

1980

Ausgegeben zu Bonn am 29. März 1980

Nr. 14

Tag	Inhalt	Seite
26. 3. 80	Verordnung über die Inkraftsetzung des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See	525
28. 2. 80	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Haager Abkommens über die internationale Hinterlegung gewerblicher Muster oder Modelle	562
10. 3. 80	Bekanntmachung der Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und dem Schweizerischen Bundesrat über den radiologischen Notfallschutz	563
11. 3. 80	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens zum Schutz von Pflanzenzüchtungen sowie der Zusatzakte	565
12. 3. 80	Bekanntmachung des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Korea über Finanzielle Zusammenarbeit	567
17. 3. 80	Bekanntmachung über das Außerkrafttreten des Abkommens über den Zollwert der Waren ...	569
17. 3. 80	Bekanntmachung des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Peru über Finanzielle Zusammenarbeit	570
20. 3. 80	Bekanntmachung zu dem Gesetz über internationale Patentübereinkommen	572

188-17, 420-1, 424-2-1

**Verordnung
über die Inkraftsetzung des Protokolls von 1978
zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See**

Vom 26. März 1980

Auf Grund des § 9 Abs. 1 Nr. 2, 4 und 5 und Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juni 1977 (BGBl. I S. 1314) wird verordnet:

§ 1

Das in London am 16. November 1978 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnete Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141) wird hiermit in Kraft gesetzt. Das Protokoll wird nachstehend veröffentlicht.

§ 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 21 Satz 2 des Ge-

setzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt auch im Land Berlin.

§ 3

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

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

(3) Der Tag des Inkrafttretens und des Außerkrafttretens ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Bonn, den 26. März 1980

Der Bundesminister für Verkehr
K. Gscheidle

Protokoll von 1978
zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See

Protocol of 1978
Relating to the International Convention
for the Safety of Life at Sea, 1974

Protocole de 1978
relatif à la Convention internationale de 1974
pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

(Übersetzung)

THE PARTIES TO THE PRESENT
PROTOCOL,

BEING PARTIES to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, done at London on 1 November 1974,

RECOGNIZING the significant contribution which can be made by the above-mentioned Convention to the promotion of the safety of ships and property at sea and the lives of persons on board,

RECOGNIZING also the need to improve further the safety of ships, particularly tankers,

CONSIDERING that this objective may best be achieved by the conclusion of a Protocol relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974,

HAVE AGREED as follows:

Article I
General Obligations

The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of the present Protocol and the Annex hereto which shall constitute an integral part of the present Protocol. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annex hereto.

Article II
Application

1. The provisions of Articles II, III [other than paragraph (a)], IV, VI (b), (c) and (d), VII and VIII of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereinafter referred

LES PARTIES AU PRESENT PRO-
TOCOLE,

ETANT PARTIES à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1^{er} novembre 1974,

RECONNAISSANT que ladite convention peut contribuer de manière appréciable à l'amélioration de la sécurité des navires et des biens en mer ainsi que de la sauvegarde de la vie humaine à bord des navires,

RECONNAISSANT EGALEMENT la nécessité d'améliorer davantage encore la sécurité des navires, notamment celle des navires-citernes,

ESTIMANT que le meilleur moyen de réaliser cet objectif est de conclure un Protocole relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,

SONT CONVENUES de ce qui suit:

Article premier
Obligations générales

Les Parties au présent Protocole s'engagent à donner effet aux dispositions du présent Protocole et de son Annexe, qui fait partie intégrante du présent Protocole. Toute référence au présent Protocole constitue en même temps une référence à son Annexe.

Article II
Champ d'application

1. Les dispositions des articles II, III (à l'exception du paragraphe a)), IV, VI b), c) et d), VII et VIII de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine

DIE VERTRAGSPARTEIEN DIESES
PROTOKOLLS --

ALS VERTRAGSPARTEIEN des am 1. November 1974 in London beschlossenen Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See,

IN ERKENNTNIS des wichtigen Beitrags, den das genannte Übereinkommen zur größeren Sicherheit von Schiffen und Sachwerten auf See und des Lebens der an Bord befindlichen Personen leisten kann,

SOWIE IN ERKENNTNIS der Notwendigkeit, die Sicherheit von Schiffen, insbesondere Tankschiffen, weiter zu verbessern,

IN DER ERWAGUNG, daß dieses Ziel am besten durch den Abschluß eines Protokolls zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See erreicht werden kann —

SIND wie folgt ÜBEREINGEKOMMEN:

Artikel I
Allgemeine Verpflichtungen

Die Vertragsparteien dieses Protokolls verpflichten sich, diesem Protokoll und seiner Anlage, die Bestandteil des Protokolls ist, Wirksamkeit zu verleihen. Jede Bezugnahme auf das Protokoll ist gleichzeitig eine Bezugnahme auf seine Anlage.

Artikel II
Anwendung

(1) Die Artikel II, III (mit Ausnahme des Buchstabens a), IV, VI Buchstaben b, c und d, VII und VIII des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens

to as "the Convention") are incorporated in the present Protocol, provided that references in those Articles to the Convention and to Contracting Governments shall be taken to mean references to the present Protocol and to the Parties to the present Protocol, respectively.

2. Any ship to which the present Protocol applies shall comply with the provisions of the Convention, subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.

3. With respect to the ships of non-parties to the Convention and the present Protocol, the Parties to the present Protocol shall apply the requirements of the Convention and the present Protocol as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

Article III

Communication of Information

The Parties to the present Protocol undertake to communicate to, and deposit with, the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization"), a list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on their behalf in the administration of measures for safety of life at sea for circulation to the Parties for information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations.

Article IV

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1. The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 June 1978 to 1 March 1979 and shall thereafter remain open for accession. Subject to the provisions of paragraph 3 of this Article, States may become Parties to the present Protocol by:

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

2. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the

en mer (ci-après dénommée la Convention) sont incorporées dans le présent Protocole; toutefois, les références faites dans lesdits articles à la Convention et aux Gouvernements contractants doivent être considérées comme des références faites respectivement au présent Protocole et aux Parties au présent Protocole.

2. Tout navire visé par le présent Protocole doit satisfaire aux dispositions de la Convention, sous réserve des modifications et adjonctions énoncées dans le présent Protocole.

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

Article III

Communication de renseignements

Chaque Partie au présent Protocole s'engage à communiquer et à déposer auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée «l'Organisation») une liste des inspecteurs désignés ou des organismes reconnus qui sont autorisés à agir pour son compte dans l'application des mesures concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, en vue de sa diffusion aux Parties qui la porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires. L'Administration doit donc notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorisation ainsi accordée.

Article IV

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature, au siège de l'Organisation, du 1^{er} juin 1978 au 1^{er} mars 1979 et reste ensuite ouvert à l'adhésion. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article, les Etats peuvent devenir Parties au présent Protocole par:

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

2. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent

auf See (im folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet) werden in dieses Protokoll einbezogen, wobei Bezugnahmen in jenen Artikeln auf das Übereinkommen und die Vertragsregierungen als Bezugnahmen auf dieses Protokoll bzw. seine Vertragsparteien gelten.

(2) Jedes Schiff, auf das dieses Protokoll Anwendung findet, hat die Bestimmungen des Übereinkommens mit den im Protokoll enthaltenen Änderungen und Zusätzen einzuhalten.

(3) In bezug auf die Schiffe von Nichtvertragsparteien des Übereinkommens und dieses Protokolls wenden die Vertragsparteien des Protokolls die Vorschriften des Übereinkommens und des Protokolls an, soweit dies nötig ist, um sicherzustellen, daß diesen Schiffen keine günstigere Behandlung zuteil wird.

Artikel III

Übermittlung von Informationen

Die Vertragsparteien dieses Protokolls verpflichten sich, dem Generalsekretär der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation (im folgenden als „Organisation“ bezeichnet) ein Verzeichnis ernannter Besichtigter oder anerkannter Stellen, die ermächtigt sind, bei der Durchführung von Maßnahmen für die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See in ihrem Namen tätig zu werden, zur Weiterleitung an die Vertragsparteien zur Unterrichtung ihrer Bediensteten zu übermitteln und zu hinterlegen. Die Verwaltung teilt deshalb der Organisation die einzelnen Verantwortlichkeiten und Bedingungen der den ernannten Besichtigern oder anerkannten Stellen übertragenen Befugnis mit.

Artikel IV

Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung und Beitritt

(1) Dieses Protokoll liegt vom 1. Juni 1978 bis zum 1. März 1979 am Sitz der Organisation zur Unterzeichnung und danach zum Beitritt auf. Vorbehaltlich des Absatzes 3 können Staaten Vertragsparteien des Protokolls werden.

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

(2) Die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder der Beitritt er-

deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

3. The present Protocol may be signed without reservation, ratified, accepted, approved or acceded to only by States which have signed without reservation, ratified, accepted, approved or acceded to the Convention.

Article V Entry into Force

1. The present Protocol shall enter into force six months after the date on which not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with Article IV of the present Protocol, provided however that the present Protocol shall not enter into force before the Convention has entered into force.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

3. After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted under Article VIII of the Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

Article VI Denunciation

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

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General of the Organization.

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its receipt by the Secretary-General of the Organization.

4. A denunciation of the Convention by a Party shall be deemed to be a denunciation of the present Protocol by that Party.

par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. Le présent Protocole ne peut faire l'objet d'une signature sans réserve, d'une ratification, d'une acceptation, d'une approbation ou d'une adhésion que de la part des Etats qui ont signé sans réserve, ratifié, accepté ou approuvé la Convention ou qui y ont adhéré.

Article V Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur six mois après la date à laquelle au moins quinze Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins cinquante pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce sont devenus Parties à ce protocole conformément aux dispositions de son article IV, à condition toutefois que le présent Protocole n'entre pas en vigueur avant que la Convention soit entrée en vigueur.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole prend effet trois mois après la date du dépôt.

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

Article VI Dénonciation

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

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation en a reçu notification, ou à l'expiration de telle autre période plus longue spécifiée dans l'instrument de dénonciation.

4. Toute dénonciation de la Convention par une Partie constitue une dénonciation du présent Protocole par cette Partie.

folgt durch Hinterlegung einer entsprechenden Urkunde beim Generalsekretär der Organisation.

(3) Nur Staaten, die das Übereinkommen ohne Vorbehalt unterzeichnet oder ratifiziert, angenommen oder genehmigt haben oder ihm beigetreten sind, können dieses Protokoll ohne Vorbehalt unterzeichnen oder ratifizieren, annehmen oder genehmigen oder ihm beitreten.

Artikel V Inkrafttreten

(1) Dieses Protokoll tritt sechs Monate nach dem Tag in Kraft, an dem mindestens fünfzehn Staaten, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfzig v. H. des Brutoraumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, nach Artikel IV des Protokolls Vertragsparteien geworden sind; jedoch tritt das Protokoll nicht vor dem Inkrafttreten des Übereinkommens in Kraft.

(2) Jede nach dem Inkrafttreten dieses Protokolls hinterlegte Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde wird drei Monate nach dem Tag ihrer Hinterlegung wirksam.

(3) Nach dem Tag, an dem eine Änderung dieses Protokolls gemäß Artikel VIII des Übereinkommens als angenommen gilt, findet jede hinterlegte Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde auf das Protokoll in seiner geänderten Fassung Anwendung.

Artikel VI Kündigung

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

(2) Die Kündigung erfolgt durch Hinterlegung einer Kündigungsurkunde beim Generalsekretär der Organisation.

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

(4) Eine Kündigung des Übereinkommens durch eine Vertragspartei gilt als Kündigung dieses Protokolls durch diese Vertragspartei.

Article VII
Depositary

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

2. The Depositary shall:

(a) inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of the present Protocol;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;

(b) transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3. As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article VIII
Languages

The present Protocol is established in a single original in the Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German and Italian languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Protocol.

DONE AT LONDON this seventeenth day of February one thousand nine hundred and seventy-eight.

Article VII
Dépositaire

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

2. Le Dépositaire:

a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou qui y adhèrent:

i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de cette signature ou de ce dépôt;

ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;

iii) de tout dépôt d'instrument dénonçant le présent Protocole, de la date à laquelle cet instrument a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;

b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires de ce protocole et à tous les Etats qui y adhèrent.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Dépositaire en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article VIII
Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues allemande, arabe et italienne qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature au présent Protocole.

FAIT A LONDRES ce dix-sept février mil neuf cent soixante-dix-huit.

Artikel VII
Verwahrer

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

(2) Der Verwahrer

a) unterrichtet alle Staaten, die dieses Protokoll unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind,

i) von jeder neuen Unterzeichnung oder Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde unter Angabe des Zeitpunkts;

ii) vom Tag des Inkrafttretens des Protokolls; –

iii) von der Hinterlegung jeder Kündigungsurkunde zu dem Protokoll unter Angabe des Zeitpunkts, in dem sie einging, und des Zeitpunkts, in dem die Kündigung wirksam wird;

b) übermittelt allen Staaten, die das Protokoll unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, beglaubigte Abschriften.

(3) Sobald dieses Protokoll in Kraft tritt, übermittelt der Verwahrer dem Sekretariat der Vereinten Nationen eine beglaubigte Abschrift zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.

Artikel VIII
Sprachen

Dieses Protokoll ist in einer Urschrift in chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache abgefaßt, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Amtliche Übersetzungen in arabischer, deutscher und italienischer Sprache werden angefertigt und zusammen mit der unterzeichneten Urschrift hinterlegt.

ZU URKUND DESSEN haben die von ihren Regierungen hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Protokoll unterschrieben.

GESCHEHEN ZU LONDON am 17. Februar 1978.

Anlage

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

Annex

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

Annexe

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

(Übersetzung)

Chapter I General Provisions	Chapitre I Dispositions Générales	Kapitel I Allgemeine Bestimmungen
Part A Application, Definitions, etc.	Partie A Application, définitions, etc.	Teil A Anwendung, Begriffsbestimmungen usw.
Regulation 2 Definitions	Règle 2 Définitions	Regel 2 Begriffsbestimmungen
The following paragraph is added to the existing text:	Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel:	Dem bisherigen Wortlaut wird folgender Buchstabe angefügt:
(n) "Age of a ship" means the elapsed period of time determined from the year of build as indicated on the ship's registry papers.	n) «L'âge d'un navire» désigne le délai écoulé à compter de l'année de la construction telle qu'elle est indiquée dans les documents d'immatriculation du navire.	n) Der Ausdruck „Alter eines Schiffes" bezeichnet den seit dem Baujahr laut Eintragungspapieren des Schiffes vergangenen Zeitabschnitt.
Part B Surveys and Certificates	Partie B Visites et certificats	Teil B Besichtigungen und Zeugnisse
Regulation 6 Inspection and Survey	Règle 6 Inspection et visites	Regel 6 Überprüfung und Besichtigung
The existing text of Regulation 6 is replaced by the following:	Remplacer le texte actuel de la règle 6 par le suivant:	Der bisherige Wortlaut der Regel 6 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:
(a) The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcement of the provisions of the present Regulations and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the inspections and surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.	a) L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne l'application des prescriptions des présentes règles et l'octroi des exemptions pouvant être accordées, doivent être effectuées par des fonctionnaires de l'Administration. Toutefois, l'Administration peut confier l'inspection et la visite de ses navires, soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.	a) Soweit es sich um die Anwendung dieser Regeln und um die etwaige Befreiung davon handelt, erfolgt die Überprüfung und Besichtigung von Schiffen durch Bedienstete der Verwaltung. Die Verwaltung kann jedoch die Überprüfung und Besichtigung den für diesen Zweck ernannten Besichtigern oder den von ihr anerkannten Stellen übertragen.
(b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the certificate. Such inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by the	b) L'Administration doit prendre les mesures nécessaires pour que des inspections inopinées soient effectuées pendant la période de validité du certificat. Ces inspections doivent permettre de vérifier que le navire et son armement restent à tous égards satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces inspections	b) Die Verwaltung trifft Vorkehrungen, damit während der Geltungsdauer des Zeugnisses außerplanmäßige Überprüfungen durchgeführt werden. Diese Überprüfungen müssen die Gewähr dafür bieten, daß das Schiff und seine Ausrüstung in jeder Hinsicht zufriedenstellend für den vorgesehenen Verwendungszweck des Schiffes bleiben.

Administration's own inspection services, or by nominated surveyors, or by recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of Regulations 8 and 10 of this Chapter, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

(c) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct inspections and surveys as set forth in paragraphs (a) and (b) of this Regulation shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:

- (i) require repairs to a ship, and
- (ii) carry out inspections and surveys if requested by the appropriate authorities of a Port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations.

(d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without danger to the ship, or persons on board, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the relevant certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and, if the ship is in the port of another Party, the appropriate authorities of the Port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the Port State, the Government of the Port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this Regulation. When applicable, the Government of the Port State concerned shall ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea, or leave port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard, without danger to the ship or persons on board.

(e) In every case, the Administration shall fully guarantee the complete-

peuvent être effectuées par les propres services d'inspection de l'Administration, par des inspecteurs désignés, par des organismes reconnus ou par d'autres Parties sur la demande de l'Administration. Lorsque l'Administration, en vertu des dispositions des règles 8 et 10 du présent chapitre, institue des visites annuelles obligatoires, les inspections inopinées susvisées ne doivent pas être obligatoires.

c) Toute Administration désignant des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer des inspections et des visites comme prévu aux paragraphes a) et b) de la présente règle doit au moins habiliter tout inspecteur désigné ou tout organisme reconnu à:

- i) exiger qu'un navire subisse des réparations, et
- ii) effectuer des inspections et des visites si les autorités compétentes de l'Etat du port le lui demandent.

