(2) Im Sinne dieses Übereinkommens gelten als Hoheitsgebiete einer Vertragsregierung das Hoheitsgebiet des Staates, dessen Regierung sie ist, sowie jedes andere Hoheitsgebiet, für dessen internationale Beziehungen sie verantwortlich ist, und auf welches das Übereinkommen nach Artikel XVIII erstreckt wird.

Art. II

(1) Dieses Übereinkommen findet auf Schiffe Anwendung, die im Hoheitsgebiet einer Vertragsregierung registriert sind, und auf nichtregistrierte Schiffe, welche die Staatszugehörigkeit einer Vertragspartei haben; ausgenommen sind:

- a) Tankschiffe von weniger als 150 Bruttoregistertonnen und andere Schiffe von weniger als 500 Bruttoregistertonnen, jedoch mit der Massgabe, dass jede Vertragsregierung, soweit zweckmässig und durchführbar, dafür Sorge trägt, dass das Übereinkommen auch auf diese Schiffe Anwendung findet, wobei ihre Grösse, ihr Verwendungszweck und der für ihren Antrieb benutzte Treibstoff zu berücksichtigen sind;
- b) Schiffe, die dem Walfang dienen, wenn sie tatsächlich hierfür eingesetzt sind;
- c) Schiffe, die auf den Grossen Seen Nordamerikas und deren Verbindungs- und Nebengewässern östlich bis zum unteren Ausgang der Sankt-Lambert-Schleuse bei Montreal in der Provinz Quebec, Kanada, verkehren und dort tatsächlich eingesetzt sind;
- d) Kriegsschiffe und Schiffe, die als Hilfsschiffe im Dienst der Seestreitkräfte eingesetzt sind.

(2) Jede Vertragsregierung verpflichtet sich, geeignete Massnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass, soweit zweckmässig und durchführbar, auf die in Absatz 1 Buchstabe *d* bezeichneten Schiffe Vorschriften angewendet werden, die denjenigen dieses Übereinkommens gleichwertig sind.

Art. III

Vorbehaltlich der Artikel IV und V

- a) ist es Tankschiffen, auf welche dieses Übereinkommen Anwendung findet, verboten, innerhalb der in Anlage A des Übereinkommens aufgeführten Verbotszonen Öl oder ölhaltige Gemische abzulassen;
- b) dürfen andere Schiffe als Tankschiffe, auf welche dieses Übereinkommen Anwendung findet, Öl oder ölhaltige Gemische nur in möglichst weiter Entfernung von der Küste ablassen. Nach Ablauf von drei Jahren, nachdem das Übereinkommen in bezug auf das für ein Schiff gemäss Artikel II Absatz 1 zuständige Hoheitsgebiet in Kraft getreten ist, findet Buchstabe *a* auch auf andere Schiffe als Tankschiffe Anwendung, jedoch mit der Massgabe, dass das Ablassen von Öl oder ölhaltigen Gemischen von solchen Schiffen nicht verboten ist, wenn das Schiff sich auf der Reise nach einem Hafen befindet, der nicht mit den in Artikel VIII genannten Anlagen für andere Schiffe als Tankschiffe ausgestattet ist;
- c) ist das Ablassen von Öl oder ölhaltigen Gemischen für Schiffe von 20000 und mehr Bruttoregistertonnen, auf welche dieses Übereinkommen Anwendung findet und für die der Bauauftrag an oder nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Bestimmung erteilt wurde, verboten. Ist jedoch der Kapitän der Auffassung, dass es infolge besonderer Umstände unzweckmässig oder undurchführbar ist, Öl oder ölhaltige Gemische an Bord zu behalten, so können sie ausserhalb der in Anlage A bezeichneten Verbotszonen abgelassen werden. Die Gründe für ein solches Ablassen sind der Vertragsregierung des Hoheitsgebiets, das für das Schiff gemäss Artikel II Absatz 1 zuständig ist, zu melden. Die Vertragsregierungen haben der Organisation mindestens einmal jährlich über derartiges Ablassen ausführlich Bericht zu erstatten.

Art. IV

Artikel III findet keine Anwendung auf

- a) das Ablassen von Öl oder ölhaltigen Gemischen aus einem Schiff aus Gründen der Schiffssicherheit, zur Verhütung einer Beschädigung von Schiff oder Ladung oder zur Rettung von Menschenleben auf See;
- b) das Ausfliessen von Öl oder ölhaltigen Gemischen infolge einer Beschädigung des Schiffes oder unvermeidbarer Leckagen, sofern nach Eintritt des Schadensfalls oder Feststellung der Leckage alle angemessenen Vorsichtsmassnahmen getroffen worden sind, um das Ausfliessen zu verhüten oder einzuschränken;
- c) das Ablassen von Ölrückständen, die bei Heiz- oder Schmierölrreinigungen oder -klärungen anfallen, vorausgesetzt, dass das Ablassen soweit wie möglich von der Küste entfernt erfolgt.