L'Administration doit notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorité qui leur a été déléguée.

d) Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications du certificat ou est tel que le navire ne peut pas prendre la mer sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord, l'inspecteur ou l'organisme doit immédiatement veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Administration en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat pertinent devrait être retiré et l'Administration doit être informée immédiatement; si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'Etat du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire de l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'Etat du port, le Gouvernement de l'Etat du port intéressé doit accorder au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle. Le cas échéant, le Gouvernement de l'Etat du port intéressé doit veiller à empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié sans danger pour le navire lui-même ou pour les personnes à bord.

e) Dans tous les cas, l'Administration doit se porter pleinement garante

Die Überprüfungen können von ihren eigenen Überprüfungsdiensten, von ernannten Besichtigern, von anerkannten Stellen oder von anderen Vertragsparteien auf Ersuchen der Verwaltung durchgeführt werden. Führt die Verwaltung nach den Regeln 8 und 10 jährliche Pflichtbesichtigungen ein, so sind die außerplanmäßigen Überprüfungen nicht verbindlich.

c) Eine Verwaltung, die zur Durchführung von Überprüfungen und Besichtigungen nach den Buchstaben a und b Besichtigter ernannt oder Stellen anerkennt, ermächtigt jeden ernannten Besichtigter und jede anerkannte Stelle mindestens,

- i) die Reparatur eines Schiffes zu verlangen und
- ii) Überprüfungen und Besichtigungen durchzuführen, wenn sie von den zuständigen Behörden eines Hafenstaats darun ersucht werden.

Die Verwaltung teilt der Organisation die besonderen Verantwortlichkeiten und Bedingungen der den ernannten Besichtigern oder anerkannten Stellen übertragenen Befugnis mit.

d) Stellt ein ernannter Besichtigter oder eine anerkannte Stelle fest, daß der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht im wesentlichen den Angaben des Zeugnisses entspricht oder so ist, daß das Schiff nicht geeignet ist, ohne Gefahr für das Schiff oder die an Bord befindlichen Personen in See zu gehen, so stellt der Besichtigter oder die Stelle sofort sicher, daß Abhilfemaßnahmen getroffen werden, und unterrichtet rechtzeitig die Verwaltung. Werden keine Abhilfemaßnahmen getroffen, so soll das betreffende Zeugnis eingezogen werden, und die Verwaltung wird sofort unterrichtet; befindet sich das Schiff im Hafen einer anderen Vertragspartei, so werden die zuständigen Behörden des Hafenstaats ebenfalls sofort unterrichtet. Hat ein Bediensteter der Verwaltung, ein ernannter Besichtigter oder eine anerkannte Stelle die zuständigen Behörden des Hafenstaats unterrichtet, so gewährt die Regierung des betreffenden Hafenstaats dem Bediensteten, dem Besichtigter oder der Stelle jede erforderliche Unterstützung bei der Erfüllung ihrer Pflichten nach dieser Regel. Gegebenenfalls stellt die Regierung des betreffenden Hafenstaats sicher, daß das Schiff nicht ausläuft, bis es ohne Gefahr für das Schiff oder die an Bord befindlichen Personen in See gehen oder den Hafen verlassen kann, um sich zu der geeigneten Reparaturwerkstatt zu begeben.

e) In jedem Fall übernimmt die Verwaltung die volle Gewähr für die Voll-

ness and efficiency of the inspection and survey, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

Regulation 7

Surveys of Passenger Ships

The existing text of paragraph (b) (iii) is replaced by the following:

- (iii) A survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in Regulation 11 of this Chapter, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the ship complies in all respects with the provisions of the Convention and the present Protocol and of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration.

de l'exécution complète et de l'efficacité de l'inspection et de la visite et doit s'engager à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

Règle 7

Visites des navires à passagers

Remplacer le texte actuel de l'alinéa iii) du paragraphe b) par le suivant:

- iii) Une visite générale ou partielle, selon le cas, doit être effectuée à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite à la règle 11 du présent chapitre ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. La visite doit permettre de s'assurer que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et l'exécution des travaux sont à tous points de vue satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux prescriptions de la Convention et du présent Protocole ainsi que des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer en vigueur, ainsi qu'aux dispositions des lois, décrets, ordres et règlements promulgués par l'Administration pour l'application de la Convention et des règles susvisées.

ständigkeit und Gründlichkeit der Überprüfung und Besichtigung und verpflichtet sich, für die erforderlichen Vorkehrungen zur Erfüllung dieser Pflicht zu sorgen.

Regel 7

Besichtigungen von Fahrgastschiffen

Der bisherige Wortlaut des Buchstaben b Ziffer iii) wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- iii) Eine allgemeine oder eine Teilbesichtigung hat je nach den Umständen stattzufinden, wenn eine Reparatur auf Grund der in Regel 11 vorgeschriebenen Untersuchungen vorgenommen wurde 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 des Übereinkommens und dieses Protokolls und den geltenden 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.

Regulation 8

Surveys of Life-Saving Appliances and other Equipment of Cargo Ships

The existing text of Regulation 8 is replaced by the following:

- (a) The life-saving appliances, except a radiotelegraph installation in a motor lifeboat or a portable radio apparatus for survival craft, the echosounding device, the gyro-compass, the fire-extinguishing appliances and the inert gas system of cargo ships to which Chapters II-1, II-2, III and V of the Convention and the present Protocol apply, shall be subject to initial and subsequent surveys as prescribed for passenger ships in Regulation 7 of Chapter I of the Convention and the present Protocol with the substitution of 24 months for 12 months in subparagraph (a) (ii) of that Regulation. The fire control plans in new ships and the pilot ladders, mechanical pilot hoists, lights, shapes and means of making sound signals carried by new and existing ships shall be included in the surveys for the purpose of ensuring that they comply fully with the requirements of the Convention and

Règle 8

Visites des engins de sauvetage et autres parties de l'armement des navires de charge

Remplacer le texte actuel de la règle 8 par le suivant:

- a) Les engins de sauvetage, exception faite de l'installation radiotélégraphique à bord d'une embarcation de sauvetage à moteur ou de l'appareil radioélectrique portatif pour embarcations et radeaux de sauvetage, l'appareil de sondage par écho, le compas gyroscopique, les moyens d'extinction de l'incendie ainsi que le dispositif à gaz inerte des navires de charge auxquels s'appliquent les chapitres II-1, II-2, III et V de la Convention et le présent Protocole doivent être soumis aux inspections initiales et subséquentes prescrites pour les navires à passagers par la règle 7 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole en remplaçant douze mois par vingt-quatre mois à l'alinéa ii) du paragraphe a) de cette règle. Les plans de lutte contre l'incendie à bord des navires neufs, ainsi que les échelles de pilote, dispositifs de hissage du pilote, feux, marques

Regel 8

Besichtigungen von Rettungsmitteln und anderen Ausrüstungsgegenständen auf Frachtschiffen

Der bisherige Wortlaut der Regel 8 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- a) Die Rettungsmittel, mit Ausnahme der Funkausrüstungen für Motorrettungsboote und des tragbaren Funkgeräts für Rettungsboote und -flöße, die Echolotanlage und die Kreiselkompaßanlage, die Feuerlöscheinrichtungen und das Inertgassystem von Frachtschiffen, auf welche die Kapitel II-1, II-2, III und V des Übereinkommens und dieses Protokolls Anwendung finden, sind erstmaligen und weiteren Besichtigungen zu unterziehen, wie sie in Kapitel I Regel 7 des Übereinkommens und dieses Protokolls 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 sowie die Lotsenleitern, mechanischen Lotsenaufzüge, Lichter, Signalkörper und Vorrichtungen zur Abgabe von Schallsignalen an Bord neuer und vorhan-

the present Protocol and, where applicable, the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.

(b) Intermediate surveys shall be made for tankers of ten years of age and over, within three months before or after the anniversary date of the Cargo Ship Safety Equipment Certificate, to ensure that equipment specified in paragraph (a) of this Regulation has been maintained in accordance with Regulation 11 of this Chapter and that it is in good working condition. Such intermediate Surveys shall be endorsed on the Cargo Ship Safety Equipment Certificate issued in accordance with Regulation 12 (a) (iii) of Chapter I of the Convention.

Regulation 10
Surveys of Hull, Machinery and
Equipment of Cargo Ships

The existing text of Regulation 10 is replaced by the following:

(a) The hull, machinery and equipment (other than items in respect of which Cargo Ship Safety Equipment Certificates, Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificates or Cargo Ship Radiotelephony Certificates are issued) of a cargo ship shall be surveyed on completion and thereafter in such a manner as the Administration may consider necessary in order to ensure that their condition is in all respects satisfactory and at the following intervals:

- (i) at intervals specified by the Administration but not exceeding five years (periodical surveys);
- (ii) in addition to such periodical surveys a tanker of ten years of age and over shall undergo a minimum of one intermediate survey during the period of validity of its Cargo Ship Safety Construction Certificate. In cases where only one such intermediate survey is carried out in any one certificate validity period, it shall be held not before six months prior to, nor later than six months after, the half-way date of the certificate's period of validity.

et moyens de signalisation sonore placés à bord des navires neufs et des navires existants, doivent être compris dans les visites afin de s'assurer qu'ils satisfont en tous points aux prescriptions de la Convention et du présent Protocole, et à celles des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer en vigueur qui leur sont applicables.

b) Des visites intermédiaires doivent être effectuées pour les navires-citernes âgés d'au moins dix ans, dans un délai de trois mois avant ou après la date anniversaire du Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge, afin de vérifier que le matériel prescrit au paragraphe a) de la présente règle a été maintenu dans les conditions prévues à la règle 11 du présent chapitre et est en bon état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge qui est délivré conformément à l'alinéa iii) du paragraphe a) de la règle 12 du chapitre I de la Convention.

Règle 10
Visites de la coque, des machines
et du matériel d'armement
des navires de charge

Remplacer le texte actuel de la règle 10 par le suivant:

a) La coque, les machines et le matériel d'armement d'un navire de charge (autre que les articles pour lesquels un Certificat de sécurité de matériel d'armement pour navire de charge, un Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge ou un Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge ont été délivrés) doivent être inspectés après construction et ensuite de la manière que l'Administration juge nécessaire pour s'assurer que leur état est en tous points satisfaisant, et aux intervalles de temps suivants:

- i) aux intervalles de temps spécifiés par l'Administration mais n'excédant pas cinq ans (visites périodiques);
- ii) en plus de ces visites périodiques, un navire-citerne âgé d'au moins dix ans doit être soumis à au moins une visite intermédiaire pendant la durée de validité de son Certificat de sécurité de construction pour navire de charge. Dans les cas où une seule visite intermédiaire est effectuée pendant une période de validité quelconque du certificat, elle ne doit avoir lieu ni avant les six mois qui précèdent ni après les six mois qui suivent la date à laquelle le certificat parvient à la moitié de sa période de validité.

dener Schiffe werden ebenfalls in diese Besichtigungen einbezogen, um zu gewährleisten, daß sie den Vorschriften des Übereinkommens und dieses Protokolls und gegebenenfalls den geltenden Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See in jeder Hinsicht entsprechen.

b) Für Tankschiffe im Alter von zehn und mehr Jahren sind innerhalb von drei Monaten vor oder nach dem Jahrestag der Ausstellung des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe Zwischenbesichtigungen durchzuführen, um sicherzustellen, daß die unter Buchstabe a) beschriebene Ausrüstung nach Regel 11 erhalten worden ist und sich in gutem Betriebszustand befindet. Solche Zwischenbesichtigungen sind in das nach Kapitel I Regel 12 Buchstabe a Ziffer iii des Übereinkommens ausgestellte Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe einzutragen.

Regel 10
Besichtigungen des Schiffskörpers,
der Maschinen und der Ausrüstung
von Frachtschiffen

Der bisherige Wortlaut der Regel 10 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

a) Der Schiffskörper, die Maschinen und die Ausrüstung (außer Gegenständen, für die Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisse, Telegrafiefunk-Sicherheitszeugnisse oder Sprechfunk-Sicherheitszeugnisse für Frachtschiffe ausgestellt werden) eines Frachtschiffs werden bei Fertigstellung und danach in der Weise besichtigt, wie es nach Auffassung der Verwaltung notwendig ist, um einen in jeder Beziehung zufriedenstellenden Zustand derselben zu gewährleisten, und zwar in folgenden Zeitabständen:

- i) in von der Verwaltung festgelegten Zeitabständen, mindestens aber alle fünf Jahre (regelmäßige Besichtigungen);
- ii) zusätzlich zu diesen regelmäßigen Besichtigungen muß ein Tankschiff im Alter von zehn und mehr Jahren während der Geltungsdauer seines Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe mindestens einer Zwischenbesichtigung unterzogen werden. Wird während der Geltungsdauer eines Zeugnisses nur eine solche Zwischenbesichtigung durchgeführt, so darf sie frühestens sechs Monate vor oder spätestens sechs Monate nach Ablauf der halben Geltungsdauer durchgeführt werden.

(b) The initial and periodical survey shall be such as to ensure that the arrangements, material and scantlings of the structure, boilers and other pressure vessels, their appurtenances, main and auxiliary machinery including steering gear and associated control systems, electrical installation and other equipment are in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. Such surveys shall, in the case of tankers, also include inspection of the outside of the ship's bottom, pump rooms, cargo and bunker piping systems, vent piping, pressure vacuum valves and flame screens.

(c) The intermediate survey of tankers of ten years of age and over shall include inspection of steering gear equipment and associated control systems, pump rooms, cargo and bunker piping systems on deck and in pump rooms, vent piping, pressure vacuum valves and flame screens, the electrical installations in dangerous zones, and the outside of the ship's bottom. In addition to the visual inspection of the electrical installation, the insulation resistance of the electrical equipment in dangerous zones is to be tested. If, upon examination, there should be any doubt as to the condition of the piping, extra measures, such as pressure tests and thickness determination, shall be taken as necessary. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Cargo Ship Safety Construction Certificate issued in accordance with Regulation 12 (a) (ii) of Chapter I of the Convention.

(d) A survey, either general or partial according to the circumstances, shall be made when required after an investigation prescribed in Regulation 11 of this Chapter, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the ship is fit to proceed to sea without danger to the ship or persons on board.

b) Les visites initiales et les visites périodiques doivent permettre de s'assurer que la disposition générale, les matériaux et les échantillons de structure, les chaudières et autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, y compris l'appareil à gouverner et les systèmes de commande connexes, l'installation électrique, et toute autre partie de l'armement, sont à tous égards satisfaisants pour assurer le service auquel le navire est destiné. Ces visites doivent, dans le cas des navires-citernes, comprendre également l'inspection de la face externe du fond du navire, des chambres des pompes, des circuits de tuyautages de la cargaison et du combustible, des tuyauteries d'aération, des soupapes à pression/dépression et des écrans à incendie.

c) La visite intermédiaire des navires-citernes âgés d'au moins dix ans doit comprendre l'inspection de l'appareil à gouverner et des systèmes de commande connexes, des chambres des pompes, des circuits de tuyautages de la cargaison et du combustible sur le pont et dans les chambres des pompes, des tuyauteries d'aération, des soupapes à pression/dépression et des écrans à incendie, des installations électriques dans les zones dangereuses et de la face externe du fond du navire. En plus de l'inspection visuelle de l'installation électrique, la résistance d'isolement du matériel électrique dans les zones dangereuses doit être soumise à des essais. Si, après examen, il subsiste un doute quelconque quant à l'état des tuyautages, on doit prendre les mesures complémentaires nécessaires, telles que des essais de pression et la détermination de l'épaisseur. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge délivré conformément à l'alinéa ii) du paragraphe a) de la règle 12 du chapitre I de la Convention.

d) Une visite générale ou partielle, selon le cas, doit être effectuée lorsque cela s'avère nécessaire à la suite d'une enquête prévue à la règle 11 du présent chapitre ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. La visite doit permettre de s'assurer que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et l'exécution des travaux sont à tous points de vue satisfaisants et que le navire peut prendre la mer sans danger pour lui-même ou les personnes à bord.

b) Die erstmalige und regelmäßige Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, daß die allgemeine Anordnung, die Werkstoffart und die Materialstärke der Bauausführung, die Kessel und anderen Druckbehälter nebst Zubehör, die Haupt- und Hilfsmaschinen einschließlich der Ruderanlage und der dazugehörigen Steuersysteme, die elektrischen Anlagen und die sonstige Ausrüstung in jeder Hinsicht zufriedenstellend für den vorgesehenen Verwendungszweck des Schiffes sind. Die Besichtigungen müssen im Fall von Tankschiffen auch die Überprüfung der Außenseite des Schiffsbodens, der Pumpenräume, der Lade- und Bunkerrohrleitungssysteme, der Entlüfterrohre, der Druckvakuumventile und der Flammendurchschlagsicherungen umfassen.

c) Die Zwischenbesichtigung für Tankschiffe im Alter von zehn und mehr Jahren muß die Überprüfung der Ruderanlagenausrüstung und der dazugehörigen Kontrollsysteme, der Pumpenräume, der Lade- und Bunkerrohrleitungssysteme an Deck und in Pumpenräumen, der Entlüfterrohre, der Druckvakuumventile und der Flammendurchschlagsicherungen, der elektrischen Anlagen in Gefahrenzonen und der Außenseite des Schiffsbodens umfassen. Zusätzlich zu der visuellen Überprüfung der elektrischen Anlagen muß der Isolationswiderstand der elektrischen Ausrüstung in Gefahrenzonen erprobt werden. Bestehen nach der Prüfung Zweifel in bezug auf den Zustand der Leitungen, so werden nach Bedarf zusätzliche Maßnahmen wie Druckproben und Bestimmung der Wandstärken durchgeführt. Diese Zwischenbesichtigungen sind in das nach Kapitel I Regel 12 Buchstabe a Ziffer ii) des Übereinkommens ausgestellte Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe einzutragen.

d) Eine allgemeine oder eine Teilbesichtigung hat je nach den Umständen stattzufinden, wenn sie nach einer in Regel 11 vorgeschriebenen Untersuchung erforderlich ist 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 geeignet ist, ohne Gefahr für das Schiff oder die an Bord befindlichen Personen in See zu gehen.