Art. V

Artikel II findet keine Anwendung, wenn aus den Bilgen eines Schiffes abgelassen werden

- a) ölhaltige Gemische während eines Zeitabschnitts von 12 Monaten nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens für das Hoheitsgebiet, das für das Schiff gemäss Artikel II Absatz 1 zuständig ist,
- b) nach Ablauf des genannten Zeitabschnitts ölhaltige Gemische, die lediglich Schmieröl enthalten und aus den Maschinenräumen ausgelaufen oder geleckert sind.

Art. VI

(1) Verstösse gegen die Artikel III und IX stellen Zuwiderhandlungen dar, die nach dem Recht des Hoheitsgebiets, das für ein Schiff gemäss Artikel II Absatz 1 zuständig ist, strafbar sind.

(2) Die Strafen, welche das Recht eines Hoheitsgebiets einer Vertragsregierung für das unerlaubte Ablassen von Öl oder ölhaltigen Gemischen ausserhalb des Küstenmeeres des betreffenden Gebiets vorsieht, müssen hinreichend schwer sein, um vom unerlaubten Ablassen abzuschrecken; sie dürfen nicht geringer sein als die Strafen, die nach dem Recht dieses Hoheitsgebiets für die gleichen Zuwiderhandlungen innerhalb des Küstenmeeres verhängt werden können.

(3) Jede Vertragsregierung hat der Organisation über die für jede Zuwiderhandlung jeweils verhängte Strafe Bericht zu erstatten.

Art. VII

(1) Zwölf Monate, nachdem dieses Übereinkommen in bezug auf das für ein Schiff gemäss Artikel II Absatz 1 zuständige Hoheitsgebiet in Kraft getreten ist, muss dieses Schiff so ausgerüstet sein, dass, soweit zweckmässig und durchführbar, das Eindringen von Heizöl oder schwerem Dieselöl in die Bilgen verhindert wird, sofern nicht durch wirksame Vorkehrungen sichergestellt ist, dass

das in den Bilgen befindliche Öl nicht entgegen diesem Übereinkommen abgelaassen wird.

(2) Es ist nach Möglichkeit zu vermeiden, dass Wasserballast in Heizöltanks mitgeführt wird.

Art. VIII

(1) Jede Vertragsregierung hat durch geeignete Massnahmen die Errichtung folgender Anlagen zu fördern:

- a) entsprechend dem Bedarf der sie anlaufenden Schiffe sind die Häfen mit geeigneten Anlagen zu versehen, die es ohne unangemessene Verzögerung für die Schiffe ermöglichen, Rückstände und ölhaltige Gemische aufzunehmen, die an Bord von Schiffen mit Ausnahme von Tankschiffen zurückbleiben, nachdem der überwiegende Teil des Wassers dem Gemisch entzogen worden ist;
- b) Ölladeplätze sind mit geeigneten Anlagen zu versehen, um Rückstände und ölhaltige Gemische aufzunehmen, wie sie entsprechend auf Tankschiffen anfallen;
- c) Häfen, in denen Schiffsreparaturen ausgeführt werden, sind mit geeigneten Anlagen zu versehen, um Rückstände und ölhaltige Gemische aufzunehmen, wie sie entsprechend auf zur Reparatur anlaufenden Schiffen anfallen.

(2) Jede Vertragsregierung bestimmt diejenigen Häfen und Ölladeplätze in ihren Hoheitsgebieten, die für die Zwecke des Absatzes 1 Buchstaben a, b und c geeignet sind.

(3) Bezüglich des Absatzes 1 hat jede Vertragsregierung der Organisation zwecks Weiterleitung an die betroffene Vertragsregierung über alle Fälle zu berichten, in denen diese Anlagen für unzureichend erachtet werden.

Art. IX

(1) Von den Schiffen, auf welche dieses Übereinkommen Anwendung findet, haben alle Schiffe, die Öl zum Antrieb verwenden, und alle Tankschiffe, ein Öltagebuch nach dem Muster des Anhangs B zu führen; es wird entweder als Teil des amtlich vorgeschriebenen Schiffstagebuches oder gesondert geführt.

(2) Das Öltagebuch ist immer dann zu ergänzen, wenn eine der nachstehenden Massnahmen an Bord des Schiffes durchgeführt wird:

- a) Füllen der Ladetanks mit Ballastwasser und Lenzen des Ballastwassers auf Tankschiffen;
- b) Reinigung der Ladetanks auf Tankschiffen;
- c) Absetzen in Setztanks und Lenzen von Wasser auf Tankschiffen;
- d) Abgabe von Ölrückständen aus Setztanks und sonstigen Sammelstellen auf Tankschiffen;
- e) Füllen der Bunkeröltanks mit Ballastwasser oder deren Reinigung während der Reise auf anderen als Tankschiffen;

- f) Abgabe von Ölrückständen aus Bunkeröltanks und sonstigen Sammelstellen auf anderen als Tankschiffen;
- g) ungewolltes oder durch aussergewöhnliche Umstände verursachtes Ablassen oder Auslaufen von Öl auf Tank- und anderen Schiffen.

Im Falle eines solchen Ablassens oder Auslaufens von Öl oder ölhaltigen Gemischen nach Artikel III Buchstabe c oder Artikel IV hat eine entsprechende Eintragung mit Angabe der Gründe und Umstände des Ablassens oder Auslaufens im Öltagebuch zu erfolgen.

(3) Jede der in Absatz 2 bezeichneten Massnahmen ist sogleich vollständig in das Öltagebuch einzutragen, so dass alle diesbezüglichen Eintragungen auf dem laufenden Stand sind. Jede Seite des Buches ist von dem für die betreffenden Massnahmen verantwortlichen Offizier oder Offizieren und, wenn das Schiff bemannt ist, von dem Kapitän des Schiffes zu unterzeichnen. Die schriftlichen Eintragungen in dem Öltagebuch werden in einer Amtssprache des für das Schiff gemäss Artikel II Absatz 1 zuständigen Hoheitsgebiets oder in englischer oder französischer Sprache vorgenommen.

(4) Die Öltagebücher sind so aufzubewahren, dass sie bei einer Überprüfung zu jeder angemessenen Zeit leicht zugänglich sind; ausser bei unbemannten geschleppten Schiffen sind sie an Bord aufzubewahren. Nach der letzten Eintragung müssen sie zwei Jahre lang aufbewahrt werden.

(5) Die für die einzelnen Hoheitsgebiete einer Vertragsregierung zuständigen Behörden können auf jedem Schiff, auf welches dieses Übereinkommen Anwendung findet, während des Aufenthalts in einem Hafen des betreffenden Hoheitsgebiets das nach diesem Artikel zu führende Öltagebuch überprüfen, daraus genaue Abschriften jeder Eintragung fertigen und die Richtigkeit dieser Abschriften vom Kapitän bescheinigen lassen. Jede so gefertigte und vom Kapitän als richtig bescheinigte Abschrift ist in Gerichtsverfahren als Beweismittel für die in der Eintragung angegebenen Tatsachen zuzulassen. Alle in diesem Artikel vorgesehenen Massnahmen sind von den zuständigen Behörden so schnell wie möglich und ohne Verzögerung für das Schiff durchzuführen.

Art. X

(1) Jede Vertragsregierung kann die Tatsachen, aus denen hervorgeht, dass ein Schiff gegen eine Bestimmung dieses Übereinkommens verstossen hat, auf schriftlichem Wege der Regierung des für das Schiff gemäss Artikel II Absatz 1 zuständigen Hoheitsgebiets ohne Rücksicht darauf mitteilen, wo die angebliche Zuwiderhandlung begangen wurde. Sofern es möglich ist, haben die zuständigen Behörden der erstgenannten Regierung dem Kapitän des Schiffes die angebliche Zuwiderhandlung zu notifizieren.

(2) Die Regierung, der diese Tatsachen mitgeteilt worden sind, hat den Sachverhalt alsbald zu prüfen und kann die mittelnde Regierung um weitere und genauere Einzelheiten über die angebliche Zuwiderhandlung ersuchen. Gelangt die derart unterrichtete Regierung zu der Auffassung, dass genügend Beweise

vorliegen, um auf Grund ihrer Rechtsvorschriften eine Strafverfolgung des verantwortlichen Reeders oder Kapitäns einzuleiten, so hat sie dafür zu sorgen, dass die Verfolgung baldmöglichst stattfindet, und sowohl die mitteilende Regierung als auch die Organisation von dem Ergebnis des Verfahrens zu benachrichtigen.

Art. XI

Die Bestimmungen dieses Übereinkommens dürfen nicht so ausgelegt werden, als beeinträchtigten sie die Befugnisse einer Vertragsschliessenden Regierung, innerhalb ihrer Hoheitsgewalt Massnahmen bezüglich der in diesem Übereinkommen behandelten Sachgebiete zu treffen, oder als erweiterten sie die Hoheitsgewalt einer Vertragsschliessenden Regierung.