Regulation 11
Maintenance of Conditions
after Survey

The existing text of Regulation 11 is replaced by the following:

(a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the Convention and the present Protocol to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without danger to the ship or persons on board.

(b) After any survey of the ship under Regulations 6, 7, 8, 9 or 10 of Chapter I of the Convention and the present Protocol has been completed, no change shall be made in the structural arrangement, machinery, equipment and other items covered by the survey, without the sanction of the Administration.

(c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered, either of which affects the safety of the ship or the efficiency or completeness of its life-saving appliances or other equipment, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the nominated surveyor or recognized organization responsible for issuing the relevant certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey, as required by Regulations 6, 7, 8, 9 or 10 of Chapter I of the Convention and the present Protocol, is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the Port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such a report has been made.

Regulation 14
Duration and Validity of Certificates

The existing text of Regulation 14 is replaced by the following:

(a) Certificates other than the Cargo Ship Safety Construction Certificate, the Cargo Ship Safety Equipment Certificate and any Exemption Certificate shall be issued for a period not exceeding 12 months. The Cargo Ship Safety Construction Certificate shall be issued for a period not exceeding five years. The Cargo Ship Safety Equipment Certificate shall be issued for a period not exceeding 24 months.

Règle 11
Maintien des conditions
après visite

Remplacer le texte actuel de la règle 11 par le suivant:

a) L'état du navire et de son armement doit être maintenu conformément aux prescriptions de la Convention et du présent Protocole de manière que la sécurité du navire demeure à tous points de vue satisfaisante et que le navire puisse prendre la mer sans danger pour lui-même ou les personnes à bord.

b) Après l'une quelconque des visites prévues aux règles 6, 7, 8, 9 ou 10 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole, aucun changement ne doit être apporté aux dispositions de structure, aux machines, à l'équipement ni aux autres éléments faisant l'objet de la visite, sauf autorisation de l'Administration.

c) Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet la sécurité du navire ou l'efficacité ou l'intégralité des engins de sauvetage ou autres appareils, le capitaine ou le propriétaire du navire doit faire rapport dès que possible à l'Administration, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent, qui doit faire entreprendre une enquête afin de déterminer s'il est nécessaire de procéder à une visite conformément aux prescriptions des règles 6, 7, 8, 9 ou 10 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, le capitaine ou le propriétaire doit également faire rapport immédiatement aux autorités compétentes de l'Etat du port et l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu doit s'assurer qu'un tel rapport a bien été fait.

Règle 14
Durée de validité des certificats

Remplacer le texte actuel de la règle 14 par le suivant:

a) Les certificats autres que le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge, le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge et tous certificats d'exemption ne doivent pas être délivrés pour une durée supérieure à douze mois. Le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge ne doit pas être délivré pour une durée supérieure à cinq ans. Le Certifi-

Regel 11
Erhaltung des bei der Besichtigung
festgestellten Zustands

Der bisherige Wortlaut der Regel 11 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

a) Der Zustand des Schiffes und seiner Ausrüstung muß so erhalten werden, daß er den Bestimmungen des Übereinkommens und dieses Protokolls entspricht, damit sichergestellt wird, daß das Schiff in jeder Hinsicht stets ohne Gefahr für das Schiff oder die an Bord befindlichen Personen in See gehen kann.

b) Nach einer Besichtigung des Schiffes gemäß Kapitel I Regel 6, 7, 8, 9 oder 10 des Übereinkommens und dieses Protokolls dürfen an den baulichen Anordnungen, der Maschinenanlage, den Ausrüstungsgegenständen und den sonstigen Gegenständen, auf die sich die Besichtigung erstreckt hat, ohne Genehmigung der Verwaltung keine Änderungen vorgenommen werden.

c) Wird das Schiff von einem Unfall betroffen oder wird ein Fehler entdeckt, der die Sicherheit des Schiffes oder die Leistungsfähigkeit oder Vollständigkeit seiner Rettungsmittel oder sonstigen Ausrüstung beeinträchtigt, so hat der Kapitän oder Eigentümer des Schiffes bei nächster Gelegenheit die Verwaltung, den ernannten Besichtigter oder die anerkannte Stelle zu unterrichten, die für die Ausstellung des betreffenden Zeugnisses zuständig sind und die Untersuchungen veranlassen, um festzustellen, ob eine Besichtigung nach Kapitel I Regel 6, 7, 8, 9 oder 10 des Übereinkommens und dieses Protokolls erforderlich ist. Befindet sich das Schiff im Hafen einer anderen Vertragspartei, so hat der Kapitän oder Eigentümer auch sofort die zuständigen Behörden des Hafenstaats zu benachrichtigen, und der ernannte Besichtigter oder die anerkannte Stelle vergewissert sich, daß die Benachrichtigung stattgefunden hat.

Regel 14
Geltungsdauer und Gültigkeit
der Zeugnisse

Der bisherige Wortlaut der Regel 14 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

a) Mit Ausnahme des Bau-Sicherheitszeugnisses und des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe sowie der Ausnahmezeugnisse dürfen Zeugnisse nur für einen Zeitabschnitt von höchstens 12 Monaten ausgestellt werden. Das Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe darf nur für einen Zeitabschnitt von höchstens fünf Jahren ausgestellt werden. Das Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Fracht-

Exemption Certificates shall not be valid for longer than the period of the certificates to which they refer.

(b) No extension of the five-year period of validity of the Cargo Ship Safety Construction Certificate shall be permitted.

(c) If a survey takes place within two months before the end of the period for which a Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate or a Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate issued in respect of cargo ships of 300 tons gross tonnage and upwards, but less than 500 tons gross tonnage, was originally issued, that certificate may be withdrawn, and a new certificate may be issued which shall expire 12 months after the end of the said period.

(d) If the ship at the time when a certificate, other than that referred to in paragraph (b) of this Regulation, expires is not in a port of the country in which it is registered or is to be surveyed, the Administration may extend the certificate, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the country in which it is registered or is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(e) No certificate shall be extended under the provisions of paragraph (d) of this Regulation for a longer period than five months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the country in which it is registered or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or country without having obtained a new certificate.

(f) A certificate, other than that referred to in paragraph (b) of this Regulation, which has not been extended under the foregoing provisions of this Regulation, may be extended by the Administration for a period of grace up to one month from the date of expiry stated on it.

(g) A certificate shall cease to be valid:

(i) if the inspections and surveys are not carried out within the periods specified under Regulations 7 (a), 8, 9 and 10 (a) of Chapter I of the Convention and the present Proto-

cat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge ne doit pas être délivré pour une durée supérieure à vingt-quatre mois. Les Certificats d'exemption ne doivent pas avoir une durée de validité supérieure à celle des certificats auxquels ils se réfèrent.

b) Aucune prorogation de la durée de validité de cinq ans du Certificat de sécurité de construction pour navire de charge n'est autorisée.

c) Si une visite a lieu dans les deux mois qui précèdent l'expiration de la période pour laquelle un Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge ou un Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge a été initialement délivré à un navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonnes, mais inférieure à 500 tonnes, ce certificat peut être retiré, et il peut en être délivré un nouveau, dont la validité prend fin douze mois après l'expiration de ladite période.

d) Si, à la date d'expiration d'un certificat autre que celui visé au paragraphe b) de la présente règle, le navire ne se trouve pas dans un port du pays dans lequel il est immatriculé ou dans lequel il doit être visité, l'Administration peut proroger la validité du certificat, mais une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le pays dans lequel il est immatriculé ou dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable.

e) Aucun certificat ne doit être prorogé en vertu des dispositions du paragraphe d) de la présente règle pour une période de plus de cinq mois, et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le pays dans lequel il est immatriculé ou dans le port où il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat.

f) Un certificat, autre que celui visé au paragraphe b) de la présente règle, qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions précédentes de la présente règle peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat.

g) Un certificat cesse d'être valable:

i) si les inspections et les visites n'ont pas été effectuées dans les délais spécifiés à l'alinéa a) de la règle 7, aux règles 8 et 9 et à l'alinéa a) de la règle 10 du chapitre I

schiffe darf 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) Eine Verlängerung der fünfjährigen Geltungsdauer des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe ist nicht zulässig.

c) Findet innerhalb von zwei Monaten vor Ablauf des Zeitabschnitts, für den ursprünglich ein Telegrafiefunk-Sicherheitszeugnis oder ein Sprechfunk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 300 und mehr, jedoch weniger als 500 RT 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.

d) Befindet sich ein Schiff zu dem Zeitpunkt, in dem ein Zeugnis, ausgenommen das unter Buchstabe b bezeichnete, ungültig wird, nicht in einem Hafen des Staates, in dessen Schiffsregister es eingetragen ist oder in dem es besichtigt werden soll, so kann die Verwaltung das Zeugnis verlängern; 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.

e) Eine Verlängerung nach Buchstabe d darf sich auf höchstens fünf Monate erstrecken; ein Schiff, dem eine 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.

f) Ein Zeugnis, ausgenommen das unter Buchstabe b bezeichnete, das nicht nach den obengenannten Bestimmungen verlängert worden ist, kann durch die Verwaltung um eine Nachfrist von höchstens einem Monat über den auf dem Zeugnis angegebenen Zeitpunkt seines Ablaufs hinaus verlängert werden.

g) Ein Zeugnis wird ungültig.

i) wenn die Überprüfungen und Besichtigungen nicht innerhalb der nach Kapitel I Regel 7 Buchstabe a, Regel 8, Regel 9 und Regel 10 Buchstabe a des Übereinkommens

col or as they may have been extended in accordance with paragraphs (d), (e) or (f) of this Regulation, or

- (ii) upon transfer of the ship to the flag of another Government. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of Regulation 11 (a) and (b) of this Chapter. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificates carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

de la Convention et du présent Protocole ou pendant la période de prorogation prévue conformément aux dispositions des paragraphes d), e) ou f) de la présente règle; ou

- ii) si un navire passe sous le pavillon d'un autre gouvernement. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si le gouvernement délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait aux prescriptions des paragraphes a) et b) de la règle 11 du présent chapitre. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre pavillon adresse dès que possible à l'Administration des copies des certificats dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite, le cas échéant.

und dieses Protokolls festgelegten Zeitabschnitte bzw. innerhalb der nach Buchstabe d, e oder f verlängerten Zeitabschnitte durchgeführt werden;

- ii) sobald das Schiff zur Flagge einer anderen Regierung überwechselt. Ein neues Zeugnis wird nur ausgestellt, wenn die das neue Zeugnis ausstellende Regierung sich vergewissert hat, daß das Schiff den Erfordernissen der Regel 11 Buchstaben a und b entspricht. Bei einem Überwechseln zwischen Vertragsparteien übermittelt die Regierung der Vertragspartei, deren Flagge das Schiff bisher zu führen berechtigt war, wenn sie innerhalb von drei Monaten nach dem Überwechseln darum ersucht wird, der Verwaltung so bald wie möglich Abschriften der Zeugnisse, die das Schiff vor dem Überwechseln mitführte, sowie, falls vorhanden, Abschriften der entsprechenden Besichtigungsberichte.

**Regulation 19
Control**

The existing text of Regulation 19 is replaced by the following:

(a) Every ship when in a port of another Party is subject to control by officers duly authorized by such Government in so far as this control is directed towards verifying that the certificates issued under Regulation 12 or Regulation 13 of Chapter I of the Convention are valid.

(b) Such certificates, if valid, shall be accepted unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or of its equipment does not correspond substantially with the particulars of any of the certificates or that the ship and its equipment are not in compliance with the provisions of Regulation 11 (a) and (b) of this Chapter.

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

(d) In the event of this control giving rise to an intervention of any kind, the officer carrying out the control shall forthwith inform, in writing, the Consul or, in his absence, the nearest diplomatic representative of

**Règle 19
Contrôle**

Remplacer le texte actuel de la règle 19 par le suivant:

a) Tout navire est sujet, dans un port d'une autre Partie, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement dans la mesure où ce contrôle a pour objet de vérifier que les certificats délivrés en vertu de la règle 12 ou de la règle 13 du chapitre I de la Convention sont en cours de validité.

b) Ces certificats, s'ils sont en cours de validité, doivent être acceptés à moins qu'il n'existe de bonnes raisons de penser que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications de l'un quelconque de ces certificats ou que le navire et son armement ne satisfont pas aux dispositions des paragraphes a) et b) de la règle 11 du présent chapitre.

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

d) Dans le cas où le contrôle donnerait lieu à une intervention quelconque, le fonctionnaire exerçant le contrôle doit informer immédiatement et par écrit le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique

**Regel 19
Kontrolle**

Der bisherige Wortlaut der Regel 19 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

a) Jedes Schiff unterliegt im Hafen einer anderen Vertragspartei der Kontrolle durch ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete der betreffenden Regierung insoweit, als diese Kontrolle der Feststellung dient, daß die nach Kapitel I Regel 12 oder 13 des Übereinkommens ausgestellten Zeugnisse gültig sind.

b) Diese Zeugnisse sind, wenn sie gültig sind, anzuerkennen, sofern nicht triftige Gründe für die Annahme bestehen, daß der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung im wesentlichen nicht den Angaben eines der Zeugnisse entspricht oder daß das Schiff und seine Ausrüstung nicht Regel 11 Buchstaben a und b entsprechen.

c) Unter den unter Buchstabe b genannten Umständen oder wenn ein Zeugnis abgelaufen oder ungültig geworden ist, trifft der die Kontrolle durchführende Bedienstete Maßnahmen, um ein Auslaufen des Schiffes so lange zu verhindern, bis es ohne Gefahr für das Schiff oder die an Bord befindlichen Personen in See gehen oder den Hafen verlassen kann, um sich zu der geeigneten Reparaturwerkstatt zu begeben.

d) Gibt die Kontrolle Anlaß zum Einschreiten, so unterrichtet der die Kontrolle durchführende Bedienstete umgehend schriftlich den Consul oder in dessen Abwesenheit den nächsten diplomatischen Vertreter des Staates,

the State whose flag the ship is entitled to fly of all the circumstances in which intervention was deemed necessary. In addition, nominated surveyors or recognized organizations responsible for the issue of the certificates shall also be notified. The facts concerning the intervention shall be reported to the Organization.

(e) The Port State authority concerned shall notify all relevant information about the ship to the authorities of the next port of call, in addition to parties mentioned in paragraph (d) of this Regulation, if it is unable to take action as specified in paragraphs (c) and (d) of this Regulation or if the ship has been allowed to proceed to the next port of call.

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

de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon, de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire. En outre, les inspecteurs désignés ou les organismes reconnus qui sont chargés de la délivrance des certificats doivent également être avisés. Il doit être fait rapport à l'Organisation des faits concernant cette intervention.

e) L'autorité de l'Etat du port concerné doit communiquer tous les renseignements pertinents intéressant le navire aux autorités du port d'escale suivant, ainsi qu'aux personnes et organismes mentionnés au paragraphe d) de la présente règle, si elle ne peut prendre les mesures spécifiées aux paragraphes c) et d) de la présente règle ou si le navire a été autorisé à se rendre au port d'escale suivant.

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

dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, über alle Umstände, unter denen ein Einschreiten für notwendig gehalten wurde. Außerdem werden auch die für die Ausstellung der Zeugnisse verantwortlichen ernannten Besichtigter und anerkannten Stellen unterrichtet. Der Organisation ist ein Bericht über den Tatbestand im Zusammenhang mit dem Einschreiten vorzulegen.

e) Die Behörde des betreffenden Hafenstaats teilt außer den unter Buchstabe d) genannten Parteien auch den Behörden des nächsten Anlaufhafens alle einschlägigen Angaben über das Schiff mit, wenn sie nicht nach den Buchstaben c) und d) tätig werden kann oder wenn dem Schiff die Weiterfahrt zum nächsten Anlaufhafen gestattet worden ist.

f) Bei der Ausübung der Kontrolle nach dieser Regel sind alle nur möglichen Anstrengungen zu unternehmen, um ein unangemessenes Fest- oder Aufhalten des Schiffes zu verhindern. Wird ein Schiff dadurch in unangemessener Weise fest- oder aufgehalten, so hat es Anspruch auf Ersatz des erlittenen Verlusts oder Schadens.