Art. XII

Jede Vertragsschliessende Regierung hat dem Büro und dem zuständigen Organ der Vereinten Nationen zu übersenden:

a) den Wortlaut der in ihren Gebieten geltenden Gesetze, Verordnungen, Anordnungen und Verwaltungsvorschriften zur Durchführung dieses Übereinkommens;

b) alle amtlichen Berichte oder Zusammenfassungen amtlicher Berichte über die bei der Anwendung dieses Übereinkommens gesammelten Erfahrungen, sofern nicht diese Berichte oder Zusammenfassungen nach Auffassung der betreffenden Regierung vertraulicher Natur sind.

Art. XIII

Jede Streitigkeit zwischen Vertragsschliessenden Regierungen über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, die nicht im Verhandlungswege beigelegt werden kann, ist auf Antrag einer der Parteien dem Internationalen Gerichtshof zur Entscheidung vorzulegen, es sei denn, dass die streitenden Parteien übereinkommen, den Fall einer Schiedsinstanz vorzulegen.

Art. XIV

(1) Dieses Übereinkommen liegt für die Dauer von drei Monaten, vom heutigen Tage an gerechnet, zur Unterzeichnung und sodann zur Annahme auf.

(2) Vorbehaltlich des Artikels XV können die Regierungen von Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen oder ihrer Sonderorganisationen sowie die Vertragsparteien der Satzung des Internationalen Gerichtshofs Vertragsparteien dieses Übereinkommens werden,

a) indem sie es ohne Vorbehalt der Annahme unterzeichnen;

b) indem sie es vorbehaltlich der Annahme unterzeichnen und später annehmen; oder

c) indem sie es annehmen.

(3) Die Annahme erfolgt durch Hinterlegung einer Annahmeerkunde bei dem Büro; dieses setzt alle Regierungen, die das Übereinkommen bereits unterzeichnet oder angenommen haben, von jeder Unterzeichnung und Hinterlegung einer Annahmeerkunde sowie von dem Zeitpunkt der Unterzeichnung oder Hinterlegung in Kenntnis.

Art. XV

(1) Dieses Übereinkommen tritt zwölf Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem mindestens zehn Regierungen Parteien des Übereinkommens geworden sind, von denen fünf Regierungen von Staaten sein müssen, die je mindestens 500 000 BRT Tankertonnage besitzen.

(2) a) Das in Absatz 1 vorgesehene Datum des Inkrafttretens gilt für alle Regierungen, die das Übereinkommen ohne Vorbehalt der Annahme unterzeichnet oder es vor diesem Tage angenommen haben. Für die Regierungen, die das Übereinkommen an diesem Tage oder später annehmen, tritt das Übereinkommen drei Monate nach dem Zeitpunkt der Hinterlegung der Annahmeerklärung der betreffenden Regierung in Kraft.

b) Das Büro hat alle Regierungen, die das Übereinkommen unterzeichnet oder angenommen haben, möglichst bald von dem Zeitpunkt seines Inkrafttretens in Kenntnis zu setzen.

Art. XVI

- (1) a) Dieses Übereinkommen kann mit Zustimmung aller Vertragsregierungen geändert werden.
- b) Auf Antrag einer Vertragsregierung teilt die Organisation einen Änderungsvorschlag allen Vertragsregierungen zur Prüfung und Annahme nach Massgabe dieses Absatzes mit.
- (2) a) Eine Änderung dieses Übereinkommens kann der Organisation jederzeit von einer Vertragsregierung vorgeschlagen werden; nimmt die Versammlung der Organisation einen solchen Vorschlag auf Grund einer mit Zweidrittelmehrheit angenommenen Empfehlung des Schiffssicherheitsausschusses der Organisation mit Zweidrittelmehrheit an, so leitet ihn die Organisation allen Vertragsregierungen zur Annahme zu.
- b) Jede derartige Empfehlung des Schiffssicherheitsausschusses ist von der Organisation allen Vertragsregierungen mindestens sechs Monate vor dem Zeitpunkt zur Prüfung zu übermitteln, zu dem sie von der Versammlung geprüft wird.
- (3) a) Auf Antrag eines Drittels der Vertragsregierungen beruft die Organisation jederzeit eine Konferenz der Regierungen zur Prüfung der von einer Vertragsregierung vorgeschlagenen Änderungen dieses Übereinkommens ein.
- b) Jede Änderung, welche die Vertragsregierungen auf einer solchen Konferenz mit Zweidrittelmehrheit annehmen, wird von der Organisation allen Vertragsregierungen zur Annahme übermittelt.