Chapter II-1
Construction —
Subdivision and Stability,
Machinery and
Electrical Installations

Part A
General

Regulation 1
Application

The following sub-paragraphs are added to the existing text of paragraph (b):

- (iii) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (ii) of this paragraph and sub-paragraph (a) (iii) of this Regulation, for the purposes of paragraph (d) of Regulation 29 of this Chapter, a new tanker means a tanker:
- (1) for which the building contract is placed after 1 June 1979; or
 - (2) in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or
 - (3) the delivery of which is after 1 June 1982; or
 - (4) which has undergone an alteration or modification of a major character:

Chapitre II-1
Construction —
Compartmentage et stabilité,
machines et installations
électriques

Partie A
Généralités

Règle 1
Application

Ajouter les alinéas suivants au paragraphe b) actuel:

- iii) Nonobstant les dispositions de l'alinéa ii) du présent paragraphe et de l'alinéa iii) du paragraphe a) de la présente règle, aux fins du paragraphe d) de la règle 29 du présent chapitre, un navire-citerne neuf désigne un navire-citerne:
- 1) dont le contrat de construction est passé après le 1^{er} juin 1979; ou
 - 2) en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent après le 1^{er} janvier 1980; ou
 - 3) dont la livraison s'effectue après le 1^{er} juin 1982; ou
 - 4) qui a subi un changement ou une modification de caractère important:

Kapitel II-1
Bauart der Schiffe —
Unterteilung und Stabilität,
Maschinen und elektrische Anlagen

Teil A
Allgemeines

Regel 1
Anwendung

Dem bisherigen Wortlaut des Buchstabens b) werden folgende Ziffern angefügt:

- iii) Ungeachtet der Ziffer ii) und des Buchstabens a) Ziffer iii) bezeichnet für die Zwecke der Regel 29 Buchstabe d) der Ausdruck „neues Tankschiff“ ein Tankschiff,
1. für das der Bauauftrag nach dem 1. Juni 1979 erteilt wird;
 2. falls kein Bauauftrag vorliegt, dessen Kiel nach dem 1. Januar 1980 gelegt wird oder das sich nach diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet;
 3. das nach dem 1. Juni 1982 abgeliefert wird oder
 4. an dem ein Umbau oder eine Änderung größerer Art vorgenommen worden ist,

- | | | |
|---|---|---|
| <p>(a) for which the contract is placed after 1 June 1979; or</p> <p>(b) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or</p> <p>(c) which is completed after 1 June 1982.</p> | <p>a) dont le contrat est passé après le 1^{er} juin 1979; ou</p> <p>b) en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1^{er} janvier 1980; ou</p> <p>c) qui est achevé après le 1^{er} juin 1982.</p> | <p>a) für die der Auftrag nach dem 1. Juni 1979 erteilt wird;</p> <p>b) falls kein Auftrag vorliegt, deren Bauarbeiten nach dem 1. Januar 1980 begonnen werden oder</p> <p>c) die nach dem 1. Juni 1982 beendet werden.</p> |
| <p>(iv) For the purposes of paragraph (d) of Regulation 29 of this Chapter, an existing tanker is a tanker which is not a new tanker as defined in sub-paragraph (iii) of this paragraph.</p> | <p>iv) Aux fins du paragraphe d) de la règle 29 du présent chapitre, un navire-citerne existant est un navire-citerne qui n'est pas un navire-citerne neuf tel que défini à l'alinéa iii) du présent paragraphe.</p> | <p>iv) Für die Zwecke der Regel 29 Buchstabe d ist ein vorhandenes Tankschiff ein Tankschiff, das kein neues Tankschiff im Sinne der Ziffer iii des vorliegenden Buchstabs ist.</p> |
| <p>(v) For the purposes of sub-paragraph (iii) of this paragraph, conversion of an existing tanker of 20,000 metric tons deadweight and upwards to meet the requirements of the present Protocol or the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, shall not be deemed to constitute an alteration or modification of a major character.</p> | <p>v) Aux fins de l'alinéa iii) du présent paragraphe, la transformation subie par un navire-citerne existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques dans le but de satisfaire aux prescriptions du présent Protocole ou du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ne doit pas être considérée comme constituant un changement ou une modification de caractère important.</p> | <p>v) Für die Zwecke der Ziffer iii gilt ein Umbau eines vorhandenen Tankschiffs von 20 000 metrische Tonnen und mehr Tragfähigkeit zur Erfüllung der Vorschriften dieses Protokolls oder des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe nicht als Umbau oder Änderung größerer Art.</p> |

Regulation 2
Definitions

The following paragraphs are added to the existing text:

- (k) The remote steering gear control system is the means by which required rudder movements are transmitted from the navigating bridge to the steering gear power unit controls.
- (l) The main steering gear is the machinery, the steering gear power units, if any, and ancillary equipment and the means of applying torque to the rudder stock (e. g. tiller or quadrant) necessary for effecting movement of the rudder for the purpose of steering the ship under normal service conditions.
- (m) The steering gear power unit is:
- (i) in the case of electric steering gear, an electric motor and its associated electrical equipment;
 - (ii) in the case of electro-hydraulic steering gear, an electric motor and its associated electrical equipment and connected pump;
 - (iii) in the case of other hydraulic steering gear, a driving engine and connected pump.

Règle 2
Définitions

Ajouter les paragraphes suivants au texte actuel:

- k) Le système de commande à distance de l'appareil à gouverner est le dispositif qui permet de transmettre les mouvements requis du gouvernail de la passerelle de navigation aux commandes du groupe moteur de l'appareil à gouverner.
- l) L'appareil à gouverner principal comprend les éléments mécaniques, les groupes moteurs de l'appareil à gouverner, s'il en existe, et le matériel connexe ainsi que les moyens permettant d'appliquer le couple sur la mèche du gouvernail (la barre franche ou le secteur du gouvernail, par exemple), qui sont nécessaires pour déplacer le gouvernail en vue de manœuvrer le navire dans les conditions normales de service.
- m) Le groupe moteur de l'appareil à gouverner se compose:
- i) dans le cas des appareils à gouverner électriques, d'un moteur électrique et de l'équipement électrique connexe;
 - ii) dans le cas des appareils à gouverner électrohydrauliques, d'un moteur électrique et de l'équipement électrique connexe ainsi que de la pompe qui lui est reliée;
 - iii) dans le cas d'autres appareils à gouverner hydrauliques, d'un moteur d'entraînement et de la pompe qui lui est reliée.

Regel 2
Begriffsbestimmungen

Dem bisherigen Wortlaut werden folgende Buchstaben angefügt:

- k) Das Fernsteuersystem der Ruderanlage ist die Einrichtung, durch die geforderte Ruderbewegungen von der Kommandobrücke aus auf die Steuerorgane der Ruderkraftantriebsanlage übermittelt werden.
- l) Die Hauptruderanlage besteht aus maschinellen Einrichtungen, gegebenenfalls den Kraftantrieben für die Ruderanlage sowie ergänzender Ausrüstung und Bauteilen zur Einleitung des Drehmoments am Ruderschaft (z. B. Ruderpinne oder -quadrant), die zum Ruderlegen unter normalen Betriebsbedingungen notwendig sind.
- m) Der Kraftantrieb für die Ruderanlage ist
- i) im Fall einer elektrischen Ruderanlage ein Elektromotor und die dazugehörige elektrische Ausrüstung;
 - ii) im Fall einer elektrohydraulischen Ruderanlage ein Elektromotor und die dazugehörige elektrische Ausrüstung sowie die zugehörige Pumpe;
 - iii) im Fall sonstiger hydraulischer Ruderanlagen eine Antriebsmaschine sowie die zugehörige Pumpe.

- (n) The auxiliary steering gear is that equipment which is provided for effecting movement of the rudder for the purpose of steering the ship in the event of failure of the main steering gear.

- n) L'appareil à gouverner auxiliaire est le matériel qui est prévu pour déplacer le gouvernail en vue de manœuvrer le navire en cas de défaillance de l'appareil à gouverner principal.

- n) Die Hilfsrudderanlage ist die Einrichtung, die zum Ruderlegen im Fall des Versagens der Hauptrudderanlage dient.

Part C

Machinery and Electrical Installations

Regulation 29 Steering Gear

The following paragraph is added to the existing text.

(d) Tankers only

- (i) the following shall apply to every new tanker of 10,000 tons gross tonnage and upwards and, not later than two years from the date of entry into force of the present Protocol, to every existing tanker of 10,000 tons gross tonnage and upwards:

- (1) two remote steering gear control systems shall be provided, each of which shall be operable separately from the navigating bridge. This does not require duplication of the steering wheel or steering lever. In the event of failure of the remote steering gear control system in operation, the other system shall be capable of being brought into immediate operation from a position on the navigating bridge. Each remote steering gear control system, if electric, shall be served by its own separate circuit supplied from the steering gear power circuit from a point within the steering gear compartment. In the event of failure of electrical power supply to a remote steering gear control system an alarm shall be given on the navigating bridge. The alarms required in this sub-paragraph shall be both audible and visual and situated in a position on the navigating bridge where they can be readily observed;

- (2) control of the main steering gear shall also be pro-

Partie C

Machines et installations électriques

Règle 29 Appareil à gouverner

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel:

(d) Navires-citernes uniquement

- i) Les dispositions ci-après s'appliquent à tous les navires-citernes neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux et, deux ans au plus après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, à tous les navires-citernes existants d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux:

- 1) il doit être prévu deux systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner pouvant chacun être mis en marche séparément à partir de la passerelle de navigation. Toutefois, il n'est pas nécessaire que la roue ou le levier du gouvernail soit installé en double. En cas de défaillance du système de commande à distance de l'appareil à gouverner en fonctionnement, l'autre système doit pouvoir être mis immédiatement en action à partir d'un endroit situé sur la passerelle de navigation. Chaque système de commande à distance de l'appareil à gouverner, s'il est électrique, doit être alimenté par son propre circuit raccordé au circuit du groupe moteur de l'appareil à gouverner en un point situé dans le local de l'appareil à gouverner. En cas de défaillance de la source d'énergie électrique qui alimente un système de commande à distance de l'appareil à gouverner, une alarme doit être déclenchée sur la passerelle de navigation. Les alarmes prescrites au présent alinéa doivent être à la fois sonores et visuelles et doivent être situées à un endroit sur la passerelle de navigation où elles peuvent être facilement observées;

- 2) il doit y avoir également dans le local de l'appareil à

Teil C

Maschinen und elektrische Anlagen

Regel 29 Rudderanlage

Dem bisherigen Wortlaut wird folgender Buchstabe angefügt:

(d) Nur für Tankschiffe

- i) Die folgenden Bestimmungen gelten für jedes neue Tankschiff mit einem Bruttoreumgehalt von 10 000 und mehr RT und spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Protokolls für jedes vorhandene Tankschiff mit einem Bruttoreumgehalt von 10 000 und mehr RT:

1. Es sind zwei Ruderfernsteuersysteme vorzusehen, von denen jedes getrennt von der Kommandobrücke aus bedient werden kann. Dies bedeutet nicht, daß zwei Steuerräder oder Steuerhebel vorhanden sein müssen. Bei Ausfall des in Betrieb befindlichen Ruderfernsteuersystems muß das andere System von einer Stelle auf der Kommandobrücke aus sofort in Betrieb genommen werden können. Jedes Ruderfernsteuersystem, das elektrisch betrieben wird, muß einen eigenen getrennten Stromkreis haben, der von dem Kraftstromkreis der Ruderanlage von einer Stelle innerhalb des Rudermaschinenraums aus gespeist wird. Bei Ausfall der Stromversorgung eines Ruderfernsteuersystems muß auf der Kommandobrücke ein Warnsignal ausgelöst werden. Bei den unter dieser Nummer geforderten Warnsignalen muß es sich um Schall- und Lichtzeichen handeln, die an einer Stelle auf der Kommandobrücke ausgelöst werden, wo sie leicht zu bemerken sind;

2. eine Steuereinrichtung für die Hauptrudderanlage ist

- vided in the steering gear compartment;
- (3) means shall be provided in the steering gear compartment to disconnect the remote steering gear control system from the power circuit;
- (4) a means of communication shall be provided between the navigating bridge and the steering gear compartment;
- (5) the exact angular position of the rudder shall be indicated on the navigating bridge. The rudder angle indication shall be independent of the remote steering gear control system; and
- (6) the angular position of the rudder shall be recognizable in the steering gear compartment.
- (ii) In every new tanker of 10,000 tons gross tonnage and upwards, in addition to the requirements of paragraph (a) and sub-paragraph (d) (i) of this Regulation, the following shall apply:
- (1) the main steering gear shall comprise two or more identical power units and it shall be capable of operating the rudder as required by sub-paragraph (d) (ii) (2) of this Regulation while operating with one or more power units. As far as reasonable and practicable, the main steering gear shall be so arranged that a single failure in its piping or in one of the power units will not impair the integrity of the remaining part of the steering gear. All mechanical couplings which are part of the steering gear and the mechanical connexion with any remote steering gear control system, if any, shall be of sound and reliable construction of the satisfaction of the Administration;
- (2) the main steering gear shall, with the ship at its deepest sea-going draught, be capable of putting the rudder over from 35 degrees on one side to 35
- gouverner une commande de l'appareil à gouverner principal;
- 3) des moyens doivent être prévus dans le local de l'appareil à gouverner pour découpler le système de commande à distance de l'appareil à gouverner du circuit groupe moteur;
- 4) un moyen de communication doit être prévu entre la passerelle de navigation et le local de l'appareil à gouverner;
- 5) la position angulaire exacte du gouvernail doit être indiquée sur la passerelle de navigation. L'indicateur de l'angle du gouvernail doit être indépendant du système de commande à distance de l'appareil à gouverner; et
- 6) il doit être possible de vérifier la position angulaire du gouvernail dans le local de l'appareil à gouverner.
- ii) Les dispositions ci-après s'appliquent, en plus des dispositions du paragraphe a) et de l'alinéa i) du paragraphe d) de la présente règle, à tous les navires-citernes neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux:
- 1) l'appareil à gouverner principal doit comprendre deux groupes moteurs identiques ou davantage et doit pouvoir actionner le gouvernail conformément aux dispositions de l'alinéa ii) 2) du paragraphe d) de la présente règle lorsqu'il fonctionne avec un ou plusieurs groupes moteurs. Dans la mesure où cela est raisonnable et possible, l'appareil à gouverner principal doit être disposé de manière qu'une seule défaillance de ses tuyautages ou de l'un des groupes moteurs ne nuise pas à l'intégrité du reste de l'appareil à gouverner. Tous les raccords mécaniques faisant partie de l'appareil à gouverner et les liaisons mécaniques avec un système quelconque de commande à distance de l'appareil à gouverner, s'il en existe, doivent être de construction jugée robuste et sûre par l'Administration;
- 2) l'appareil à gouverner principal doit pouvoir orienter le gouvernail de la position 35 degrés d'un bord à la position 35 degrés de l'autre bord lorsque le navire fait
- auch im Rudermaschinenraum vorzusehen;
3. im Rudermaschinenraum sind Einrichtungen zur Trennung des Ruderfernsteuersystems vom Kraftstromkreis vorzusehen;
4. es ist eine Verständigungsmöglichkeit zwischen der Kommandobrücke und dem Rudermaschinenraum vorzusehen;
5. die genaue Ruderlage muß auf der Kommandobrücke angezeigt werden. Die Ruderlagenanzeige muß vom Ruderfernsteuersystem unabhängig sein, und
6. die Ruderlage muß im Rudermaschinenraum erkennbar sein.
- ii) Bei jedem neuen Tankschiff mit einem Bruttoreumgehalt von 10 000 und mehr RT gilt zusätzlich zu den Anforderungen des Buchstabens a und des Buchstabens d Ziffer i folgendes:
1. Die Hauptrudderanlage muß zwei oder mehr gleiche Kraftantriebseinheiten haben und das Ruder entsprechend Buchstabe d Ziffer II Nummer 2 betätigen können, während eine oder mehrere Kraftantriebseinheiten in Betrieb sind. Soweit zweckmäßig und durchführbar, ist die Hauptrudderanlage so auszulegen, daß eine einzelne Störung in ihrem Rohrleitungssystem oder in einer der Kraftantriebseinheiten die Funktionsfähigkeit der übrigen Teile der Rudderanlage nicht beeinträchtigt. Alle mechanischen Kupplungen, die Teil der Rudderanlage sind, und die mechanischen Verbindungen zu einem etwaigen Ruderfernsteuersystem müssen von einwandfreier und zuverlässiger Bauart sein und den Anforderungen der Verwaltung entsprechen;
2. die Hauptrudderanlage muß bei größtem Betriebstiefgang und höchster Dienstgeschwindigkeit voraus das Ruder von 35 Grad auf einer Seite auf 35 Grad nach der