(4) Eine den Vertragsregierungen nach Absatz 2 oder 3 zur Annahme zugeleitete Änderung tritt zwölf Monate nach dem Tag, an dem zwei Drittel der Vertragsregierungen die Änderung angenommen haben, für alle Vertragsregierungen mit Ausnahme derjenigen in Kraft, die vor Inkrafttreten der Änderung erklären, dass sie dieselbe nicht annehmen.

(5) Bei der Annahme einer Änderung kann die Versammlung mit Zweidrittelmehrheit unter Einschluss von zwei Dritteln der im Schiffssicherheitsausschuss vertretenen Regierungen und vorbehaltlich der Zustimmung von zwei Dritteln der Vertragsregierungen dieses Übereinkommens oder aber eine nach Absatz 3 einberufene Konferenz mit Zweidrittelmehrheit feststellen, dass angesichts der dieser Änderung zukommenden Bedeutung jede Vertragsregierung, die eine Erklärung nach Absatz 4 abgibt und die Änderung nicht binnen zwölf Monaten nach ihrem Inkrafttreten annimmt, nach Ablauf dieser Frist als Vertragspartei ausscheidet.

(6) Die Organisation teilt allen Vertragsregierungen jede auf Grund dieses Artikels in Kraft tretende Änderung sowie den Zeitpunkt ihres Inkrafttretens mit.

(7) Jede auf Grund dieses Artikels erfolgende Annahme oder Erklärung ist der Organisation schriftlich zu notifizieren; diese notifiziert allen Vertragsregierungen den Eingang der Annahme oder Erklärung.

Art. XVII

(1) Dieses Übereinkommen kann von jeder Vertragschliessenden Regierung nach Ablauf eines Zeitraums von fünf Jahren, vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens für die betreffende Regierung an gerechnet, jederzeit gekündigt werden.

(2) Die Kündigung hat durch schriftliche Mitteilung an das Büro zu erfolgen. Das Büro hat alle Vertragschliessenden Regierungen von jeder Kündigung und dem Tage ihres Eingangs in Kenntnis zu setzen.

(3) Eine Kündigung wird zwölf Monate nach dem Tage ihres Eingangs bei dem Büro oder nach Ablauf eines in der Mitteilung angegebenen längeren Zeitraums wirksam.

Art. XVIII

(1) a) Die Vereinten Nationen als Verwaltungsmacht eines Hoheitsgebiets oder jede für die internationalen Beziehungen eines Hoheitsgebiets verantwortliche Vertragsregierung treten mit diesem Hoheitsgebiet sobald wie möglich in Konsultationen ein mit dem Ziel, dieses Übereinkommen auf das betreffende Hoheitsgebiet zu erstrecken; sie können jederzeit durch eine an das Büro gerichtete schriftliche Notifikation erklären, dass das Übereinkommen auf das betreffende Hoheitsgebiet erstreckt wird.

b) Dieses Übereinkommen wird auf das in der Notifikation bezeichnete Hoheitsgebiet vom Tag des Eingangs dieser Notifikation oder von einem anderen darin angegebenen Tag an erstreckt.

- (2) a) Die Vereinten Nationen als Verwaltungsmacht eines Hoheitsgebiets oder alle Vertragsregierungen, die eine Erklärung nach Absatz 1 abgegeben haben, können jederzeit nach Ablauf von fünf Jahren nach dem Zeitpunkt, zu dem dieses Übereinkommen auf ein Hoheitsgebiet erstreckt wurde, nach Konsultierung des betreffenden Hoheitsgebiets durch eine an das Büro gerichtete schriftliche Notifikation erklären, dass das Übereinkommen auf das in der Notifikation bezeichnete Hoheitsgebiet nicht mehr erstreckt wird.
- b) Dieses Übereinkommen wird nach Ablauf eines Jahres, nachdem die Notifikation dem Büro zugegangen ist, oder nach einem längeren, in der Notifikation angegebenen Zeitabschnitt nicht mehr auf das in der Notifikation bezeichnete Hoheitsgebiet erstreckt.
- (3) Das Büro setzt alle Vertragsregierungen von der Erstreckung dieses Übereinkommens auf ein Hoheitsgebiet gemäss Absatz 1 sowie von der Beendigung einer solchen Erstreckung gemäss Absatz 2 in Kenntnis; hierbei gibt sie jeweils den Zeitpunkt an, zu dem die Erstreckung beginnt oder endet.

Art. XIX

(1) Im Falle eines Krieges oder sonstiger Feindseligkeiten kann eine Vertragsschliessende Regierung, die sich als kriegführende oder neutrale Macht als betroffen betrachtet, dieses Übereinkommen für alle oder einzelne ihrer Gebiete ganz oder zum Teil zeitweilig ausser Kraft setzen. Die betreffende Regierung hat die zeitweilige Ausserkraftsetzung dem Büro sofort mitzuteilen.

(2) Die Regierung, die das Übereinkommen zeitweilig ausser Kraft setzt, kann die Ausserkraftsetzung jederzeit beenden; sie muss sie auf jeden Fall beenden, sobald ihre Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht mehr bestehen. Die Beendigung ist dem Büro durch die betreffende Regierung sofort mitzuteilen.

(3) Das Büro hat alle Vertragsschliessenden Regierungen von jeder auf Grund dieses Artikels erfolgten zeitweiligen Ausserkraftsetzung des Übereinkommens oder deren Beendigung in Kenntnis zu setzen.

Art. XX

Sobald dieses Übereinkommen in Kraft getreten ist, hat das Büro es beim Generalsekretär der Vereinten Nationen registrieren zu lassen.

Art. XXI

Die Aufgaben des Büros werden von der Regierung des Vereinigten Königreichs von Grossbritannien und Nordirland wahrgenommen, bis die Zwischenstaatliche Beratende Maritime Organisation gebildet worden ist und die ihr auf Grund des am 6. März 1948 in Genf unterzeichneten Übereinkommens übertragenen Aufgaben übernimmt. Von diesem Zeitpunkt an werden die Aufgaben des Büros von dieser Organisation wahrgenommen.

Anhang A

Verbotzonen

(1) Alle Seegebiete innerhalb von 50 Meilen vom nächstgelegenen Land aus sind Verbotzonen.

Im Sinne dieser Anlage hat der Ausdruck vom nächstgelegenen Land aus die Bedeutung «von der Grundlinie aus, von der aus das Küstenmeer des betreffenden Hoheitsgebiets nach Massgabe des Genfer Übereinkommens von 1958 über das Küstenmeer und die Anschlusszone bestimmt wird».

(2) Die folgenden Seegebiete, soweit sie sich weiter als 50 Meilen vom nächstgelegenen Land aus erstrecken, gelten gleichfalls als Verbotzonen:

a) Pazifischer Ozean

Westkanadische Zone

Die westkanadische Zone erstreckt sich entlang der Westküste von Kanada in einer Entfernung von 100 Meilen vom nächstgelegenen Land aus.

b) Nordatlantischer Ozean,

Nordsee und Ostsee

i) Nordwestatlantische Zone

Die nordwestatlantische Zone umfasst die Seegebiete innerhalb einer Linie, die von 38° 47' nördlicher Breite, 73° 43' westlicher Länge bis 39° 58' nördlicher Breite, 68° 34' westlicher Länge, dann bis 42° 05' nördlicher Breite, 64° 37' westlicher Länge und dann entlang der Ostküste von Kanada in einer Entfernung von 100 Meilen vom nächstgelegenen Land aus verläuft.

ii) Isländische Zone

Die isländische Zone erstreckt sich entlang der Küste von Island in einer Entfernung von 100 Meilen vom nächstgelegenen Land aus.

iii) Norwegische, Nord- und Ostseezone

Die norwegische und Nord- und Ostseezone erstreckt sich entlang der Küste von Norwegen in einer Entfernung von 100 Meilen vom nächstgelegenen Land aus und umfasst die gesamte Nord- und Ostsee und deren Buchten.

iv) Nordostatlantische Zone

Die nordostatlantische Zone umfasst die Seegebiete innerhalb einer Linie, die zwischen folgenden Punkten verläuft:

Breite	Länge
62° Nord	2° Ost
64° Nord	00°;
64° Nord	10° West
60° Nord	14° West;

Breite	Länge
54° 30' Nord	30° West
53° Nord	40° West;
44° 20' Nord	40° West
44° 20' Nord	30° West;
46° Nord	20° West,

dann in Richtung Kap Finisterre zum Schnittpunkt mit der 50-Meilen-Grenze.

v) Spanische Zone

Die spanische Zone umfasst die Gebiete des Atlantischen Ozeans entlang der Küste von Spanien in einer Entfernung von 100 Meilen vom nächstgelegenen Land aus und gilt von dem Tag an, an dem dieses Übereinkommen für Spanien in Kraft tritt.

vi) Portugiesische Zone

Die portugiesische Zone umfasst das Gebiet des Atlantischen Ozeans entlang der Küste Portugals in einer Entfernung von 100 Meilen vom nächstgelegenen Land aus und gilt von dem Tag an, an dem dieses Übereinkommen für Portugal in Kraft tritt.