- degrees on the other side with the ship running ahead at maximum service speed. The rudder shall be capable of being put over from 35 degrees on either side to 30 degrees on the other side in not more than 28 seconds, under the same conditions;
- (3) the main steering gear shall be operated by power where necessary to fulfil the requirements of subparagraph (d) (ii) (2) of this Regulation;
- (4) the main steering gear power units shall be arranged to start automatically when power is restored after a power failure;
- (5) in the event of failure of any of the steering gear power units an alarm shall be given on the navigating bridge. Every steering gear power unit shall be capable of being brought into operation either automatically or manually from a position on the navigating bridge; and
- (6) an alternative power supply, at least sufficient to supply a steering gear power unit so as to enable it to move the rudder as specified below, and also to supply its associated remote steering gear control system and the rudder angle indicator, shall be provided, automatically, within 45 seconds, either from the emergency source of electrical power, or from another independent source of power located in the steering gear compartment. This independent source of power shall be used only for this purpose and shall have a capacity sufficient for half an hour of continuous operation. The steering gear power unit, when being supplied by the alternative power supply, shall at least be capable of putting the rudder over from 15 degrees on one side to 15 degrees on the other side in not more than 60 seconds with
- route à son plus grand tirant d'eau et à la vitesse maximale de service en marche avant. Le gouvernail doit pouvoir être orienté de la position 35 degrés d'un bord à la position 30 degrés de l'autre bord en 28 secondes au plus dans les mêmes conditions;
- 3) l'appareil à gouverner principal doit être actionné par une source d'énergie lorsque cela est nécessaire pour satisfaire aux dispositions de l'alinéa ii) 2) du paragraphe d) de la présente règle;
- 4) les groupes moteurs de l'appareil à gouverner principal doivent être réalisés de manière à se mettre en marche automatiquement lorsque l'énergie est rétablie après une panne d'alimentation en énergie;
- 5) en cas de défaillance de l'un quelconque des groupes moteurs de l'appareil à gouverner, une alarme doit être déclenchée sur la passerelle de navigation. Chaque groupe moteur de l'appareil à gouverner doit pouvoir être mis en marche soit automatiquement, soit manuellement à partir d'un endroit situé sur la passerelle de navigation; et
- 6) une autre alimentation en énergie, suffisante au moins pour desservir un groupe moteur de l'appareil à gouverner et lui permettre de déplacer le gouvernail ainsi qu'il est spécifié ci-après, et suffisante également pour alimenter le système connexe de commande à distance de l'appareil à gouverner et l'indicateur de l'angle du gouvernail, doit être fournie automatiquement, dans un délai de 45 secondes, à partir soit de la source d'énergie électrique de secours, soit d'une autre source d'énergie indépendante située dans le local de l'appareil à gouverner. Cette source d'énergie indépendante ne doit être utilisée qu'à cette fin et doit pouvoir fonctionner de manière continue pendant une demi-heure. Le groupe moteur de l'appareil à gouverner, lorsqu'il est desservi par l'autre alimentation en énergie, doit pouvoir au moins orienter le gouvernail de la
- anderen Seite legen können. Das Ruder muß von 35 Grad auf einer Seite auf 30 Grad nach der anderen Seite unter denselben Bedingungen in nicht mehr als 28 Sekunden gelegt werden können;
3. die Hauptrudderanlage muß Kraftantrieb haben, wenn dies notwendig ist, um die Anforderungen des Buchstabens d Ziffer ii Nummer 2 zu erfüllen;
4. die Kraftantriebe für die Hauptrudderanlage sind so auszulegen, daß sie nach einem Stromausfall bei Wiederkehr des Stromes selbsttätig anlaufen;
5. beim Ausfall eines der Kraftantriebe für die Ruderanlage muß auf der Kommando- brücke ein Warnsignal ausgelöst werden. Jeder Kraftantrieb für die Ruderanlage muß entweder selbsttätig oder von Hand von einer Stelle auf der Kommando- brücke aus in Betrieb gesetzt werden können;
6. eine zweite Stromversorgung, die mindestens ausreicht, um eine Ruderkraftantriebsanlage so zu versorgen, daß sie das Ruder wie nachstehend angegeben bewegen kann, und auch die dazugehörige Ruderfernsteueranlage und die Ruderlagenanzeige zu versorgen, muß selbsttätig innerhalb von 45 Sekunden entweder durch die Notstromquelle oder durch eine andere im Rudermaschinenraum befindliche unabhängige Stromquelle zur Verfügung stehen. Diese unabhängige Stromquelle darf nur für diesen Zweck verwendet werden und muß eine Kapazität haben, die für einen halbstündigen ununterbrochenen Betrieb ausreicht. Der Kraftantrieb für die Ruderanlage muß, wenn er von der zweiten Stromversorgung gespeist wird, mindestens in der Lage sein, das Ruder von 15 Grad auf einer Seite auf 15 Grad nach der anderen Seite in höchstens 60 Sekunden zu legen, wenn das

the ship at its deepest sea-going draught while running at one half of its maximum service speed ahead or 7 knots, whichever is the greater.

position 15 degrés d'un bord à la position 15 degrés de l'autre bord en 60 secondes au plus lorsque le navire fait route à son plus grand tirant d'eau et à une vitesse égale à la moitié de sa vitesse maximale de service en marche avant ou 7 nœuds, si cette valeur est supérieure.

Schiff bei größtem Betriebs-tiefgang mit der Hälfte seiner höchsten Dienstgeschwindigkeit voraus oder 7 Knoten fährt, je nachdem, welcher Wert größer ist.

Chapter II-2
Construction —
Fire Protection, Fire Detection
and Fire Extinction

Part A
General

Regulation 1
Application

The following sub-paragraphs are added to the existing text of paragraph (a):

(iv) Notwithstanding the provisions of sub-paragraphs (ii) and (iii) of this paragraph, for the purposes of paragraph (a) (ii) of Regulation 55 and of Regulation 60 of this Chapter, a new tanker means a tanker:

- (1) for which the building contract is placed after 1 June 1979; or
- (2) in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or
- (3) the delivery of which is after 1 June 1982; or
- (4) which has undergone an alteration or modification of a major character:
 - (a) for which the contract is placed after 1 June 1979; or
 - (b) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or
 - (c) which is completed after 1 June 1982.

(v) For the purposes of paragraph (a) (ii) of Regulation 55 and of Regulation 60 of this Chapter, an existing tanker is a tanker which is not a new tanker as defined in sub-paragraph (iv) of this paragraph.

(vi) For the purposes of sub-paragraph (iv) of this paragraph, conversion of an existing tanker of 20,000 metric tons deadweight and upwards to meet the requirements of the present Protocol or

Chapitre II-2
Construction —
Prévention, détection
et extinction de l'incendie

Partie A
Généralités

Règle 1
Application

Ajouter les alinéas suivants au paragraphe a) actuel:

iv) Nonobstant les dispositions des alinéas ii) et iii) du présent paragraphe, aux fins de l'alinéa ii) du paragraphe a) de la règle 55 et de la règle 60 du présent chapitre, un navire-citerne neuf désigne un navire-citerne:

- 1) dont le contrat de construction est passé après le 1^{er} juin 1979; ou
- 2) en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent après le 1^{er} janvier 1980; ou
- 3) dont la livraison s'effectue après le 1^{er} juin 1982; ou
- 4) qui a subi un changement ou une modification de caractère important:
 - a) dont le contrat est passé après le 1^{er} juin 1979, ou
 - b) en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1^{er} janvier 1980; ou
 - c) qui est achevé après le 1^{er} juin 1982.

v) Aux fins de l'alinéa ii) du paragraphe a) de la règle 55 et de la règle 60 du présent chapitre, un navire-citerne existant est un navire-citerne qui n'est pas un navire-citerne neuf tel que défini à l'alinéa iv) du présent paragraphe.

vi) Aux fins de l'alinéa iv) du présent paragraphe, la transformation subie par un navire-citerne existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques dans le but de satisfaire

Kapitel II-2
Bauart der Schiffe —
Brandschutz, Feueranzeige
und Feuerlöschung

Teil A
Allgemeine Bestimmungen

Regel 1
Anwendung

Dem bisherigen Wortlaut des Buchstabens a werden folgende Ziffern angefügt:

iv) Ungeachtet der Ziffern ii und iii bezeichnet für die Zwecke der Regel 55 Buchstabe a Ziffer ii und der Regel 60 der Ausdruck „neues Tankschiff“ ein Tankschiff,

1. für das der Bauauftrag nach dem 1. Juni 1979 erteilt wird;
2. falls kein Bauauftrag vorliegt, dessen Kiel nach dem 1. Januar 1980 gelegt wird oder das sich nach diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet;
3. das nach dem 1. Juni 1982 abgeliefert wird oder
4. an dem ein Umbau oder eine Änderung größerer Art vorgenommen worden ist,
 - a) für die der Auftrag nach dem 1. Juni 1979 erteilt wird;
 - b) falls kein Auftrag vorliegt, deren Bauarbeiten nach dem 1. Januar 1980 begonnen werden, oder
 - c) die nach dem 1. Juni 1982 beendet werden.

v) Für die Zwecke der Regel 55 Buchstabe a Ziffer ii und der Regel 60 ist ein vorhandenes Tankschiff ein Tankschiff, das kein neues Tankschiff im Sinne der Ziffer iv ist.

vi) Für die Zwecke der Ziffer iv gilt ein Umbau eines vorhandenen Tankschiffs von 20 000 metrische Tonnen und mehr Tragfähigkeit zur Erfüllung der Vorschriften dieses Protokolls oder des Protokolls

the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 shall not be deemed to constitute an alteration or modification of a major character.

aux prescriptions du présent Protocole ou du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ne doit pas être considérée comme constituant un changement ou une modification de caractère important.

von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe nicht als Umbau oder Änderung größerer Art.

Regulation 3 Definitions

The existing text of paragraph (v) is replaced by the following:

- (v) "Lightweight" means the displacement of a ship in metric tons without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.

The following paragraph is added to the existing text:

- (x) "Crude oil" means any oil occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:
- (i) crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and
 - (ii) crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

Part E

Fire Safety Measures for Tankers

Regulation 55 Application

The existing text of this Regulation is replaced by the following:

- (a) Unless expressly provided otherwise:
- (i) this Part shall apply to all new tankers carrying crude oil and petroleum products having a flash-point not exceeding 60 °C (140 °F) (closed cup test) as determined by an approved flashpoint apparatus and a Reid vapour pressure which is below atmospheric pressure and other liquid products having a similar fire hazard; and
 - (ii) in addition, all ships covered by this Part shall comply with the requirements of Regulations 52, 53 and 54 of Chapter II-2 of the Convention except that fixed gas fire-extinguishing systems for cargo spaces shall not be used for

Règle 3 Définitions

Remplacer le paragraphe v) actuel par le suivant:

- v) Le « poids léger » est le déplacement d'un navire en tonnes métriques, à l'exclusion de la cargaison, du combustible liquide, de l'huile de graissage, de l'eau de ballast, de l'eau douce et de l'eau d'alimentation des chaudières dans les caisses, des provisions de bord, ainsi que des passagers, de l'équipage et de leurs effets.

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel:

- x) Le « pétrole brut » est tout mélange liquide d'hydrocarbures se trouvant à l'état naturel dans la terre, qu'il soit ou non traité en vue de son transport, et comprend:
- i) le pétrole brut dont certaines fractions distillées ont pu être extraites, et
 - ii) le pétrole brut auquel certaines fractions distillées ont pu être ajoutées.

Partie E

Mesures de protection contre l'incendie applicables aux navires-citernes

Règle 55 Champ d'application

Remplacer le texte actuel de la présente règle par le suivant:

- a) Sauf disposition expresse contraire:
- i) la présente partie s'applique à tous les navires-citernes neufs qui transportent du pétrole brut et des produits pétroliers ayant un point d'éclair, déterminé à l'aide d'un appareil agréé, n'excédant pas 60 °C (140 °F) (essai en creuset fermé) et une tension de vapeur Reid inférieure à la pression atmosphérique, ainsi que d'autres produits liquides présentant des risques d'incendie analogues; et
 - ii) en outre, tous les navires visés par la présente partie doivent satisfaire aux dispositions des règles 52, 53 et 54 du chapitre II-2 de la Convention. Toutefois, les installations fixes d'extinction par le gaz pour les espaces à cargaison

Regel 3 Begriffsbestimmungen

Der bisherige Wortlaut des Buchstaben v) wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- v) „Eigengewicht“ ist die in metrische Tonnen angegebene Verdrängung eines Schiffes ohne Ladung, Brennstoff, Schmieröl, Ballastwasser, Frischwasser und Trinkwasser in den Tanks, verbrauchbare Vorräte sowie Fahrgäste, Besatzung und ihre Habe.

Dem bisherigen Wortlaut wird folgender Buchstabe angefügt:

- x) „Rohöl“ ist jedes Öl, das natürlich in der Erde vorkommt, unabhängig davon, ob es für Beförderungszwecke behandelt ist oder nicht; der Ausdruck umfaßt
- i) Rohöl, aus dem bestimmte Fraktionen abdestilliert worden sind, und
 - ii) Rohöl, dem bestimmte Fraktionen zugesetzt worden sind.

Teil E

Brandschutzmaßnahmen für Tankschiffe

Regel 55 Anwendung

Der bisherige Wortlaut dieser Regel wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

- a) Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist,
- i) findet dieser Teil auf alle neuen Tankschiffe Anwendung, die Rohöl und Mineralölerzeugnisse, deren Flammpunkt nach Bestimmung mit einem zugelassenen Flammpunktgerät (Versuch im geschlossenen Tiegel) 60 °C (140 °F) nicht überschreitet und deren Reid-Dampfdruck unter Atmosphärendruck liegt, sowie andere flüssige Erzeugnisse mit ähnlicher Brandgefahr befördern, und
 - ii) müssen außerdem alle unter diesen Teil fallenden Schiffe den Anforderungen des Kapitels II-2 Regeln 52, 53 und 54 des Übereinkommens entsprechen; jedoch dürfen fest eingebaute Gasfeuerlöschsysteme für Laderäume nicht für neue

new tankers and for those existing tankers complying with Regulation 60 of this Chapter. For existing tankers not required to comply with Regulation 60, the Administration, in applying the requirements of paragraph (f) of Regulation 52, may accept a froth system capable of discharging froth internally or externally to the tanks. The details of the installation shall be to the satisfaction of the Administration.

(b) Where cargoes other than those referred to in sub-paragraph (a) (i) of this Regulation which introduce additional fire hazards are intended to be carried, additional safety measures shall be required to the satisfaction of the Administration.

(c) Combination carriers shall not carry solid cargoes unless all cargo tanks are empty of oil and gas freed or unless, in each case, the Administration is satisfied with the arrangements provided.

Regulation 60 Cargo Tank Protection

The existing text of this Regulation is replaced by the following:

(a) For new tankers of 20,000 metric tons deadweight and upwards, the protection of the cargo tanks deck area and cargo tanks shall be achieved by a fixed deck froth system and a fixed inert gas system in accordance with the requirements of Regulations 61 and 62 of Chapter II-2 of the Convention except that in lieu of the above installations the Administration, after having given consideration to the ship's arrangement and equipment, may accept other combinations of fixed installations if they afford protection equivalent to the above, in accordance with Regulation 5 of Chapter I of the Convention.

(b) To be considered equivalent, the system proposed in lieu of the deck froth system shall:

(i) be capable of extinguishing spill fires and also preclude ignition of spilled oil not yet ignited; and

ne doivent être utilisées ni dans le cas des navires-citernes neufs ni dans le cas des navires-citernes existants qui satisfont aux dispositions de la règle 60 de ce chapitre. Dans le cas des navires-citernes existants qui n'ont pas à satisfaire aux dispositions de la règle 60, l'Administration peut, lors de l'application des dispositions du paragraphe f) de la règle 52, accepter un dispositif d'extinction à mousse capable de projeter de la mousse à l'intérieur ou à l'extérieur des citernes. Les détails de ces installations doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

b) Lorsque l'on envisage de transporter des cargaisons différentes de celles qui sont mentionnées à l'alinéa i) du paragraphe a) de la présente règle et présentant des risques d'incendie supplémentaires, des mesures de sécurité complémentaires jugées satisfaisantes par l'Administration sont exigées.

c) Les transporteurs mixtes ne doivent pas transporter de marchandises solides à moins que toutes leurs citernes à cargaison aient été vidées de leurs hydrocarbures et dégazées ou que, dans chaque cas, l'Administration soit satisfaite des dispositions prises.

Règle 60 Protection des citernes à cargaison

Remplacer le texte existant de la présente règle par le suivant:

a) Pour les navires-citernes neufs dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques, la protection de la zone du pont des citernes à cargaison et des citernes à cargaison doit être assurée par la mise en place, conformément aux dispositions des règles 61 et 62 du chapitre II-2 de la Convention, d'un dispositif fixe d'extinction à mousse sur pont et d'un dispositif fixe à gaz inerte. Toutefois, après avoir soigneusement examiné la disposition et l'équipement du navire, l'Administration peut renoncer à exiger les dispositifs susmentionnés et accepter d'autres ensembles de dispositifs fixes à condition qu'ils offrent un degré équivalent de protection, conformément aux dispositions de la règle 5 du chapitre I de la Convention.

b) Pour être considéré comme équivalent, le dispositif proposé à la place du dispositif d'extinction à mousse sur pont doit:

i) permettre d'éteindre les feux qui se déclarent dans les matières répandues sur le pont et empêcher ainsi l'incendie de s'étendre aux combustibles répandus sur le pont qui n'ont pas encore pris feu; et

Tankschiffe und für diejenigen vorhandenen Tankschiffe verwendet werden, die Regel 60 entsprechen. Bei vorhandenen Tankschiffen, die Regel 60 nicht zu entsprechen brauchen, kann die Verwaltung in Anwendung der Regel 52 Buchstabe f ein Schaumsystem zulassen, das Schaum in oder auf die Tanks abgeben kann. Die Einzelheiten dieser Einrichtung müssen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

b) Sollen andere als die unter Buchstabe a Ziffer i genannten Ladungen befördert werden, so sind zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen zu fordern, die den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

c) Tank-Massengutschiffe dürfen keine festen Ladungen befördern, sofern nicht alle Ladetanks von Öl geleert und gasfrei sind oder sofern nicht die Verwaltung im Einzelfall mit den vorgesehenen Vorkehrungen einverstanden ist.

Regel 60 Schutz der Ladetanks

Der bisherige Wortlaut dieser Regel wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

a) Bei neuen Tankschiffen von 20 000 metrische Tonnen und mehr Tragfähigkeit ist der Schutz des Ladetankdeckbereichs und der Ladetanks durch ein fest eingebautes Deckschaumsystem und ein fest eingebautes Inertgassystem entsprechend den Vorschriften des Kapitels II-2 Regeln 61 und 62 des Übereinkommens sicherzustellen; jedoch kann die Verwaltung unter Berücksichtigung der Schiffseinrichtung und -ausrüstung an Stelle dieser Systeme andere Kombinationen fest eingebauter Einrichtungen gestatten, wenn sie nach Kapitel I Regel 5 des Übereinkommens einen gleichwertigen Schutz gewährleisten.

b) Um als gleichwertig zu gelten, muß das an Stelle des Deckschaumsystems vorgeschlagene System

i) den Brand von ausgelaufenem Öl löschen und die Entzündung von noch nicht brennendem ausgelaufenen Öl verhindern können und

- (ii) be capable of combating fires in ruptured tanks.
- (c) To be considered equivalent, the system proposed in lieu of the fixed inert gas system shall:
- (i) be capable of preventing dangerous accumulations of explosive mixtures in intact cargo tanks during normal service throughout the ballast voyage and necessary in-tank operations; and
- (ii) be so designed as to minimize the risk of ignition from the generation of static electricity by the system itself.
- (d) Any existing tanker of 20,000 metric tons deadweight and upwards engaged in the trade of carrying crude oil shall be fitted with an inert gas system, complying with the requirements of paragraph (a) of this Regulation, not later than a date:
- (i) for a tanker of 70,000 metric tons deadweight and upwards, two years after the date of entry into force of the present Protocol; and
- (ii) for a tanker of less than 70,000 metric tons deadweight, four years after the date of entry into force of the present Protocol, except that for tankers less than 40,000 tons deadweight not fitted with tank washing machines having an individual throughput of greater than 60 cubic metres per hour, the Administration may exempt existing tankers from the requirements of this paragraph, if it would be unreasonable and impracticable to apply these requirements, taking into account the ship's design characteristics.
- (e) Any existing tanker of 40,000 metric tons deadweight and upwards engaged in the trade of carrying oil other than crude oil and any such tanker of 20,000 metric tons deadweight and upwards engaged in the trade of carrying oil other than crude oil fitted with tank washing machines having an individual throughput of greater than 60 cubic metres per hour shall be fitted with an inert gas system, complying with the requirements of paragraph (a) of this Regulation, not later than a date:
- (i) for a tanker of 70,000 metric tons deadweight and upwards, two years after the date of entry into force of the present Protocol; and
- ii) permettre de lutter contre les incendies dans les citernes endommagées.
- c) Pour être considéré comme équivalent, le dispositif proposé à la place du dispositif fixe à gaz inerte doit:
- i) permettre d'empêcher les accumulations dangereuses de mélanges explosifs dans les citernes à cargaison intactes en service normal, pendant toute la durée du voyage sur lest et des opérations nécessaires à l'intérieur des citernes; et
- ii) être conçu de manière à réduire au minimum le risque d'une inflammation due à la production d'électricité statique par le dispositif lui-même.
- d) Tout navire-citerne existant dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques qui transporte du pétrole brut doit être équipé d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions du paragraphe a) de la présente règle au plus tard:
- i) deux ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est égal ou supérieur à 70 000 tonnes métriques; et
- ii) quatre ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est inférieur à 70 000 tonnes métriques; toutefois, l'Administration peut exempter les navires-citernes existants dont le port en lourd est inférieur à 40 000 tonnes et qui ne sont pas munis d'appareils de lavage des citernes ayant chacun un débit supérieur à 60 mètres cubes par heure des prescriptions énoncées dans le présent paragraphe, si leur application s'avère déraisonnable et difficile, eu égard à la conception du navire.
- e) Tout navire-citerne existant dont le port en lourd est égal ou supérieur à 40 000 tonnes métriques qui transporte des hydrocarbures autres que du pétrole brut et tout navire-citerne dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques qui transporte des hydrocarbures autres que du pétrole brut et qui est muni d'appareils de lavage des citernes ayant chacun un débit supérieur à 60 mètres cubes par heure doit être équipé d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions du paragraphe a) de la présente règle au plus tard:
- i) deux ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est égal ou supérieur à 70 000 tonnes métriques; et
- ii) Brände in aufgerissenen Tanks bekämpfen können.
- c) Um als gleichwertig zu gelten, muß das an Stelle des fest eingebauten Inertgassystems vorgeschlagene System
- i) gefährliche Ansammlungen explosiver Gemische in unbeschädigten Ladetanks im normalen Betrieb während der Ballastreise und der notwendigen Arbeitsvorgänge im Tank verhindern können und
- ii) so ausgelegt sein, daß die Zündgefahr infolge der Erzeugung statischer Elektrizität durch das System selbst so gering wie möglich ist.
- d) Auf einem vorhandenen Tankschiff von 20 000 metrische Tonnen und mehr Tragfähigkeit, das gewerbsmäßig Rohöl befördert, ist ein Inertgassystem, das den Anforderungen des Buchstabens a entspricht, bis zu folgenden Zeitpunkten einzubauen:
- i) bei einem Tankschiff von 70 000 metrische Tonnen und mehr Tragfähigkeit zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Protokolls und
- ii) bei einem Tankschiff von weniger als 70 000 metrische Tonnen Tragfähigkeit vier Jahre nach Inkrafttreten dieses Protokolls; jedoch kann bei Tankschiffen von weniger als 40 000 Tonnen Tragfähigkeit, die nicht mit Tankwaschmaschinen mit einem jeweiligen Volumendurchfluß von mehr als 60 Kubikmeter je Stunde ausgerüstet sind, die Verwaltung die vorhandenen Tankschiffe von den Anforderungen dieses Buchstabens befreien, wenn es in Anbetracht der Konstruktionsmerkmale des Schiffes unzweckmäßig und undurchführbar wäre, diese Anforderungen zu erfüllen.
- e) Auf einem vorhandenen Tankschiff von 40 000 metrische Tonnen und mehr Tragfähigkeit, das anderes Öl als Rohöl befördert, und auf einem solchen Tankschiff von 20 000 metrische Tonnen und mehr Tragfähigkeit, das anderes Öl als Rohöl befördert und das mit Tankwaschmaschinen mit einem jeweiligen Volumendurchfluß von mehr als 60 Kubikmeter je Stunde ausgerüstet ist, ist ein Inertgassystem, das den Anforderungen des Buchstabens a entspricht, bis zu folgenden Zeitpunkten einzubauen:
- i) bei einem Tankschiff von 70 000 metrische Tonnen und mehr Tragfähigkeit zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Protokolls und

(ii) for a tanker of less than 70,000 metric tons deadweight, four years after the date of entry into force of the present Protocol.

(f) Any tanker operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing shall be fitted with an inert gas system complying with the requirements of Regulation 62 of Chapter II-2 of the Convention and with fixed tank washing machines.

(g) All tankers fitted with a fixed inert gas system shall be provided with a closed ullage system.

(h) Any new tanker of 2,000 tons gross tonnage and upwards not covered by paragraph (a) of this Regulation shall be provided with a froth system, capable of discharging froth internally or externally, to the tanks. The details of such installation shall be to the satisfaction of the Administration.

ii) quatre ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est inférieur à 70 000 tonnes métriques.

f) Tout navire-citerne pour l'exploitation duquel on utilise une procédure de lavage des citernes au pétrole brut doit être équipé d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions de la règle 62 du chapitre II-2 de la Convention et d'appareils de lavage fixes.

g) Tous les navires-citernes équipés d'un dispositif fixe à gaz inerte doivent être munis d'un système de mesure du niveau ne nécessitant pas l'ouverture des citernes.

h) Tout navire-citerne neuf d'une jauge brute égale ou supérieure à 2 000 tonneaux ne relevant pas des dispositions du paragraphe a) de la présente règle doit être muni d'un dispositif d'extinction à mousse capable de projeter de la mousse à l'intérieur ou à l'extérieur des citernes. Les détails de l'installation doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

ii) bei einem Tankerschiff von weniger als 70 000 metrische Tonnen Tragfähigkeit vier Jahre nach Inkrafttreten dieses Protokolls.

f) Auf einem Tankerschiff, in dem ein Ladetankreinigungsverfahren mit Rohöl verwendet wird, ist ein Inertgassystem einzubauen, das den Anforderungen des Kapitels II-2 Regel 62 des Übereinkommens entspricht; außerdem sind fest eingebaute Tankwaschmaschinen vorzusehen.

g) Auf allen Tankerschiffen mit einem fest eingebauten Inertgassystem ist ein geschlossenes Inhaltsmeßsystem vorzusehen.

h) Auf einem neuen Tankerschiff mit einem Bruttoreaumgehalt von 2 000 und mehr RT, das nicht unter Buchstabe a) fällt, ist ein Schaumsystem vorzusehen, das Schaum in oder auf die Tanks abgeben kann. Die Einzelheiten dieser Einrichtung müssen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

Chapter V

Safety of Navigation

Regulation 12

Shipborne Navigational Equipment

The existing text of paragraph (a) is replaced by the following:

(a) All ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards but less than 10,000 tons gross tonnage shall be fitted with at least one radar. All ships of 10,000 tons gross tonnage and upwards shall be fitted with at least two radars, each capable of operating independently of the other. All radars fitted in compliance with this Regulation shall be of a type approved by the Administration and shall conform to operational standards not inferior to those adopted by the Organization. Facilities for plotting radar readings shall be provided on the bridge in those ships.

Regulation 19

Use of the Automatic Pilot

The following paragraph is added to the existing text:

(d) The manual steering shall be tested after prolonged use of the automatic pilot, and before entering areas where navigation demands special caution.

Chapitre V

Sécurité de la navigation

Règle 12

Matériel de navigation de bord

Remplacer le paragraphe a) actuel par le suivant:

a) Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 tonneaux, mais inférieure à 10 000 tonneaux, doivent être équipés d'un radar au moins. Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux doivent être équipés de deux radars au moins capables de fonctionner indépendamment l'un de l'autre. Tous les radars installés conformément à la présente règle doivent être d'un type approuvé par l'Administration et répondre à des normes opérationnelles de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles adoptées par l'Organisation. Des moyens permettant de faire le pointage des échos radar doivent être prévus sur la passerelle de ces navires.

Règle 19

Utilisation du pilote automatique

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel:

d) La commande manuelle du gouvernail doit être essayée après toute utilisation prolongée du pilote automatique et avant d'entrer dans les zones où la navigation demande une attention particulière.

Kapitel V

Sicherung der Seefahrt

Regel 12

Navigationsausrüstung an Bord

Der bisherige Wortlaut des Buchstaben a) wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

a) Alle Schiffe mit einem Bruttoreaumgehalt von 1 600 und mehr, aber weniger als 10 000 RT müssen mit mindestens einer Radaranlage ausgerüstet sein. Alle Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 10 000 und mehr RT müssen mit mindestens zwei Radaranlagen ausgerüstet sein, die jeweils unabhängig voneinander betrieben werden können. Alle nach dieser Regel eingebauten Radaranlagen müssen von einem von der Verwaltung zugelassenen Typ sein und Betriebsnormen entsprechen, die nicht geringer sind als die von der Organisation angenommenen. Möglichkeiten zum Auswerten der Radaranzeigen müssen auf der Brücke dieser Schiffe vorhanden sein.

Regel 19

Benutzung der Selbststeueranlage

Dem bisherigen Wortlaut wird folgender Buchstabe angefügt:

d) Die Handsteuerung ist nach längerer Benutzung der Selbststeueranlage und vor der Einfahrt in Gebiete in denen die Schifffahrt besondere Vorsicht erfordert, zu erproben.

The following new Regulations are added to this Chapter:

Regulation 19-1
Operation of Steering Gear

In areas where navigation demands special caution, ships shall have more than one steering gear power unit in operation when such units are capable of simultaneous operation.

Regulation 19-2
Steering Gear — Testing and Drills

(a) Within 12 hours before departure, the ship's steering gear shall be checked and tested by the ship's crew. The test procedure shall include, where applicable, the operation of the following:

- (i) the main steering gear;
- (ii) the auxiliary steering gear;
- (iii) the remote steering gear control systems;
- (iv) the steering positions located on the navigating bridge;
- (v) the emergency power supply;
- (vi) the rudder angle indicators in relation to the actual position of the rudder;
- (vii) the remote steering gear control system power failure alarms; and
- (viii) the steering gear power unit failure alarms.

(b) The checks and tests shall include:

- (i) the full movement of the rudder according to the required capabilities of the steering gear;
- (ii) a visual inspection of the steering gear and its connecting linkage; and
- (iii) the operation of the means of communication between the navigating bridge and steering gear compartment.

(c) (i) Simple operating instructions with a block diagram showing the change-over procedures for remote steering gear control systems and steering gear power units shall be permanently displayed on the navigating bridge and in the steering gear compartment.

Ajouter les nouvelles règles suivantes au présent chapitre:

Règle 19-1
Fonctionnement de l'appareil à gouverner

Dans les zones où la navigation demande une attention particulière, il doit y avoir plus d'un groupe moteur de l'appareil à gouverner en marche lorsque ces groupes moteurs peuvent fonctionner simultanément.

Règle 19-2
Appareil à gouverner — Essais et exercices

a) Dans les 12 heures qui précèdent le départ, l'appareil à gouverner du navire doit être vérifié et essayé par l'équipage. La procédure d'essai doit comprendre, selon les cas, le contrôle du fonctionnement de:

- i) l'appareil à gouverner principal;
- ii) l'appareil à gouverner auxiliaire;
- iii) les systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner;
- iv) les postes de conduite situés sur la passerelle de navigation;
- v) l'alimentation en énergie de secours;
- vi) les indicateurs d'angle de barre par rapport à la position réelle du gouvernail;
- vii) les avertisseurs de défaillance de l'alimentation en énergie des systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner; et
- viii) les avertisseurs de défaillance des groupes moteurs de l'appareil à gouverner.

b) Les vérifications et essais doivent porter sur:

- i) le déplacement intégral du gouvernail correspondant aux performances requises de l'appareil à gouverner;
- ii) l'appareil à gouverner et les liaisons associées, qui doivent être inspectés visuellement; et
- iii) le bon fonctionnement du moyen de communication entre la passerelle de navigation et le local de l'appareil à gouverner.

c) i) Des instructions simples de fonctionnement accompagnées d'un diagramme décrivant les opérations de commutation pour les systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner et les groupes moteurs de l'appareil à gouverner doivent être affichées en permanence sur la passerelle de navigation et dans le local de l'appareil à gouverner.

Diesem Kapitel werden folgende neuen Regeln angefügt:

Regel 19-1
Betrieb der Ruderanlage

In Gebieten, in denen die Schifffahrt besondere Vorsicht erfordert, müssen auf einem Schiff mehr als eine Ruderkraftantriebsanlage in Betrieb sein, wenn ein solcher gleichzeitiger Betrieb möglich ist.

Regel 19-2
Ruderanlage — Erprobung und Übungen

a) Innerhalb von 12 Stunden vor dem Auslaufen muß die Ruderanlage des Schiffes von der Besatzung geprüft und erprobt werden. Das Erprobungsverfahren muß sich gegebenenfalls auf den Betrieb folgender Anlagen erstrecken:

- i) der Hauptruderanlage;
- ii) der Hilfsruderanlage;
- iii) der Ruderfernsteuersysteme;
- iv) der Ruderbedienungsstellen auf der Kommandobrücke;
- v) der Notstromversorgung;
- vi) der Ruderlagenanzeige im Verhältnis zur tatsächlichen Lage des Ruders;
- vii) der Warnsignalgeber für einen Stromausfall im Ruderfernsteuersystem und
- viii) der Warnsignalgeber für einen Ausfall des Kraftantriebs für die Ruderanlage.

b) Die Prüfungen und Erprobungen müssen umfassen

- i) die volle Beweglichkeit des Ruders entsprechend der geforderten Leistung der Ruderanlage;
- ii) eine visuelle Überprüfung der Ruderanlage und ihrer Anschlüsse und
- iii) die einwandfreie Verständigungsmöglichkeit zwischen der Kommandobrücke und dem Rudermaschinenraum.

c) i) Einfache Betriebsanleitungen mit einem Blockdiagramm, das die Umschaltverfahren für die Ruderfernsteuersysteme und die Ruderkraftantriebsanlagen zeigen, müssen ständig auf der Kommandobrücke und im Ruderhaus ausgehängt sein.

- (a) All officers concerned with the operation and/or maintenance of steering gear shall be familiar with the operation of the steering systems fitted on the ship and with the procedures for changing from one system to another.
- (d) In addition to the routine checks and tests prescribed in paragraphs (a) and (b) of this Regulation, emergency steering drills shall take place at least once every three months in order to practise emergency steering procedures. These drills shall include direct control from within the steering gear compartment, the communications procedure with the navigating bridge and, where applicable, the operation of alternative power supplies.
- (e) The Administration may waive the requirement to carry out the checks and tests prescribed in paragraphs (a) and (b) of this Regulation for ships which regularly ply on voyages of short duration. Such ships shall carry out these checks and tests at least once every week.
- (f) The date upon which the checks and tests prescribed in paragraphs (a) and (b) of this Regulation are carried out and the date and details of emergency steering drills carried out under paragraph (d) of this Regulation, shall be recorded in the log book as may be prescribed by the Administration.
- n) Tous les officiers chargés de l'exploitation et/ou de l'entretien de l'appareil à gouverner doivent connaître le fonctionnement des systèmes d'appareils à gouverner installés à bord du navire et les procédures à suivre pour passer d'un système à un autre.
- d) En plus des vérifications et essais habituels prescrits par les paragraphes a) et b) de la présente règle, des exercices portant sur les manœuvres à effectuer en cas d'urgence doivent avoir lieu au moins tous les trois mois afin de s'entraîner aux procédures de manœuvrabilité en cas d'urgence. Ces exercices doivent porter notamment sur la commande directe depuis l'intérieur du local de l'appareil à gouverner, les procédures de communication avec la passerelle de navigation et, le cas échéant, la mise en marche des autres sources d'énergie.
- e) L'Administration peut renoncer à exiger que soient faits les vérifications et les essais prescrits par les paragraphes a) et b) de la présente règle dans le cas des navires qui assurent régulièrement des voyages de courte durée. Ces navires doivent cependant procéder aux vérifications et aux essais au moins une fois par semaine.
- f) Les dates auxquelles ont lieu les vérifications et les essais prescrits par les paragraphes a) et b) de la présente règle et les dates et les détails des exercices portant sur les manœuvres à effectuer en cas d'urgence auxquels il est procédé conformément au paragraphe d) de la présente règle doivent être consignés dans le journal de bord selon les prescriptions de l'Administration.
- n) Alle mit dem Betrieb und/oder der Wartung der Ruderanlage betrauten Offiziere müssen mit dem Betrieb der auf dem Schiff verwendeten Steuersysteme und mit den Verfahren zum Umschalten von einem System auf das andere vertraut sein.
- d) Außer den unter den Buchstaben a und b vorgeschriebenen Routineprüfungen und -erprobungen müssen mindestens alle drei Monate Notsteuerübungen stattfinden, um Notsteuerverfahren zu üben. Diese Übungen müssen eine direkte Steuerung vom Rudermaschinenraum aus, die Verständigungsmöglichkeit mit der Kommandobrücke und gegebenenfalls den Einsatz von Ersatzstromquellen umfassen.
- e) Die Verwaltung kann von dem Erfordernis, die unter den Buchstaben a und b vorgeschriebenen Prüfungen und Erprobungen durchzuführen, bei Schiffen absehen, die regelmäßig Reisen von kurzer Dauer unternehmen. Solche Schiffe müssen diese Prüfungen und Erprobungen mindestens einmal wöchentlich durchführen.
- f) Der Tag, an dem die unter den Buchstaben a und b vorgeschriebenen Prüfungen und Erprobungen durchgeführt werden, sowie das Datum und die Einzelheiten der nach Buchstabe d durchgeführten Notsteuerübungen sind nach Vorschrift der Verwaltung in das Schiffstagebuch einzutragen.

Appendix

Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships

The following form of Supplement is added to the existing form:

Supplement to the Cargo Ship Safety Construction Certificate

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the

Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Deadweight of Ship (metric tons)	Year of Build

Type of ship:

- Tanker engaged in the trade of carrying crude oil *)
- Tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil *)
- Tanker engaged in the trade of carrying crude/other oil *)
- Cargo ship other than a tanker engaged in the trade of carrying oil *)

Date of contract for building or alteration or modification of a major character _____

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which an alteration or modification of a major character was commenced _____

Date of delivery or completion of an alteration or modification of a major character _____

This is to certify:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 10 of Chapter I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974; and

that the survey showed that the condition of the hull, machinery and equipment as defined in the above Regulation was in all respects satisfactory and that the ship complied with the requirements of that Protocol.

This certificate is valid until _____ subject to intermediate survey(s) at intervals of _____

Issued at _____

(Place of issue of certificate)

19 _____

(Signature of duly authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

*1 Delete as appropriate

This Supplement shall be permanently attached to the Cargo Ship Safety Construction Certificate.

Intermediate Survey

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 10 of Chapter I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, this ship was found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed _____
(Signature of duly authorized official)

Place _____

Date _____

Next intermediate survey due _____

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed _____
(Signature of duly authorized official)

Place _____

Date _____

Next intermediate survey due _____

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed _____
(Signature of duly authorized official)

Place _____

Date _____

Next intermediate survey due _____

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed _____
(Signature of duly authorized official)

Place _____

Date _____

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Appendice

Modèle de Certificat de sécurité de construction pour navires de charge

Ajouter le modèle de supplément suivant au modèle existant:

**Supplément au Certificat de sécurité de construction
pour navire de charge**

(Cachet officiel)

(Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions du

**Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974
pour la sauvegarde de la vie humaine en mer**

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Port d'immatriculation	Port en lourd du navire (tonnes métriques)	Année de construction

Type de navire:

- Navire-citerne transporteur de pétrole brut *)
- Navire-citerne transporteur d'hydrocarbures autres que du pétrole brut *)
- Navire-citerne transporteur de pétrole brut/d'autres hydrocarbures *)
- Navire de charge autre qu'un navire-citerne transporteur d'hydrocarbures *)

Date du contrat de construction ou date à laquelle un contrat a été passé en vue d'un changement ou d'une modification de caractère important _____

Date de la pose de la quille, date à laquelle le navire se trouvait dans un état d'avancement équivalent ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère important a commencé _____

Date de livraison ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère important a été terminé _____

Il est certifié:

Que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 10 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer; et

qu'à la suite de cette visite il a été constaté que l'état de la coque, des machines et de l'armement tels qu'ils sont définis dans la règle mentionnée ci-dessus est satisfaisant sous tous les rapports et que le navire est conforme aux prescriptions dudit protocole.

Le présent Certificat est valable jusqu'au _____ sous réserve de la (des) visite(s) intermédiaire(s) prévue(s) à intervalles de _____

Délivré à _____
(Lieu de délivrance du certificat)le _____ 19_____
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité chargée de délivrer le certificat)

*) Rayer les mentions inutiles.

Le présent supplément doit être joint en permanence au Certificat de sécurité de construction pour navire de charge

Visite Intermédiaire

Il est certifié que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 10 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes dudit protocole.

Signé _____
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu _____

Date _____

Prochaine visite intermédiaire prévue _____

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé _____
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu _____

Date _____

Prochaine visite intermédiaire prévue _____

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé _____
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu _____

Date _____

Prochaine visite intermédiaire prévue _____

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé _____
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu _____

Date _____

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Anhang

Form des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe

Der vorhandenen Form wird folgende Form eines Nachtrags angefügt:

Nachtrag zum Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe

(Dienststempel)

(Staat)

Ausgestellt nach den Vorschriften des
**Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See**

Name des Schiffes	Unterscheidungs- signal	Heimathafen	Tragfähigkeit des Schiffes (metr. Tonnen)	Baujahr

Schiffstyp:

- Tankschiff, das Rohöl befördert *)
- Tankschiff, das anderes Öl als Rohöl befördert *)
- Tankschiff, das Rohöl/anderes Öl befördert *)
- Frachtschiff, das kein Tankschiff ist und das Öl befördert *)

Datum des Bauauftrags oder des Auftrags für einen Umbau oder eine Änderung größerer Art _____

Datum, an dem der Kiel gelegt wurde oder das Schiff sich in einem entsprechenden Bauzustand befand oder an dem ein Umbau oder eine Änderung größerer Art begonnen wurde _____

Datum der Lieferung oder der Beendigung eines Umbaus oder einer Änderung größerer Art _____

Hiermit wird bescheinigt,

daß das Schiff nach Maßgabe des Kapitels I Regel 10 des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See besichtigt worden ist und

daß die Besichtigung ergeben hat, daß der Zustand des Schiffskörpers, der Maschinen und der Ausrüstung, wie in der genannten Regel bezeichnet, in jeder Hinsicht zufriedenstellend ist und daß das Schiff den Vorschriften des Protokolls entspricht.

Dieses Zeugnis gilt bis _____ vorbehaltlich einer (von) Zwischenbesichtigung(en)
im Zeitabstand von _____Ausgestellt am _____
(Ort der Ausstellung des Zeugnisses)

_____ 19 _____

(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten,
der das Zeugnis ausstellt)

(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Stelle)

*) Nichtzutreffendes streichen.

Dieser Nachtrag ist fest mit dem Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe zu verbinden.

Zwischenbesichtigung

Hiermit wird bescheinigt, daß bei einer nach Kapitel I Regel 10 des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See erforderlichen Zwischenbesichtigung festgestellt wurde, daß das Schiff den einschlägigen Bestimmungen des Protokolls entspricht.

Gezeichnet _____
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

Ort _____

Datum _____

Nächste Zwischenbesichtigung fällig am _____

(Siegel bzw. Stempel der zuständigen Stelle)

Gezeichnet _____
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

Ort _____

Datum _____

Nächste Zwischenbesichtigung fällig am _____

(Siegel bzw. Stempel der zuständigen Stelle)

Gezeichnet _____
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

Ort _____

Datum _____

Nächste Zwischenbesichtigung fällig am _____

(Siegel bzw. Stempel der zuständigen Stelle)

Gezeichnet _____
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

Ort _____

Datum _____

(Siegel bzw. Stempel der zuständigen Stelle)

Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships

The following form of Supplement is added to the existing form:
Supplement to the Cargo Ship Safety Equipment Certificate

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the
Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Deadweight of Ship (metric tons)	Year of Build

Type of ship:

- Tanker engaged in the trade of carrying crude oil *)
- Tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil *)
- Tanker engaged in the trade of carrying crude/other oil *)
- Cargo ship other than a tanker engaged in the trade of carrying oil *)

Date of contract for building or alteration or modification of a major character _____

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which an alteration or modification of a major character was commenced _____

Date of delivery or completion of an alteration or modification of a major character _____

This is to certify:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 8 of Chapter I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974; and that the survey showed that the condition of the safety equipment as defined in the above Regulation was in all respects satisfactory and that the ship complied with the requirements of that Protocol.

This certificate is valid until _____ subject to intermediate survey(s) at intervals of _____

Issued at _____

(Place of issue of certificate)

_____ 19_____

(Signature of duly authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

*) Delete as appropriate.

This Supplement shall be permanently attached to the Cargo Ship Safety Equipment Certificate.

Intermediate Survey

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 8 of Chapter I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, the ship was found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed _____
(Signature of duly authorized official)

Place _____

Date _____

Next intermediate survey due _____

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed _____
(Signature of duly authorized official)

Place _____

Date _____

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 14 of Chapter I of the Protocol the validity of this Certificate is extended until _____

Signed _____
(Signature of duly authorized official)

Place _____

Date _____

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Modèle de certificat de sécurité du matériel d'armement pour navires de charge

Ajouter le modèle de supplément suivant au modèle existant

Supplément au Certificat de sécurité du matériel d'armement
pour navire de charge

(Cachet officiel)

(Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions du

Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974
pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Port d'immatriculation	Port en lourd du navire (tonnes métriques)	Année de construction

Type de navire:

- Navire-citerne transporteur de pétrole brut *)
- Navire-citerne transporteur d'hydrocarbures autres que du pétrole brut *)
- Navire-citerne transporteur de pétrole brut/d'autres hydrocarbures *)
- Navire de charge autre qu'un navire-citerne transporteur d'hydrocarbures *)

Date du contrat de construction ou date à laquelle un contrat a été passé en vue d'un changement ou d'une modification de caractère important _____

Date de la pose de la quille, date à laquelle le navire se trouvait dans un état d'avancement équivalent ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère important a commencé _____

Date de livraison ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère important a été terminé _____

Il est certifié:

Que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 8 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer; et qu'à la suite de cette visite il a été constaté que l'état du matériel de sécurité tel qu'il est défini dans la règle mentionnée ci-dessus est satisfaisant sous tous les rapports et que le navire satisfait aux prescriptions dudit protocole.

Le présent Certificat est valable jusqu'au _____ sous réserve de la (des) visite(s) intermédiaire(s) prévue(s) à intervalles de _____

Délivré à _____
(Lieu de délivrance du certificat)le _____ 19 _____
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon selon le cas, de l'autorité chargée de délivrer le certificat)

*) Rayer les mentions inutiles.

Le présent supplément doit être joint en permanence au Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge.

Visite intermédiaire

Il est certifié que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 3 du chapitre I du Protocole de 1973 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes dudit protocole.

Signé _____
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu _____

Date _____

Prochaine visite intermédiaire prévue _____

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé _____
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu _____

Date _____

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Aux termes des dispositions de la règle 14 du chapitre I du Protocole, la validité du présent Certificat est prorogée jusqu'au _____

Signé _____
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu _____

Date _____

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Form des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe

Der vorhandenen Form wird folgende Form eines Nachtrags angefügt:

Nachtrag zum Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe

Dienstsa gel

(St. 11)

Ausgestellt nach den Vorschriften des
**Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See**

Name des Schiffes	Unterscheidungs- signal	Heimathafen	Tragfähigkeit des Schiffes (metr. Tonnen)	Baujahr

Schiffstyp:

- Tankschiff, das Rohöl befördert *)
- Tankschiff, das anderes Öl als Rohöl befördert *)
- Tankschiff, das Rohöl/anderes Öl befördert *)
- Frachtschiff, das kein Tankschiff ist und das Öl befördert *)

Datum des Bauauftrags oder des Auftrags für einen Umbau oder eine Änderung größerer Art _____

Datum, an dem der Kiel gelegt wurde oder das Schiff sich in einem entsprechenden Bauzustand befand oder an dem ein Umbau oder eine Änderung größerer Art begonnen wurde _____

Datum der Lieferung oder der Beendigung eines Umbaus oder einer Änderung größerer Art _____

Hiermit wird bescheinigt,

daß das Schiff nach Kapitel I Regel 8 des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See besichtigt worden ist und

daß die Besichtigung ergeben hat, daß der Zustand der Sicherheitsausrüstung, wie in der genannten Regel bezeichnet, in jeder Hinsicht zufriedenstellend ist und daß das Schiff den Vorschriften des Protokolls entspricht.

Dieses Zeugnis gilt bis _____ vorbehaltlich einer (von) Zwischenbesichtigung(en)
im Zeitabstand von _____

Ausgestellt am _____

(Ort der Ausstellung des Zeugnisses)

19 _____

(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten
der das Zeugnis ausstellt)

(Stempel bzw. Stempel der ausstellenden Stelle)

*) Nichtzutreffendes streichen

Dieser Nachtrag ist fest mit dem Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe zu verbinden.

Zwischenbesichtigung

Hiermit wird bezeugt, daß bei einer nach Kapitel I Regel 8 des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See erforderlichen Zwischenbesichtigung festgestellt wurde, daß das Schiff den einschlägigen Bestimmungen des Protokolls entspricht.

Gezeichnet _____
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

Ort _____

Datum _____

Nächste Zwischenbesichtigung fällig am _____

(Siegel bzw. Stempel der zuständigen Stelle)

Gezeichnet _____
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

Ort _____

Datum _____

(Siegel bzw. Stempel der zuständigen Stelle)

Nach Regel 14 des Übereinkommens wird die Geltungsdauer des Zeugnisses verlängert bis zum _____

Gezeichnet _____
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten)

Ort _____

Datum _____

(Siegel bzw. Stempel der zuständigen Stelle)

Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Haager Abkommens
über die internationale Hinterlegung gewerblicher Muster oder Modelle
Vom 28. Februar 1980

Die Bekanntmachungen über die Zugehörigkeit der Deutschen Demokratischen Republik zu dem Übereinkommen vom 14. Juli 1967 zur Errichtung der Weltorganisation für geistiges Eigentum (BGBl. 1970 II S. 293, 295) und den von dieser verwalteten Verbänden (BGBl. 1975 II S. 158, 163) werden dahin ergänzt, daß vertragliche Beziehungen auf Grund des Haager Abkommens vom 6. November 1925 über die internationale Hinterlegung gewerblicher Muster oder Modelle in der in London am 2. Juni 1934 revidierten Fassung (RGBl. 1937 II S. 583, 617) zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik

seit dem 24. November 1972

bestehen.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 20. Juni 1977 (BGBl. II S. 636).

Bonn, den 28. Februar 1980

Der Bundesminister des Auswärtigen
In Vertretung
van Well

Der Bundesminister
für innerdeutsche Beziehungen
In Vertretung
Spangenberg

**Bekanntmachung
der Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und dem Schweizerischen Bundesrat
über den radiologischen Notfallschutz**

Vom 10. März 1980

In Bonn ist am 31. Mai 1978 eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und dem Schweizerischen Bundesrat über den radiologischen Notfallschutz unterzeichnet worden, die nach ihrem Artikel 12

am 10. Januar 1979

in Kraft getreten ist. Sie wird nachstehend veröffentlicht.

Durch Notenwechsel vom 15. Februar 1980 ist Übereinstimmung über die nachfolgende Neufassung der Nummer 12 der Vereinbarung vom 31. Mai 1978 erzielt worden, die

am 15. Februar 1980

in Kraft getreten ist:

„12. Die Vereinbarung tritt an dem Tage in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander mitteilen, daß die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind. Sie kann von jeder Vertragspartei jederzeit gekündigt werden; die Kündigung wird ein Jahr nach ihrem Eingang bei der anderen Vertragspartei wirksam.“

Bonn, den 10. März 1980

**Der Bundesminister des Innern
Im Auftrag
Dr. v. Oertzen**

Vereinbarung
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und dem Schweizerischen Bundesrat
über den radiologischen Notfallschutz

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
der Schweizerische Bundesrat,

in der Meinung,

daß als Ursache der Emission erheblicher Mengen radioaktiver Stoffe in die Luft und in Gewässer Unfälle beim Transport von radioaktiven Stoffen oder in der Nuklearindustrie oder sonstige Vorkommnisse im Zusammenhang mit nuklearem Material in Frage kommen können,

daß radioaktive Stoffe mit der Luft und den Gewässern verfrachtet werden,

daß bei der Verfrachtung erheblicher Mengen radioaktiver Stoffe über die Landesgrenze auch Einwohner des Nachbarlandes gefährdet werden können,

und in der Absicht, die Bevölkerung beider Staaten nach Möglichkeit vor den Auswirkungen von Bestrahlungen zu bewahren, sind wie folgt übereingekommen:

1. Die Vertragsparteien unterrichten sich gegenseitig über solche radiologischen Notfallsituationen auf ihrem Staatsgebiet, die das Nachbarland in Mitleidenschaft ziehen könnten.
2. Jede Vertragspartei errichtet und unterhält ein geeignetes Informationssystem mit einer zentralen Stelle.
3. Die Vertragsparteien unterrichten sich gegenseitig über die Einrichtung einer zentralen Stelle ihres Informationssystems und alle Änderungen an dieser Stelle, die die rasche und sachdienliche Information des Nachbarlandes beeinflussen können.
4. Die Vertragsparteien stellen die Verbindung zwischen den zentralen Stellen sicher.
5. Die zentrale Stelle des Informationssystems nimmt in 24stündigem Betrieb Meldungen über radiologische Notfallsituationen entgegen und leitet sie an die zuständigen Stellen weiter.
6. Notfallmeldungen sollen alle verfügbaren Angaben enthalten, welche für die Beurteilung der Gefährdung von Belang sind, insbesondere
Art und Zeitpunkt des Ereignisses,
geographischer Ort der Emission,
Verfrachtungsmittel, zum Beispiel Luft oder Gewässer,
meteorologische und gewässerkundliche Angaben, die zur Vorhersage der Verfrachtung und der Verdünnung notwendig sind,
Art, chemische und physikalische Form, sowie – wenn möglich – die Menge der emittierten radioaktiven Stoffe,
voraussichtliches zeitliches Verhalten der Emissionsquelle.
7. Die Notfallmeldungen sollen durch verfügbare Angaben über die im eigenen Land getroffenen und beabsichtigten Schutzmaßnahmen ergänzt werden.
8. In ergänzenden Meldungen werden später verfügbare Angaben sowie Veränderungen der Lage und die Beendigung der Notfallsituation mitgeteilt.
9. Jeder Vertragspartei ist es gestattet, in Notfallsituationen und für Übungen eine Verbindungsgruppe in den Nachbarstaat zu entsenden. Die Verbindungsgruppe hat Zutritt zu den zuständigen Stellen, zum Beispiel Notfallkommandoposten, Informationsstelle des Katastrophenstabes, und die Erlaubnis, erhaltene Informationen an die zuständigen Stellen des eigenen Staates weiterzuleiten. Der Grenzübertritt und die Mitnahme der für die Tätigkeit notwendigen Ausrüstung richtet sich nach den hierfür geltenden Bestimmungen der beiden Staaten.
10. Die Zuständigkeit der Behörden zur Ausführung dieser Vereinbarung richtet sich nach der innerstaatlichen Ordnung der Vertragsparteien.
11. Diese Vereinbarung gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber dem Schweizerischen Bundesrat innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten der Vereinbarung eine gegenteilige Erklärung abgibt.
12. Diese Vereinbarung tritt an dem Tage in Kraft, an welchem die Vertragsparteien einander bekanntgegeben haben, daß die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind.

Geschehen zu Bonn am 31. Mai 1978 in zwei Urschriften in deutscher Sprache.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland:
Dr. Peter Hermes

Für den Schweizerischen Bundesrat:
Dr. Michael Gelzer

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens
zum Schutz von Pflanzenzüchtungen sowie der Zusatzakte**

Vom 11. März 1980

Das Internationale Übereinkommen vom 2. Dezember 1961 zum Schutz von Pflanzenzüchtungen (BGBl. 1968 II S. 428) ist nach seinem Artikel 32 Abs. 4, die Zusatzakte vom 10. November 1972 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens vom 2. Dezember 1961 zum Schutz von Pflanzenzüchtungen (BGBl. 1976 II S. 437) nach ihrem Artikel VI Abs. 2 für

Israel am 12. Dezember 1979
in Kraft getreten.

Die Liste der Gattungen und Arten nach Maßgabe des Artikels 4 des Übereinkommens, auf die Israel nach Artikel 33 Abs. 1 das Übereinkommen anzuwenden sich verpflichtet hat, wird nachstehend veröffentlicht.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachungen vom 14. Oktober 1977 (BGBl. II S. 1194) und vom 24. August 1979 (BGBl. II S. 1022).

Bonn, den 11. März 1980

Der Bundesminister des Auswärtigen
Im Auftrag
Dr. Fleischhauer

(Übersetzung)

List of Genera or Species

Liste der Gattungen oder Arten

Alfalfa	<i>Medicago hispida</i> Gaertn. <i>Medicago sativa</i> L.	Luzerne
Almond	<i>Amygdalus communis</i> L.	Mandel
Alstroemeria	<i>Alstroemeria</i> L.	Inkalilie
Annona	<i>Annona cherimolia</i> Mill. <i>Annona squamosa</i> L.	Anone
Anthurium	<i>Anthurium</i> Schott	Anthurie
Apple	<i>Malus sylvestris</i> Mill.	Apfel
Apricot	<i>Prunus armeniaca</i> L.	Aprikose
Aster	<i>Callistephus</i>	Aster
Avocado	<i>Persea americana</i> Mill.	Avocado
Barley	<i>Hordeum vulgare</i> L.	Gerste
Bean	<i>Phaseolus vulgaris</i> L.	Gartenbohne
Begonia	<i>Begonia</i>	Begonie
Carnation	<i>Dianthus</i> L.	Nelke
Castorbean	<i>Ricinus communis</i> L.	Rizinus
Cauliflower	<i>Brassica oleracea</i> L. convar. <i>botrytis</i> (L.) Alef.	Blumenkohl
Chick-pea	<i>Cicer arietinum</i> L.	Kichererbse
Chrysanthemum	<i>Chrysanthemum</i>	Chrysantheme
Citron	<i>Citrus medica</i> L.	Zedratzitrone
Clover	<i>Trifolium alexandrinum</i> L. <i>Trifolium berytheum</i> Boiss. <i>Trifolium repens</i> L. <i>Trifolium subterraneum</i> L.	Klee
Cotton	<i>Gossypium</i>	Baumwollpflanze
Cucumber	<i>Cucumis sativus</i> L.	Gurke
Duboisia	<i>Duboisia leichardtii</i> F. Moell.	Duboisia
Eggplant	<i>Solanum Melongena</i> L., var. <i>esculentum</i> Negs.	Aubergine

Freesia	Freesia	Freesia
Gerbera	Gerbera	Gerbera
Gladiolus	Gladiolus	Gladiole
Grapefruit	Citrus paradisi Naef	Pampelmus
Harding's Grass	Phalaris tuberosa L.	Knolliges Glanzgras
Horse bean	Vicia faba L.	Pferdebohne
Iris	Iris L.	Iris
Lemon	Citrus limon Burm. f.	Zitrone
Lettuce	Lactuca sativa L.	Gartensalat
Leucospermum	Leucospermum	Leucospermum
Liatris	Liatris	Liatris
Lily	Lilium L.	Lilie
Litchi	Litchi chinensis Sonn.	Leechee
Loquat	Eriobotrya japonica Lindl.	Japanische Mispel
Maize	Zea mays L.	Mais
Mandarin	Citrus reticulata blanco	Tangerine
Mango	Mangifera indica L.	Mango
Muskmelon	Cucumis melo L.	Melone
Narcissus	Narcissus	Narzisse
Oat	Avena sativa L.	Hafer
Olive	Olea europaea L.	Olive
Onion	Allium cepa L.	Zwiebel
Orange	Citrus sinensis Osbeck	Apfelsine
Orchid	Orchidaceae	Orchidee
Oryzopsis	Oryzopsis holciformis (M. B.) Hack.	Oryzopsis
Peach	Prunus persica (L.) Batsch	Pfirsich
Peanut	Arachis hypogaea L.	Erdnuß
Pear	Pyrus communis L.	Birne
Pecan	Carya illinoensis (Wagenh.) C. Koch	Pecannuß
Pepper	Capsicum annum L.	Pfeffer
Persimmon	Diospyros kaki L. f.	Kakipflaume
Petunia	Petunia	Petunie
Plum	Prunus domestica L. Prunus slicina Lindl.	Pflaume
Pumpkin	Cucurbita pepo	Kürbis
Ranunculus	Ranunculus	Hahnenfuß
Rose	Rosa	Rose
Safflower	Carthamus tinctorius L.	falscher Safran
Sesame	Sesamum indicum L.	Sesam
Sorghum	Sorghum vulgare L.	Hirse
Strawberry	Fragaria	Erdbeere
Sunflower	Helianthus annuus L.	Sonnenblume
Tobacco	Nicotiana Tabacum L.	Tabak
Tomato	Lycopersicon esculentum P. Mill.	Tomate
Vetch	Vicia sativa L.	Futterwicke
Vinca	Cataranthus Roseus (L.) Don	Immergrün
Vine	Vitis vinifera L.	Weinstock
Violet (African)	Saintpaulia ionantha H. Wendl.	Usambaraveilchen
Watermelon	Citrullus lanatus (Thunb) Matsum & Nakai	Wassermelone
Wheat	Triticum aestivum L. Emend. Fiori & Paol. (T. aestivum L. ssp. vulgare [Vill. Host] MacKay) Triticum futum Dasf.	Weizen

**Bekanntmachung
des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Korea
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Vom 12. März 1980

In Seoul ist am 18. Februar 1980 ein Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Korea über Finanzielle Zusammenarbeit unterzeichnet worden. Das Abkommen ist nach seinem Artikel 8

am 18. Februar 1980

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 12. März 1980

**Der Bundesminister
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
Im Auftrag
Dr. Klamser**

Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Korea
über Finanzielle Zusammenarbeit

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung der Republik Korea,

im Geiste der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik
Korea,

in dem Wunsche, diese freundschaftlichen Beziehungen
durch partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festi-
gen und zu vertiefen,

im Bewußtsein, daß die Aufrechterhaltung dieser Beziehun-
gen die Grundlage dieses Abkommens ist,

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

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermög-
licht es der Regierung der Republik Korea, bei der Kreditan-
stalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, Darlehen bis zu ins-
gesamt zweiunddreißig Millionen siebenhundertfünfundsech-
zigtausend Deutsche Mark aufzunehmen, wovon für die Vor-
haben

- a) Genossenschaftsmolkerei NACF II 25,000 Millionen DM,
b) Entwicklungsbank SMIB (III) 7,765 Millionen DM
vorgesehen sind, wenn nach Prüfung ihre Förderungswürdig-
keit festgestellt worden ist.

(2) Die in Absatz 1 bezeichneten Vorhaben können im Ein-
vernehmen zwischen der Regierung der Bundesrepublik
Deutschland und der Regierung der Republik Korea durch an-
dere Vorhaben/Programme ersetzt werden.

Artikel 2

Die Verwendung der Darlehen sowie die Bedingungen, zu
denen sie gewährt werden, bestimmen die zwischen dem Dar-
lehensnehmer und der Kreditanstalt für Wiederaufbau zu
schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik
Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen.

Geschehen zu Seoul am 18. Februar 1980 in zwei Urschrif-
ten, jede in deutscher, koreanischer und englischer Sprache,
wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher
Auslegung des deutschen und des koreanischen Wortlauts ist
der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Karl Leuteritz

Für die Regierung der Republik Korea
Tong-Jin Park

Artikel 3

Die Regierung der Republik Korea stellt die Kreditanstalt für
Wiederaufbau von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentli-
chen Abgaben frei, die im Zusammenhang mit Abschluß und
Durchführung der in Artikel 2 erwähnten Verträge in der Repu-
blik Korea erhoben werden.

Artikel 4

Die Regierung der Republik Korea überläßt bei den sich aus
der Darlehensgewährung ergebenden Transporten von Perso-
nen und Gütern im See- und Luftverkehr den Passagieren und
Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft kei-
ne Maßnahmen, welche die gleichberechtigte Beteiligung der
Verkehrsunternehmen mit Sitz in dem deutschen Geltungsbe-
reich dieses Abkommens ausschließen oder erschweren, und
erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrs-
unternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

Lieferungen und Leistungen für Vorhaben, die aus den Dar-
lehen finanziert werden, sind international öffentlich auszu-
schreiben, soweit nicht im Einzelfall etwas Abweichendes fest-
gelegt wird.

Artikel 6

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland legt beson-
deren Wert darauf, daß bei den sich aus der Darlehensgewäh-
rung ergebenden Lieferungen und Leistungen die wirtschaftli-
chen Möglichkeiten des Landes Berlin bevorzugt genutzt wer-
den.

Artikel 7

Mit Ausnahme der Bestimmungen des Artikels 4 hinsichtlich
des Luftverkehrs gilt dieses Abkommen auch für das Land Ber-
lin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutsch-
land gegenüber der Regierung der Republik Korea innerhalb
von drei Monaten nach Inkrafttreten des Abkommens eine ge-
genteilige Erklärung abgibt.

Artikel 8

Dieses Abkommen tritt am Tage seiner Unterzeichnung in
Kraft.

**Bekanntmachung
über das Außerkrafttreten des Abkommens
über den Zollwert der Waren**

Vom 17. März 1980

Das Abkommen vom 15. Dezember 1950 über den Zollwert der Waren (BGBl. 1952 II S. 1, 8) mit seinen Änderungen vom 7. Juni 1967 (BGBl. 1969 II S. 1947) wurde von

Finnland	am 21. Dezember 1979
Japan	am 14. Dezember 1979
Norwegen	am 21. Dezember 1979
Schweden	am 24. Dezember 1979

gekündigt. Das Übereinkommen wird daher nach seinem Artikel XVI für

Finnland	mit Ablauf des 21. Dezember 1980
Japan	mit Ablauf des 14. Dezember 1980
Norwegen	mit Ablauf des 21. Dezember 1980
Schweden	mit Ablauf des 24. Dezember 1980

außer Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 12. November 1979 (BGBl. II S. 1207).

Bonn, den 17. März 1980

Der Bundesminister des Auswärtigen
Im Auftrag
Dr. Fleischhauer

**Bekanntmachung
des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Peru
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Vom 17. März 1980

In Lima ist am 21. Januar 1980 ein Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Peru über Finanzielle Zusammenarbeit unterzeichnet worden. Das Abkommen ist nach seinem Artikel 8

am 21. Januar 1980

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 17. März 1980

**Der Bundesminister
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
Im Auftrag
Dr. Moltrecht**

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Peru
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Regierung der Republik Peru,

im Geiste der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Peru,

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

im Bewußtsein, daß die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

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

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Republik Peru, bei der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, für das Bewässerungsvorhaben Jequetepeque ein weiteres Darlehen bis zu 30 Millionen DM (in Worten: dreißig Millionen Deutsche Mark) aufzunehmen.

Artikel 2

Die Verwendung dieses Darlehens sowie die Bedingungen, zu denen es gewährt wird, bestimmen die zwischen dem Darlehensnehmer und der Kreditanstalt für Wiederaufbau zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen.

Artikel 3

Die Regierung der Republik Peru stellt die Kreditanstalt für Wiederaufbau von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentli-

chen Abgaben frei, die im Zusammenhang mit Abschluß und Durchführung der in Artikel 2 erwähnten Verträge in Peru erhoben werden.

Artikel 4

Die Regierung der Republik Peru überläßt bei den sich aus der Darlehensgewährung ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die gleichberechtigte Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in dem deutschen Geltungsbe- reich dieses Abkommens ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrs- unternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

Lieferungen und Leistungen für Vorhaben, die aus dem Dar- lehen finanziert werden, sind international öffentlich auszu- schreiben, soweit nicht im Einzelfall etwas Abweichendes fest- gelegt wird.

Artikel 6

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland legt beson- deren Wert darauf, daß bei den sich aus der Darlehensgewäh- rung ergebenden Lieferungen und Leistungen die wirtschaftli- chen Möglichkeiten des Landes Berlin bevorzugt genutzt wer- den.

Artikel 7

Mit Ausnahme der Bestimmungen des Artikels 4 hinsicht- lich des Luftverkehrs gilt dieses Abkommen auch für das Land Ber- lin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutsch- land gegenüber der Regierung der Republik Peru innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Abkommens eine gegen- teilige Erklärung abgibt.

Artikel 8

Dieses Abkommen tritt am Tage seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Lima am einundzwanzigsten Januar neun- zehnhundertachtzig, in zwei Urschriften, jede in deutscher und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen ver- bindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Hans-Werner Loeck
Botschafter der Bundesrepublik Deutschland

Für die Regierung der Republik Peru
Arturo Garcia
Außenminister von Peru

Herausgeber: Die Bundesregierung, Verlag: Bundesanzeiger-Verlagsgesellschaft m.B.H., Druck: B. G. Neukircherei Bonn

Im Bundesgesetzblatt Teil 1 werden Gesetzes, Verordnungen, Anordnungen und damit im Zusammenhang stehende Bekanntmachungen veröffentlicht. In Bezug auf die im Teil 2 veröffentlichten Verordnungen, Verordnungen, Verordnungen und die dazu gehörenden Beschlüsse, Schriften und Bekanntmachungen, die im Teil 1 des Bundesgesetzblattes veröffentlicht sind.

Bezugsbedingungen: Lieferfrist bezogen auf im Verlagsabonnement. Abbestellungen müssen bis spätestens 30.4. bzw. 31.10. jeden Jahres beim Verlag vorliegen. Postanschrift für Abonnementbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben: Bundesgesetzblatt Postfach 13 20, 5300 Bonn 1, Tel. (0 22 21) 23 80 67 bis 69

Bezugspreis: Für Teil I und Teil II halbjährlich je 48,- DM Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 1,20 DM zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Juli 1978 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Vereinsendung des Betrages auf das Postscheckkonto Bundesgesetzblatt Köln 3 99-509 oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe: 4,20 DM + 3,60 DM zuzüglich 1,60 DM Versandkosten, bei Lieferung gegen Vorausrechnung 4,70 DM. Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 6,5 %.

Bundesanzeiger Verlagsges. m.B.H. · Postfach 13 20 · 5300 Bonn 1

Postvertriebsstück · Z 1998 AX · Gebühr bezahlt

Bekanntmachung zu dem Gesetz über internationale Patentübereinkommen

Vom 20. März 1980

Im Hinblick auf die in Artikel XI § 3 Abs. 6 Satz 1 des Gesetzes über internationale Patentübereinkommen vom 21. Juni 1976 (BGBl. II S. 649) vorgesehene Frist für das Inkrafttreten der dort bezeichneten Vorschriften wird nach Artikel XI § 3 Abs. 2 Nr. 1 des Gesetzes bekanntgemacht, daß die Ratifikationsurkunde der Bundesrepublik Deutschland zu dem Übereinkommen vom 27. November 1963 zur Vereinheitlichung gewisser Begriffe des materiellen Rechts der Erfindungspatente (Straßburger Patentübereinkommen)

am 30. April 1980

bei dem Generalsekretär des Europarats hinterlegt werden wird mit der Folge, daß das Übereinkommen nach seinem Artikel 9 für die

Bundesrepublik Deutschland am 1. August 1980

in Kraft treten wird.

Das Übereinkommen wird ferner für die folgenden Staaten in Kraft treten:

Frankreich,
Irland,
Liechtenstein,
Luxemburg,
Schweden,
Schweiz,
Vereinigtes Königreich.

Der Zeitpunkt des Inkrafttretens für diese Staaten wird gesondert bekanntgemacht.

Bonn, den 20. März 1980

Der Bundesminister der Justiz
Im Auftrag
Krieger