c) Mittelmeer und Adriatisches Meer

Mittelmeer- und Adriatische Zone

Die Mittelmeer- und Adriatische Zone umfasst die Seegebiete entlang den Küsten aller Hoheitsgebiete, die an das Mittelmeer und das Adriatische Meer grenzen, in einer Entfernung von 100 Meilen vom nächstgelegenen Land aus; sie gilt für jedes dieser Hoheitsgebiete von dem Tag an, an dem dieses Übereinkommen für das betreffende Gebiet in Kraft tritt.

d) Schwarzes und Asowsches Meer

Schwarze- und Asowsche-Meer-Zone

Die Schwarze- und Asowsche-Meer-Zone umfasst die Seegebiete entlang den Küsten aller Hoheitsgebiete, die an das Schwarze und Asowsche Meer grenzen, in einer Entfernung von 100 Meilen vom nächstgelegenen Land aus; sie gilt für jedes dieser Hoheitsgebiete von dem Tag an, an dem dieses Übereinkommen für das betreffende Gebiet in Kraft tritt. Hierbei wird unterstellt, dass das Schwarze und das Asowsche Meer insgesamt von dem Tag an Verbotzone werden, an dem dieses Übereinkommen für Rumänien und die Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken in Kraft tritt.

e) Rotes Meer

Rote-Meer-Zone

Die Rote-Meer-Zone umfasst die Seegebiete entlang den Küsten aller Hoheitsgebiete, die an das Rote Meer grenzen, in einer Entfernung von 100 Meilen vom nächstgelegenen Land aus; sie gilt für jedes dieser Hoheitsgebiete von dem Tag an, an dem dieses Übereinkommen für das betreffende Gebiet in Kraft tritt.

f) Persischer Golf

i) Kuwait-Zone

Die Kuwait-Zone umfasst das Seegebiet entlang der Küste von Kuwait in einer Entfernung von 100 Meilen vom nächstgelegenen Land aus.

ii) Saudiarabische Zone

Die saudiarabische Zone umfasst das Seegebiet entlang der Küste von Saudi-Arabien in einer Entfernung von 100 Meilen vom nächstgelegenen Land aus; sie gilt von dem Tag an, an dem dieses Übereinkommen für Saudi-Arabien in Kraft tritt.

g) Arabisches Meer,

Golf von Bengalen und Indischer Ozean

i) Arabische-Meer-Zone

Die Arabische-Meer-Zone umfasst die Seegebiete innerhalb einer Linie, die zwischen folgenden Punkten verläuft:

Breite	Länge
23° 33' Nord	68° 20' Ost
23° 33' Nord	67° 30' Ost;
22° Nord	68° Ost
20° Nord	70° Ost;
18° 55' Nord	72° Ost
15° 40' Nord	72° 42' Ost;
8° 30' Nord	75° 48' Ost
7° 10' Nord	76° 50' Ost;
7° 10' Nord	78° 14' Ost
9° 06' Nord	79° 32' Ost;

sie gilt von dem Tag an, an dem dieses Übereinkommen für Indien in Kraft tritt.

ii) Küstenzone des Golfs von Bengalen

Die Küstenzone des Golfs von Bengalen umfasst die Seegebiete zwischen dem nächstgelegenen Land und einer Linie, die zwischen folgenden Punkten verläuft:

Breite	Länge
10° 15' Nord	80° 50' Ost
14° 30' Nord	81° 38' Ost;
20° 20' Nord	88° 10' Ost
20° 20' Nord	89° Ost;

sie gilt von dem Tag an, an dem dieses Übereinkommen für Indien in Kraft tritt.

iii) Madagassische Zone

Die madagassische Zone umfasst das Seegebiet entlang der Küste von Madagaskar westlich der Längengrade von Kap d'Ambre im Norden

und Kap St. Maria im Süden in einer Entfernung von 100 Meilen vom nächstgelegenen Land aus und entlang der Küste von Madagaskar östlich der genannten Längengrade in einer Entfernung von 150 Meilen vom nächstgelegenen Land aus; sie gilt von dem Tag an, an dem dieses Übereinkommen für Madagaskar in Kraft tritt.

h) Australien

Australische Zone

Die australische Zone umfasst das Seegebiet entlang den Küsten von Australien in einer Entfernung von 150 Meilen vom nächstgelegenen Land aus, mit Ausnahme des Gebiets vor der Nord- und Westküste des australischen Festlands zwischen dem Punkt gegenüber der Thursday-Insel und dem Schnittpunkt des 20. Breitenkreises mit der westaustralischen Küste.

(3) *a)* Jede Vertragsregierung kann durch Abgabe einer entsprechenden Erklärung vorschlagen,

i) jede vor der Küste eines ihrer Hoheitsgebiete gelegene Zone einzuschränken,

ii) jede derartige Zone auf höchstens 100 Meilen vom nächstgelegenen Land aus zu erweitern;

die Einschränkung oder Erweiterung tritt sechs Monate nach Abgabe der Erklärung in Kraft, sofern nicht eine Vertragsregierung spätestens zwei Monate vor Ablauf dieser Frist erklärt, dass nach ihrer Auffassung das Leben der Vögel bedroht ist und schädliche Wirkungen auf Fische und die ihnen als Nahrung dienenden Lebewesen des Meeres zu erwarten sind oder dass die Interessen der betreffenden Vertragsregierung wegen der Nähe ihrer Küsten oder wegen des eigenen Schiffsverkehrs in dem betreffenden Gebiet berührt werden, und dass sie daher der Einschränkung oder Erweiterung nicht zustimmt.

b) Jede nach diesem Buchstaben erfolgende Erklärung ist der Organisation schriftlich zu notifizieren; diese notifiziert ihrerseits allen Vertragsregierungen den Eingang der Erklärung.

(4) Die Organisation arbeitet einen Satz Karten aus, in denen die nach Absatz 2 bestehenden Verbotszonen eingetragen sind, und gibt erforderlichenfalls diesbezügliche Änderungen heraus.

Anhang B
Muster eines Öltagebuches

I. Für Tanker

Datum der Eintragung					
<i>a.</i> Fullen der Ladetanks mit Ballastwasser bzw. Lenzen des Ballastwassers					
1. Kennziffern der Tanks					
2. Ölsorte, mit der die Tanks vorher gefüllt waren					
3. Datum und Ort der Füllung mit Ballastwasser					
4. Datum und Zeit des Lenzens von Ballastwasser					
5. Schiffsposition im Zeitpunkt der Abgabe					
6. Ungefähre Menge des ölverschmutzten Wassers, das in die Setztanks gepumpt wurde					
7. Nummern der Setztanks					
<i>b.</i> Reinigung der Ladetanks					
8. Kennziffern der gereinigten Ladetanks					
9. Ölsorte, mit welcher die Tanks vorher gefüllt waren					
10. Kennziffern der Setztanks, in welche das Tankwaschwasser gepumpt wurde					
11. Datum und Zeit der Reinigung					
<i>c.</i> Absetzen in Setztanks und Lenzen von Wasser					
12. Kennziffern der Setztanks					
13. Setzdauer (in Stunden)					
14. Datum und Zeit des Lenzens von Wasser					
15. Schiffsposition					
16. Ungefähre Menge der Rückstände					
17. Ungefähre Menge des abgegebenen Wassers					
<i>d.</i> Abgabe von Ölrückständen des Schiffes aus Setztanks und sonstigen Sammelstellen					
18. Datum und Art der Abgabe					
19. Schiffsposition im Zeitpunkt der Abgabe					
20. Sammelstellen des Schiffes und ungefähre Mengen					

Unterschrift
des verantwortlichen Schiffsoffiziers:

Unterschrift des Kapitäns:

II. Für Nichttanker

Datum der Eintragung				
a. Füllen der Bunkeröltanks mit Ballastwasser bzw. deren Reinigung während der Reise				
1. Kennziffern der Tanks				
2. Ölsorte, mit welcher die Tanks vorher gefüllt waren				
3. Datum und Ort der Füllung mit Ballastwasser				
4. Datum und Zeit des Lenzens von Ballast- oder Tankwaschwasser				
5. Schiffsposition im Zeitpunkt der Abgabe				
6. Falls Separatoren verwendet wurden, Angabe der Dauer ihrer Betriebszeit ..				
7. Abgabe von an Bord verbliebenen Ölrückständen				
b. Abgabe von Ölrückständen des Schiffes aus Bunkeröltanks und sonstigen Sammelstellen				
8. Datum und Art der Abgabe				
9. Schiffsposition im Zeitpunkt der Abgabe				
10. Sammelstellen und ungefähre Mengen.				

Unterschrift
des verantwortlichen Schiffsoffiziers:

Unterschrift des Kapitäns:

III. Für alle Schiffe

Datum der Eintragung				
Ungewolltes oder durch aussergewöhnliche Umstände verursachtes Ablassen oder Auslaufen von Öl				
1. Datum und Zeit des Vorfalles				
2. Schiffsposition im Zeitpunkt des Vorfalles				
3. Ungefähre Menge und Sorte des Öls				
4. Umstände, die zum Ablassen oder Auslaufen führten und allgemeine Bemerkungen				

Unterschrift
des verantwortlichen Schiffsoffiziers:

Unterschrift des Kapitäns: