

1982

Ausgegeben zu Bonn am 29. Juni 1982

Nr. 25

Tag	Inhalt	Seite
16. 6. 82	Vierzehnte Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Anlagen A und B zu dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (14. Ausnahmeverordnung zum ADR – 14. ADR-AusV)	581
1. 6. 82	Bekanntmachung der Vereinbarung vom 26. Januar 1982 über die Hafenstaatkontrolle	585
8. 6. 82	Bekanntmachung des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Demokratischen Republik Sudan über Finanzielle Zusammenarbeit	618
9. 6. 82	Bekanntmachung des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Königreichs Thailand über Finanzielle Zusammenarbeit	620
9. 6. 82	Bekanntmachung des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Königreichs Thailand über Finanzielle Zusammenarbeit	621
9. 6. 82	Bekanntmachung des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Königreichs Thailand über Finanzielle Zusammenarbeit	623
15. 6. 82	Bekanntmachung des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Kenia über Finanzielle Zusammenarbeit	624
15. 6. 82	Bekanntmachung des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Kenia über Finanzielle Zusammenarbeit	626
21. 6. 82	Berichtigung der Bekanntmachung über das Inkrafttreten einer Änderung des Anhangs I des Washingtoner Artenschutzübereinkommens	627

**Vierzehnte Verordnung
über Ausnahmen von den Vorschriften der Anlagen A und B zu dem Europäischen Übereinkommen
über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße
(14. Ausnahmeverordnung zum ADR – 14. ADR-AusV)**

Vom 16. Juni 1982

Auf Grund des Artikels 2 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes vom 18. August 1969 zu dem Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) (BGBl. 1969 II S. 1489) wird verordnet:

§ 1

Die auf Grund der ADR-Randnummern 2010 und 10 602 getroffenen Vereinbarungen Nr. 169 bis 174 über Abweichungen von den Vorschriften der Anlagen A und B zu dem Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) in der Neufassung 1977 (Anlagenband zum BGBl. 1977 II Nr. 44), zuletzt geändert durch die 3. ADR-Änderungsverordnung vom 17. Dezember 1981 (BGBl. II S. 1131), werden hiermit in Kraft gesetzt. Die Vereinbarungen werden als Anlage 1 zu dieser Verordnung veröffentlicht.

§ 2

Für die Vereinbarungen Nr. 1, 6, 9, 12, 14, 17, 27, 30, 36, 41, 43, 48, 60, 65, 67, 69, 71, 75, 78, 81, 89, 90, 92, 98, 99, 103, 112, 116, 117, 135, 137, 138, 143, 161, 162 und 163 über Abweichungen von den Vorschriften der Anlagen A und B zum ADR sind Änderungen vereinbart worden. Diese Änderungen werden hiermit in Kraft gesetzt. Sie werden als Anlage 2 zu dieser Verordnung veröffentlicht.

§ 3

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 5 des in der Eingangsformel genannten Gesetzes auch im Land Berlin.

§ 4

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Bonn, den 16. Juni 1982

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Dr. Rehm

Anlage 1
(zu § 1)

Vereinbarung Nr. 169

(1) Abweichend von den Vorschriften der Rn. 2475 der Anlage A des ADR darf Natriumamid der Klasse 4.3, Rn. 2471, Ziffer 3, unter folgenden Bedingungen auch in Stahlfässern in Mengen bis zu höchstens 100 kg befördert werden:

1. Verpackung

1.1 Der Stoff ist in Stahlfässer, die mit Einfüll- und Entlüftungsstutzen versehen sind, zu verpacken. Der in den Gefäßen nach der Füllung verbleibende Leerraum muß mit Stickstoff ausgefüllt sein.

1.2 Die Verpackung muß einer Baumusterprüfung bei einer im Versandland behördlich anerkannten Prüfanstalt gemäß den unter Ziffer 2 festgelegten Bedingungen mit Erfolg unterzogen worden sein.

2. Vorschriften für die Baumusterprüfung

2.1 Fallprüfung

Sechs Fässer sind zu 98 % ihres Fassungsraums mit Wasser zu füllen und folgenden Fallversuchen zu unterziehen:

Zwei Fässer sind je einmal auf den Oberbodenrand neben dem Verschuß, zwei Fässer je einmal auf den Bodenrand und zwei Fässer je einmal auf die Mantellängsnaht horizontal auf die Aufprallfläche fallen zu lassen. Die Aufprallfläche muß eine starre, glatte, flache und horizontale Oberfläche besitzen.

Fallhöhe

Fallhöhe in Metern der Maßzahl der Dichte des zu befördernden Füllgutes, aufgerundet auf die erste Dezimalstelle – Mindestfallhöhe: 1,2 m.

Kriterien für ein befriedigendes Prüfergebnis

Die geprüften Fässer müssen dicht bleiben, nachdem der Ausgleich zwischen dem inneren und dem äußeren Druck hergestellt worden ist. Es darf keine größere Ribbildung auftreten.

2.2 Dichtheitsprüfung

Je Bauart müssen 3 Fässer bei Raumtemperatur einer Druckprobe mit 0,2 kg/cm² Luftüberdruck unter Wasser unterzogen werden.

Kriterien für ein befriedigendes Prüfergebnis

Während einer Prüfdauer von 5 Minuten muß der Prüfdruck unverändert und das Faß dicht bleiben.

2.3 Stapeldruckprüfung

Drei zu 98 % mit Wasser gefüllte Fässer müssen während 24 Stunden einem Gewicht standhalten, das auf einer flachen Unterlage auf das Versandstück gestellt wird und dem Gewicht gleicher Versandstücke entspricht, die während der Beförderung in einer Stapelhöhe von 3 m mit dem Originalfüllgut darauf gestapelt werden könnten.

Kriterien für ein befriedigendes Prüfergebnis

Die Fässer dürfen keine Verformung zeigen, die ihre Widerstandsfähigkeit mindert oder Instabilität verursachen könnte, wenn die Fässer gestapelt werden. Darüber hinaus darf an den Fässern weder eine größere Ribbildung auftreten noch etwas vom Inhalt austreten.

2.4 Kennzeichnung

Die nach dem geprüften Baumuster hergestellten Fässer sind durch

- Namen oder Kurzzeichen des Herstellers,

- Kurzzeichen des Staates, in dem die Prüfung durchgeführt wird,
 - Kurzbezeichnung der Prüfanstalt,
 - Registriernummer sowie
 - Monat und Jahr der Herstellung
- gut lesbar und dauerhaft zu kennzeichnen.

3. Sonstige Vorschriften

Jedes Faß ist, bevor es zum ersten Mal für die Beförderung verwendet wird und vor jeder Wiederverwendung, einer Dichtheitsprüfung gemäß Ziffer 2.2 zu unterziehen.

(2) Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu vermerken: „Beförderung vereinbart nach Rn. 2010 des ADR (D 169).“

(3) Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Belgien.

Vereinbarung Nr. 170

(1) Abweichend von den Vorschriften der Rn. 2550 der Anlage A und der Rn. 10 121 (1) der Anlage B des ADR darf tertiäres Butylhydroperoxid mit höchstens 72 % Butylhydroperoxidgehalt in Wasser in Tankfahrzeugen unter folgenden Bedingungen befördert werden:

1. Die für den Stoff der Klasse 5.2, Rn. 2551, Ziffer 10, (Cumolhydroperoxid) der Anlage A des ADR geltenden Vorschriften gelten zusammen mit den nachstehend unter 2. bis 10. genannten Abweichungen und ergänzenden Vorschriften. Daneben gelten die für den Bau, die Ausrüstung, die Prüfung, die Kennzeichnung und für den Betrieb der Tankfahrzeuge vorgeschriebenen Bestimmungen des Anhangs B. 1 a der Anlage B des ADR.

2. Jeder Tank muß mit einem vollständigen Sonnenschutz nach Rn. 211 535 ausgerüstet sein. Die Dicke dieses Sonnenschutzes muß so beschaffen sein, daß die Aufheizgeschwindigkeit des beförderten Stoffes bei einer Standard-Wärmezufuhr von 10,9 Joule/cm² · s etwa 10 °C pro Stunde beträgt.

Für den Tank und die mit dem beförderten Stoff in Berührung kommenden Ausrüstungsteile ist die Verwendung von Aluminium verboten.

3. Jeder Tank ist mit einem Oblongbehälter zu versehen, der während der Beförderung bis zu etwa 95 % seines Fassungsraums mit Wasser gefüllt sein muß. Der Wasserbehälter muß mindestens 10 Öffnungen mit einem Durchmesser von wenigstens 10 cm aufweisen.

Die Öffnungen sind durch Schmelzsicherungen (Cerroband-Membranen) zu verschließen, die bei einer Temperatur von 70 °C ansprechen. In einem solchen Fall muß, unabhängig von der Lage des Tanks, der Peroxid-Gehalt im Tank auf 65 % oder einen geringeren Prozentsatz abgesenkt werden.

4. An einer für Inspektionen leicht zugänglichen Stelle ist eine Einrichtung vorzusehen, die es erlaubt, festzustellen, ob der Wasserbehälter gefüllt ist.

5. Alle Öffnungen des Tanks müssen sich oberhalb des Flüssigkeitsspiegels befinden. Reinigungsöffnungen, wie nach Rn. 211 132 vorgesehen, sind nicht zulässig.

6. Jeder Tank muß mit einer Einrichtung zur Anzeige der zulässigen Temperatur des Stoffes ausgerüstet sein. Zum Zwecke der Überprüfung muß die Temperatur an leicht zugänglicher Stelle ablesbar sein. Sofern die Temperatur

des Produktes auf 45 °C angestiegen ist, sind die Notmaßnahmen einzuleiten, die vorher zwischen dem Versender und Empfänger abzusprechen sind.

7. Während der Beladung darf die Temperatur des Stoffes 30 °C nicht übersteigen.
8. Jeder Tank muß mit 6 flammendurchschlagsicheren Sicherheitsventilen versehen sein. Jedes Ventil muß einen effektiven Durchlaß von mindestens 5,5 cm Durchmesser haben. Abweichend von den Vorschriften der Rn. 211 534 des Anhangs B. 1 a müssen sich die Sicherheitsventile der Tanks öffnen, sobald ein Überdruck von 0,25 kg/cm² erreicht wird.
9. Die rechteckigen orangefarbenen Tafeln nach Rn. 10 500 (1) müssen folgende Kennzeichnungsnummern aufweisen:

539
2093

10. Die Tankfahrzeuge müssen auf beiden Seiten und hinten einen Gefahrenzettel gemäß Muster Nr. 3 tragen.
11. In der Bescheinigung gemäß Anhang B. 3 ist zu vermerken, daß das Tankfahrzeug ausschließlich zur Beförderung des obengenannten Stoffes zugelassen ist. Im übrigen gelten für die Bauart des Tanks die Zeichnungen der Firma Holvrieka nirota vom 16. Juli 1980

Nr. 7122-1478 (Insulated St.St. Selfsupporting Road Tank),
 Nr. 7122-1479 (Innertank),
 Nr. 7122-1481 (Manhole Ø 450 ins) und
 Nr. 7122-1483 (Spillace Tray + Custom Cover),

die der deutschen Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM) am 11. September 1980 eingereicht wurden.

12. Der höchstzulässige Füllungsgrad beträgt 80 %, bezogen auf eine Temperatur von 15 °C gemäß Rn. 212 571 des ADR. Der im Tank verbleibende Freiraum ist mit Stickstoff zu füllen. Be- und Entladung müssen an Orten erfolgen, die für die Allgemeinheit nicht zugänglich sind.
13. Ungereinigte, leere Tankfahrzeuge unterliegen den geltenden Vorschriften für „leere Tanks“ gemäß Rn. 2551, Gruppe F, Ziffer 99, der Anlage A des ADR.

(2) Auf niederländischem Hoheitsgebiet hat die Beförderung über die Verkehrswege zu erfolgen, die von den zuständigen örtlichen Behörden für die Beförderung gefährlicher Güter bezeichnet sind. Diese Verkehrswege sind durch orangefarbene Schilder mit schwarzem Richtungspfeil gekennzeichnet.

(3) In das Beförderungspapier ist folgende Bezeichnung des Gutes aufzunehmen:

„Tertiäres Butylhydroperoxid, Klasse 5.2 des ADR.“

Die Gutsbezeichnung ist rot zu unterstreichen. Der Absender hat zusätzlich im Beförderungspapier zu vermerken: „Beförderung vereinbart nach Rn. 2010 und 10 602 des ADR (D 170).“

(4) Diese Vereinbarung gilt im Verkehr zwischen den Niederlanden und der Bundesrepublik Deutschland bis auf Widerruf durch eine der Vertragsparteien.

Vereinbarung Nr. 171

(1) Abweichend von den Vorschriften der Rn. 2212 (3) b) und 2219 (10) der Anlage A des ADR dürfen Äthylenoxid mit Stickstoff bis zu einem maximalen Gesamtdruck von 10 kg/cm² bei 50 °C und Äthylenoxid mit höchstens 10 Gewichts-% Kohlendioxid der Klasse 2, Rn. 2201, Ziffer 4 ct), in Gefäßen gemäß Rn. 2212 (1) b) (mit einem Fassungsraum von mindestens 100 und höchstens 1 000 Litern) befördert werden.

(2) Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu vermerken: „Beförderung nach Rn. 2010 des ADR (D 171).“

(3) Die Vereinbarung gilt im Verkehr zwischen Belgien und der Bundesrepublik Deutschland bis auf Widerruf durch eine der Vertragsparteien.

Vereinbarung Nr. 172

(1) Abweichend von den Vorschriften der Rn. 2803 der Anlage A des ADR darf Schwefelsäure mit höchstens 75 % reiner Säure der Klasse 8, Rn. 2801, Ziffer 1 c), auch in freitragenden Kunststoffgefäßen mit einem Fassungsraum von höchstens 60 Litern unter folgenden Bedingungen im Straßenverkehr befördert werden:

1. Die Eignung der Kunststoffgefäße muß durch eine Baumusterprüfung bei einer im Versandland behördlich anerkannten Prüfanstalt/Prüfstelle entsprechend den zwischen den Vertragsparteien anerkannten Vorschriften nachgewiesen sein.
2. Die nach dem geprüften Baumuster hergestellten Gefäße müssen durch
 - den Namen oder das Kurzzeichen des Herstellers,
 - das Kurzzeichen des Staates, in dem die Prüfung durchgeführt wird,
 - die Kurzbezeichnung der Prüfanstalt,
 - die Registriernummer,
 - Monat und Jahr der Herstellung sowie
 - die Angabe der Gebrauchsdauer in Monaten oder Jahren gut lesbar und dauerhaft gekennzeichnet sein.
3. Die Gefäße dürfen nur zu höchstens 95 % ihres Fassungsraums gefüllt sein.

(2) Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu vermerken: „Beförderung vereinbart nach Rn. 2010 des ADR (D 172).“

(3) Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR, Österreich sowie der Schweiz bis auf Widerruf durch eine der Vertragsparteien.

Vereinbarung Nr. 173

(1) Abweichend von den Vorschriften der Rn. 2803 der Anlage A des ADR darf Salpetersäure mit höchstens 55 % reiner Säure der Klasse 8, Rn. 2801, Ziffer 2 c), auch in freitragenden Kunststoffgefäßen mit einem Fassungsraum von höchstens 60 Litern unter folgenden Bedingungen im Straßenverkehr befördert werden:

1. Die Eignung der Kunststoffgefäße muß durch eine Baumusterprüfung bei einer im Versandland behördlich anerkannten Prüfanstalt/Prüfstelle entsprechend den zwischen den Vertragsparteien anerkannten Vorschriften nachgewiesen sein.
2. Die nach dem geprüften Baumuster hergestellten Gefäße müssen durch
 - den Namen oder das Kurzzeichen des Herstellers,
 - das Kurzzeichen des Staates, in dem die Prüfung durchgeführt wird,
 - die Kurzbezeichnung der Prüfanstalt,
 - die Registriernummer,
 - Monat und Jahr der Herstellung sowie
 - die Angabe der Gebrauchsdauer in Monaten oder Jahren gut lesbar und dauerhaft gekennzeichnet sein.
3. Die Gefäße dürfen nur zu höchstens 95 % ihres Fassungsraums gefüllt sein.

(2) Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu vermerken: „Beförderung vereinbart nach Rn. 2010 des ADR (D 173).“

(3) Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR, Österreich sowie der Schweiz bis auf Widerruf durch eine der Vertragsparteien, längstens bis zum Inkrafttreten des Anhangs A. 5.

Vereinbarung Nr. 174

(1) Abweichend von den Vorschriften der Rn. 2212 Absatz 3 b) der Anlage A des ADR darf Äthylenoxid mit Stickstoff bis zu einem maximalen Gesamtdruck von 10 kg/cm² bei 50 °C der

Klasse 2, Rn. 2201, Ziffer 4 ct), auch in Gefäßen mit einem Fassungsraum von mindestens 100 und höchstens 1 000 Litern im internationalen Straßenverkehr befördert werden.

(2) Die sonstigen Vorschriften für Stoffe der Rn. 2201, Ziffer 4 ct), sind zu beachten.

(3) Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu vermerken: „Beförderung vereinbart nach Rn. 2010 des ADR (D 174).“

(4) Diese Vereinbarung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik, den Niederlanden sowie der Schweiz bis auf Widerruf durch eine der Vertragsparteien.

Anlage 2

(zu § 2)

Änderungen der Vereinbarungen

Nr. 1, 6, 9, 12, 14, 17, 27, 30, 36, 41, 43, 48, 60, 65, 67, 69, 71, 75, 78, 81, 89, 90, 92, 98, 99, 103, 112, 116, 117, 135, 137, 138, 143, 161, 162 und 163

1. Die Vereinbarung Nr. 1 ist außer Kraft getreten.
2. Die Vereinbarung Nr. 6 ist außer Kraft getreten.
3. Die Vereinbarung Nr. 9 ist außer Kraft getreten.
4. Die Vereinbarung Nr. 12 ist außer Kraft getreten.
5. Die Vereinbarung Nr. 14 ist außer Kraft getreten.
6. Die Vereinbarung Nr. 17 ist außer Kraft getreten.
7. Die Vereinbarung Nr. 27 ist außer Kraft getreten.
8. Die Vereinbarung Nr. 30 ist außer Kraft getreten.
9. Die Vereinbarung Nr. 36 ist außer Kraft getreten.
10. Die Vereinbarung Nr. 41 ist außer Kraft getreten.
11. Die Vereinbarung Nr. 43 ist außer Kraft getreten.
12. Die Vereinbarung Nr. 48 ist außer Kraft getreten.
13. In der Vereinbarung Nr. 60 erhält im Absatz 3 der Buchstabe b folgende Fassung:
„b) Österreich bis auf Widerruf durch eine der Vertragsparteien“.
14. In der Vereinbarung Nr. 65 erhält im Absatz 3 der Buchstabe a folgende Fassung:
„a) der Deutschen Demokratischen Republik bis zum 30. September 1984.“
15. Die Vereinbarung Nr. 67 ist außer Kraft getreten.
16. Die Vereinbarung Nr. 69 ist außer Kraft getreten.
17. Die Vereinbarung Nr. 71 ist außer Kraft getreten.
18. Die Vereinbarung Nr. 75 ist außer Kraft getreten.
19. In der Vereinbarung Nr. 78 ist im Absatz 1, Ziffer 3, in der zweiten Zeile die Zahl „2901“ durch die Zahl „3901“ und in der Ziffer 5 die Zahl „52 171“ durch die Zahl „10 171“ zu ersetzen. Im Absatz 4 wird folgender Buchstabe c angefügt:
„c) dem Vereinigten Königreich mit der Maßgabe, daß im Absatz 1, Ziffer 5, die Gewichtsgrenze statt auf 4 000 kg auf 2 000 kg festgelegt wird.“
20. Die Vereinbarung Nr. 81 ist außer Kraft getreten.
21. Die Vereinbarung Nr. 89 ist außer Kraft getreten.
22. Die Vereinbarung Nr. 90 ist außer Kraft getreten.
23. Die Vereinbarung Nr. 92 ist außer Kraft getreten.
24. Die Vereinbarung Nr. 98 ist außer Kraft getreten.
25. Die Vereinbarung Nr. 99 ist außer Kraft getreten.
26. In der Vereinbarung Nr. 103 erhält im Absatz 3 der Buchstabe a folgende Fassung:
„a) Belgien, Italien, Luxemburg, Portugal, der Schweiz sowie Spanien.“
27. Die Vereinbarung Nr. 112 ist außer Kraft getreten.
28. In der Vereinbarung Nr. 116 erhält der Absatz 3 folgende Fassung:
„(3) Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Vereinigten Königreich bis zum 30. September 1984.“
29. Die Vereinbarung Nr. 117 ist außer Kraft getreten.
30. In der Vereinbarung Nr. 135 erhält der Absatz 3 folgende Fassung:
„(3) Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und
a) Norwegen, Schweden, der Schweiz sowie dem Vereinigten Königreich,

- b) der Deutschen Demokratischen Republik sowie Österreich mit der Maßgabe, daß in Absatz 1 die Ziffer 1 durch folgende Fassung ersetzt wird:
- „1. Baumusterprüfung
- Die Eignung der Transportgefäße muß durch eine Baumusterprüfung bei einer im Versandland behördlich anerkannten Prüfanstalt/Prüfstelle entsprechend den zwischen den Vertragsparteien anerkannten Vorschriften nachgewiesen sein.“
31. In der Vereinbarung Nr. 137 erhält der Absatz 3 folgende Fassung:
- „(3) Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und
- a) den Niederlanden,
- b) Belgien bis auf Widerruf durch eine der Vertragsparteien,
- c) dem Vereinigten Königreich mit der Maßgabe, daß in Absatz 1, Ziffer 1.2, der zweite Satz durch folgende Fassung ersetzt wird:
- „Diese muß durch eine verschraubbare und wasserundurchlässige Verschlusskappe oder eine andere gleichwirksame Einrichtung verschließbar sein.“
32. In der Vereinbarung Nr. 138 erhält der Absatz 3 folgende Fassung:
- „(3) Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Finnland, Luxemburg, Norwegen, Österreich, Schweden sowie der Schweiz bis auf Widerruf durch eine der Vertragsparteien.“
33. In der Vereinbarung Nr. 143 erhält der Absatz 3 folgende Fassung:
- „(3) Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und
- a) der Deutschen Demokratischen Republik, Finnland, Luxemburg, Österreich, Schweden, der Schweiz, Spanien sowie Ungarn bis auf Widerruf durch eine der Vertragsparteien,
- b) dem Vereinigten Königreich mit der Maßgabe, daß in Absatz 1 die Ziffer 3 durch folgende Fassung ersetzt wird:
- „3. Sonstige Vorschriften
- Jedes Faß ist, bevor es zum ersten Mal für die Beförderung verwendet wird, einer Dichtheitsprüfung gemäß Ziffer 2.2 zu unterziehen. Es muß hermetisch verschlossen sein.“
34. In der Vereinbarung Nr. 161 erhält der Absatz 3 folgende Fassung:
- „(3) Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich sowie Schweden bis zum 31. Dezember 1984.“
35. In der Vereinbarung Nr. 162 erhält der Absatz 3 folgende Fassung:
- „(3) Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Belgien, Frankreich, den Niederlanden, Österreich sowie dem Vereinigten Königreich bis auf Widerruf durch eine der Vertragsparteien.“
36. Die Vereinbarung Nr. 163 ist außer Kraft getreten.

**Bekanntmachung
der Vereinbarung vom 26. Januar 1982 über die Hafenstaatkontrolle
Vom 1. Juni 1982**

Die vom Bundesminister für Verkehr in Paris am 26. Januar 1982 unterzeichnete Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle tritt nach ihrem Abschnitt VIII Ziffer 8.4 für die Seeschiffsverwaltung der Bundesrepublik Deutschland

am 1. Juli 1982

in Kraft.

Die Vereinbarung tritt ferner für folgende Staaten am 1. Juli 1982 in Kraft:

Belgien	Niederlande
Dänemark	Norwegen
Finnland	Portugal
Frankreich	Schweden
Griechenland	Spanien
Irland	das Vereinigte Königreich
Italien	Großbritannien und Nordirland.

Die Vereinbarung wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 1. Juni 1982

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Westendorf

Vereinbarung
über die Hafenstaatkontrolle
Memorandum of Understanding
on Port State Control
Mémorandum d'entente
sur le contrôle des navires par l'Etat du port

(Übersetzung)

The Maritime Authorities of	Les Autorités maritimes de	Die Seeschiffsbehörden
Belgium	Allemagne (République fédérale d')	Belgiens
Denmark	Belgique	Dänemarks
Finland	Danemark	Deutschlands (Bundesrepublik)
France	Espagne	Finnlands
Germany (Federal Republic of)	Finlande	Frankreichs
Greece	France	Griechenlands
Ireland	Grèce	Irlands
Italy	Irlande	Italiens
Netherlands	Italie	der Niederlande
Norway	Norvège	Norwegens
Portugal	Pays-Bas	Portugals
Spain	Portugal	Schwedens
Sweden	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	Spaniens
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	Suède	des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland,
hereinafter referred to as "the Authorities"	ci-après appelées «les Autorités»	im folgenden als „Behörden“ bezeichnet –
recalling the Final Declaration adopted on 2 December 1980 by the Regional European Conference on Maritime Safety which underlined the need to increase maritime safety and the protection of the marine environment and the importance of improving living and working conditions on board ship;	rappelant la Déclaration finale adoptée le 2 décembre 1980 par la Conférence régionale européenne sur la sécurité maritime, laquelle souligne le besoin d'accroître la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin et l'importance attachée à l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires;	eingedenk der am 2. Dezember 1980 von der Europäischen Regionalkonferenz über die Sicherheit auf See angenommenen Schlußerklärung, in der die Notwendigkeit einer Verstärkung der Sicherheit auf See und des Schutzes der Meeresumwelt sowie die Bedeutung einer Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord hervorgehoben wurden;
noting with appreciation the progress achieved in these fields by the Intergovernmental Maritime Consultative Organization and the International Labour Organisation;	appréciant les progrès accomplis dans ces domaines au sein de l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime et de l'Organisation Internationale du Travail;	in Anerkennung der auf diesen Gebieten von der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffsfahrts-Organisation und der Internationalen Arbeitsorganisation erzielten Fortschritte
noting also the contribution of the European Economic Community towards meeting the above-mentioned objectives;	notant également la contribution apportée par la Communauté Economique Européenne en vue de répondre aux objectifs mentionnés ci-dessus;	sowie angesichts des von der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zur Erreichung der obengenannten Ziele geleisteten Beitrags;
mindful that the principal responsibility for the effective application of standards laid down in international instruments rests upon the authorities of the State whose flag a ship is entitled to fly;	conscientes que la responsabilité principale pour l'application effective des normes figurant dans les instruments internationaux appartient aux autorités de l'Etat du pavillon que le navire est autorisé à battre;	in Anbetracht dessen, daß die Hauptverantwortung für die wirksame Anwendung der in internationalen Übereinkünften festgelegten Normen den Behörden des Staates obliegt, dessen Flagge ein Schiff zu führen berechtigt ist;

recognizing nevertheless that effective action by port States is required to prevent the operation of substandard ships;

recognizing also the need to avoid distorting competition between ports;

convinced of the necessity, for these purposes, of an improved and harmonized system of port state control and of strengthening cooperation and the exchange of information

have reached the following understanding:

**Section 1
Commitments**

- 1.1. Each Authority will give effect to the provisions of the present Memorandum and the Annexes thereto, which constitute an integral part of the Memorandum.
- 1.2. Each Authority will maintain an effective system of port state control with a view to ensuring that, without discrimination as to flag, foreign merchant ships visiting the ports of its State comply with the standards laid down in the relevant instruments as defined in Section 2.
- 1.3. Each Authority will achieve, within a period of 3 years from the coming into effect of the Memorandum, an annual total of inspections corresponding to 25 % of the estimated number of individual foreign merchant ships, hereinafter referred to as "ships", which entered the ports of its State during a recent representative period of 12 months.
- 1.4. Each Authority will consult, cooperate and exchange information with the other Authorities in order to further the aims of the Memorandum.

**Section 2
Relevant instruments**

- 2.1. For the purposes of the Memorandum "relevant instruments" are the following instruments:
 - the International Convention on Load Lines, 1966;
 - the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974;
 - the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974;

reconnaissant toutefois qu'une action efficace des Etats du port est nécessaire pour prévenir l'exploitation de navires inférieurs aux normes;

reconnaissant également qu'il faut éviter de fausser la compétition entre ports;

convaincues qu'à ces fins il est nécessaire d'établir un système de contrôle par l'Etat du port amélioré et harmonisé et de renforcer la coopération et l'échange d'informations

sont convenues de l'entente suivante:

**Section 1
Engagements**

- 1.1. Chaque Autorité donne effet aux dispositions du présent Memorandum et de ses Annexes qui constituent une partie intégrante du Memorandum.
- 1.2. Chaque Autorité met en œuvre un système efficace de contrôle par l'Etat du port en vue d'assurer, sans discrimination quant au pavillon, que les navires de commerce étrangers visitant les ports de son Etat sont conformes aux normes établies dans les instruments pertinents tels que définis dans la section 2.
- 1.3. Chaque Autorité atteindra, avant la fin d'une période de 3 ans à partir du jour où le Memorandum prend effet, un nombre total d'inspections par an correspondant à 25 % du nombre estimé de navires de commerce étrangers distincts ci-après dénommés «navires», qui sont entrés dans les ports de son Etat au cours d'une période représentative récente de 12 mois.
- 1.4. Chaque Autorité consulte toutes les autres Autorités, coopère et échange des informations avec elles en vue de poursuivre les objectifs du Memorandum.

**Section 2
Instruments pertinents**

- 2.1. Aux fins du Memorandum, les instruments pertinents sont les instruments ci-après:
 - Convention internationale sur les lignes de charge, 1966;
 - Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer;
 - Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer;

jedoch in der Erkenntnis, daß wirksame Maßnahmen der Hafenstaaten erforderlich sind, um den Betrieb unternormiger Schiffe zu verhindern;

sowie in Erkenntnis der Notwendigkeit, Wettbewerbsverzerrungen zwischen Häfen zu vermeiden;

überzeugt von der Notwendigkeit, für diese Zwecke ein verbessertes und vereinheitlichtes System der Hafenstaatkontrolle einzuführen sowie die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zu verstärken –

haben folgendes vereinbart:

**Abschnitt 1
Verpflichtungen**

- 1.1. Jede Behörde verleiht dieser Vereinbarung und den dazugehörigen Anlagen, die Bestandteil der Vereinbarung sind, Wirksamkeit.
- 1.2. Jede Behörde unterhält ein wirksames System der Hafenstaatkontrolle, um sicherzustellen, daß ohne Flaggendiskriminierung ausländische Handelsschiffe, welche die Häfen ihres Staates anlaufen, den Normen entsprechen, die in den in Abschnitt 2 bezeichneten einschlägigen Übereinkünften festgelegt sind.
- 1.3. Jede Behörde führt innerhalb eines Zeitabschnitts von drei Jahren nach Inkrafttreten der Vereinbarung jährlich so viele Überprüfungen durch, daß deren Gesamtzahl 25 v. H. der geschätzten Anzahl einzelner ausländischer Handelsschiffe – im folgenden als „Schiffe“ bezeichnet – entspricht, die während eines repräsentativen, noch nicht lange zurückliegenden Zeitabschnitts von zwölf Monaten die Häfen ihres Staates angelaufen haben.
- 1.4. Jede Behörde wird die anderen Behörden konsultieren, mit ihnen zusammenarbeiten und Informationen austauschen, um die Ziele der Vereinbarung zu fördern.

**Abschnitt 2
Einschlägige Übereinkünfte**

- 2.1. Im Sinne der Vereinbarung gelten als „einschlägige Übereinkünfte“
 - das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966;
 - das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See;
 - das Protokoll von 1978 zum Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See;

- the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto;
 - the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978;
 - the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972;
 - the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention 147).
- 2.2. With respect to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention 147), each Authority will apply the standards specified in Annex 1.
- 2.3. Each Authority will apply those relevant instruments which are in force and to which its State is a Party. In the case of amendments to a relevant instrument each Authority will apply those amendments which are in force and which its State has accepted. An instrument so amended will then be deemed to be the "relevant instrument" for that Authority.
- 2.4. In applying a relevant instrument for the purposes of port state control, the Authorities will ensure that no more favourable treatment is given to ships entitled to fly the flag of a State which is not a Party to that instrument.
- 2.5. In the case of ships below 500 tons gross tonnage the Authorities will apply those requirements of the relevant instruments which are applicable and will to the extent that a relevant instrument does not apply take such action as may be necessary to ensure that those ships are not clearly hazardous to safety, health or the environment, having regard in particular to Annex 1.
- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle qu'amendée par le Protocole de 1978;
 - Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille;
 - Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer;
 - Convention concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, 1976 (Convention OIT 147).
- 2.2. Dans le cas de la Convention de 1976 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands (Convention OIT 147), chaque Autorité applique les normes définies à l'Annexe 1.
- 2.3. Chaque Autorité applique ceux des instruments pertinents qui sont en vigueur et auxquels son Etat est partie. En cas d'amendements à un instrument pertinent chaque Autorité applique ceux des amendements qui sont en vigueur et que son Etat a acceptés. Un instrument ainsi amendé est considéré comme l'«instrument pertinent» pour cette Autorité.
- 2.4. En appliquant les prescriptions d'un instrument pertinent aux fins du contrôle par l'Etat du port, les Autorités font en sorte que les navires autorisés à battre pavillon d'un Etat non partie à l'instrument ne bénéficient pas de conditions plus favorables.
- 2.5. Dans le cas des navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute, les Autorités appliquent celles de ces dispositions des instruments pertinents qui sont applicables et, dans la mesure où un instrument pertinent ne s'applique pas, elles prennent les mesures qui peuvent être nécessaires pour assurer que ces navires ne constituent pas un danger évident pour la sécurité, la santé ou l'environnement, l'Annexe 1 étant en particulier prise en considération.
- das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der durch das Protokoll von 1978 zu dem Übereinkommen geänderten Fassung;
 - das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten;
 - das Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See;
 - das Übereinkommen von 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen (IAO-Übereinkommen Nr. 147).
- 2.2 Hinsichtlich des Übereinkommens von 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen (IAO-Übereinkommen Nr. 147) wendet jede Behörde die in Anlage 1 bezeichneten Normen an.
- 2.3 Jede Behörde wendet die einschlägigen Übereinkünfte an, die in Kraft sind und deren Vertragspartei ihr Staat ist. Bei Änderungen einer einschlägigen Übereinkunft wendet jede Behörde die in Kraft befindlichen und von ihrem Staat angenommenen Änderungen an. Eine so geänderte Übereinkunft gilt dann für die betreffende Behörde als „einschlägige Übereinkunft“.
- 2.4 Bei Anwendung einer einschlägigen Übereinkunft zum Zweck der Hafensaatkontrolle stellen die Behörden sicher, daß Schiffen, welche die Flagge eines Staates zu führen berechtigt sind, der nicht Vertragspartei der Übereinkunft ist, keine günstigere Behandlung gewährt wird.
- 2.5 Bei Schiffen mit einem Bruttoreaumgehalt von weniger als 500 Registertonnen wenden die Behörden die anwendbaren Vorschriften der einschlägigen Übereinkünfte an; soweit eine einschlägige Übereinkunft nicht anwendbar ist, treffen sie die gegebenenfalls notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß diese Schiffe nicht offensichtlich eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen, wobei insbesondere Anlage 1 zu berücksichtigen ist.

Section 3

Inspection Procedures, Rectification and Detention

- 3.1. In fulfilling their commitments the Authorities will carry out inspections, which will consist of a visit on board a ship in order to check the certificates and documents relevant for the purposes of the Memorandum. In the absence of

Section 3

Procédures d'inspection, Rectification et Immobilisation

- 3.1. En remplissant leurs engagements, les Autorités effectuent des inspections qui consistent en une visite à bord du navire en vue de vérifier les certificats et documents appropriés aux fins du Mémorandum. En l'absence de certificats ou de docu-

Abschnitt 3

Überprüfungsverfahren, Mängelbeseitigung und Festhalten

- 3.1 In Erfüllung ihrer Verpflichtungen führen die Behörden Überprüfungen durch, die darin bestehen, daß an Bord die für die Zwecke der Vereinbarung maßgebenden Zeugnisse und Unterlagen geprüft werden. Sind keine gültigen Zeugnisse oder

- valid certificates or documents or if there are clear grounds for believing that the ship does not substantially meet the requirements of a relevant instrument, a more detailed inspection will be carried out. Inspections will be carried out in accordance with Annex 1.
- 3.2. The Authorities will regard as "clear grounds" *inter alia* the following:
- a report or notification by another Authority;
 - a report or complaint by the master, a crew member, or any person or organization with a legitimate interest in the safe operation of the ship, shipboard living and working conditions or the prevention of pollution, unless the Authority concerned deems the report or complaint to be manifestly unfounded;
 - other indications of serious deficiencies, having regard in particular to Annex 1.
- 3.3. In selecting ships for inspection, the Authorities will pay special attention to:
- a) ships which may present a special hazard, for instance oil tankers and gas and chemical carriers;
 - b) ships which have had several recent deficiencies.
- 3.4. The Authorities will seek to avoid inspecting ships which have been inspected by any of the other Authorities within the previous six months unless they have clear grounds for inspection.
- 3.5. Inspections will be carried out by properly qualified persons authorized for that purpose by the Authority concerned and acting under its responsibility.
- 3.6. Each Authority will endeavour to secure the rectification of deficiencies detected.
- 3.7. In the case of deficiencies which are clearly hazardous to safety, health or the environment, the Authority will, except as provided in 3.8., ensure that the hazard is removed before the ship is allowed to proceed to sea and for this purpose
- ments valables ou s'il existe de bonnes raisons de croire que le navire ne satisfait pas en substance aux prescriptions d'un instrument pertinent, il est procédé à une inspection plus détaillée. Les inspections sont conduites conformément à l'Annexe 1.
- 3.2. Les Autorités considèrent comme «bonnes raisons» entre autres les circonstances ci-après:
- un rapport ou une notification émanant d'une autre Autorité;
 - un rapport ou une plainte du capitaine, d'un membre de l'équipage ou de toute personne ou organisation ayant un intérêt légitime au maintien de la sécurité au cours de l'exploitation du navire, aux conditions de vie et de travail à bord ou à la prévention de la pollution, sauf si l'Autorité considérée estime que le rapport ou la plainte est manifestement infondé;
 - d'autres indications de manquements sérieux, l'Annexe 1 étant en particulier prise en considération.
- 3.3. En choisissant les navires à inspecter, les Autorités portent une attention spéciale:
- a) aux navires qui peuvent présenter un risque particulier, par exemple les pétroliers et les navires transportant des gaz liquéfiés ou des produits chimiques en vrac;
 - b) aux navires sur lesquels ont été récemment constatés plusieurs manquements.
- 3.4. Les Autorités s'efforcent d'éviter d'inspecter les navires qui ont été inspectés par l'une quelconque des autres Autorités au cours des six mois précédents, sauf si elles ont de bonnes raisons de procéder à une inspection.
- 3.5. Les inspections sont effectuées par des personnes dûment qualifiées qui ont été autorisées à cette fin par l'Autorité concernée et agissent sous sa responsabilité.
- 3.6. Chaque Autorité s'efforce d'obtenir qu'il soit remédié aux manquements constatés.
- 3.7. S'il existe des manquements qui constituent clairement un risque pour la sécurité, la santé ou l'environnement, l'Autorité, sauf dans le cas visé à la section 3.8., fait en sorte que le risque ait disparu avant que le navire ne soit autorisé à
- Unterlagen vorhanden oder bestehen triftige Gründe für die Annahme, daß das Schiff im wesentlichen nicht die Vorschriften einer einschlägigen Übereinkunft erfüllt, so wird eine gründlichere Überprüfung durchgeführt. Die Überprüfungen erfolgen nach Maßgabe der Anlage 1.
- 3.2 Die Behörden betrachten unter anderem als „triftige Gründe“
- einen Bericht oder eine Mitteilung einer anderen Behörde;
 - einen Bericht oder eine Beschwerde des Kapitäns, eines Besatzungsmitglieds oder einer Person oder Organisation mit einem berechtigten Interesse am sicheren Betrieb des Schiffes, an den Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord oder an der Verhütung der Verschmutzung, es sei denn, die betreffende Behörde betrachtet den Bericht oder die Beschwerde als offenkundig unbegründet;
 - sonstige Hinweise auf schwerwiegende Mängel, wobei insbesondere Anlage 1 zu berücksichtigen ist.
- 3.3 Bei der Auswahl von Schiffen für eine Überprüfung richten die Behörden ihre Aufmerksamkeit vor allem
- a) auf Schiffe, die eine besondere Gefahr darstellen können, zum Beispiel Öl-, Gas- und Chemikalienschiffe;
 - b) auf Schiffe, bei denen in letzter Zeit bereits mehrfach Mängel festgestellt worden sind.
- 3.4 Die Behörden bemühen sich, die Überprüfung von Schiffen zu vermeiden, die innerhalb der letzten sechs Monate von einer der anderen Behörden überprüft worden sind, sofern sie nicht triftige Gründe für eine Überprüfung haben.
- 3.5 Die Überprüfungen werden von hierzu entsprechend befähigten Personen durchgeführt, die zu diesem Zweck von der betreffenden Behörde ermächtigt sind und unter ihrer Verantwortung handeln.
- 3.6 Jede Behörde bemüht sich, die Beseitigung festgestellter Mängel zu gewährleisten.
- 3.7 Bei Mängeln, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen, sorgt die Behörde dafür, ausgenommen in den Fällen des Abschnitts 3.8, daß die Gefahr beseitigt wird, bevor dem Schiff gestattet wird, auszulaufen;

will take appropriate action, which may include detention. The Authority will, as soon as possible, notify the flag State through its consul or, in his absence, its nearest diplomatic representative or its maritime authority of the action taken. Where the certifying authority is an organization other than a maritime administration, the former will also be advised.

prendre la mer et à cette fin prend les mesures appropriées qui peuvent aller jusqu'à l'immobilisation du navire. L'Autorité porte aussitôt que possible les mesures prises à la connaissance de l'Etat du pavillon par l'intermédiaire de son consul ou, en son absence, par l'intermédiaire du représentant diplomatique le plus proche ou de l'autorité maritime. Lorsque l'Autorité ayant procédé à la délivrance des certificats est une organisation autre qu'une administration maritime, cette autorité est prévenue.

sie trifft zu diesem Zweck geeignete Maßnahmen, zu denen auch das Festhalten gehören kann. Die Behörde unterrichtet so bald wie möglich den Flaggenstaat über seinen Konsul oder in dessen Abwesenheit über seinen nächsten diplomatischen Vertreter oder seine Seeschiffsbehörde von den getroffenen Maßnahmen. Handelt es sich bei der die Zeugnisse ausstellenden Behörde um eine Organisation, die keine Seeschiffsverwaltung ist, so wird auch diese verständigt.

- 3.8. Where deficiencies referred to in 3.7. cannot be remedied in the port of inspection, the Authority may allow the ship to proceed to another port, subject to any appropriate conditions determined by that Authority with a view to ensuring that the ship can so proceed without unreasonable danger to safety, health or the environment. In such circumstances the Authority will notify the competent authority of the region State where the next port of call of the ship is situated, the parties mentioned in 3.7. and any other authority as appropriate. Notification to Authorities will be made in accordance with Annex 2. The Authority receiving such notification will inform the notifying Authority of action taken.
- 3.8. Lorsqu'il ne peut pas être remédié dans le port d'inspection aux manquements mentionnés à la section 3.7., l'Autorité peut autoriser le navire à se rendre dans un autre port, en le soumettant à des conditions qu'elle fixe pour faire en sorte que le navire puisse faire route sans présenter un danger déraisonnable pour la sécurité, la santé ou l'environnement. En ce cas, l'Autorité avertit l'autorité compétente de l'Etat de la région où est situé le prochain port d'escale du navire, les parties mentionnées à la section 3.7. et toute autre autorité qu'il lui paraît utile d'informer. Le message correspondant est établi selon l'Annexe 2. L'Autorité recevant un tel message informe des mesures prises l'Autorité émettrice.
- 3.8 Können die in Abschnitt 3.7 erwähnten Mängel nicht in dem Hafen beseitigt werden, in dem die Überprüfung stattgefunden hat, so kann die Behörde dem Schiff die Weiterfahrt zu einem anderen Hafen gestatten, jedoch unter angemessenen, von der Verwaltung festgelegten Bedingungen, um zu gewährleisten, daß das Schiff seine Reise ohne unvermeidbare Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt fortsetzen kann. In einem solchen Fall benachrichtigt die Behörde die zuständige Behörde des Staates der Region, in der sich der nächste Anlaufhafen des Schiffes befindet, die in Abschnitt 3.7 genannten Parteien sowie jede andere in Betracht kommende Behörde. Die Benachrichtigung der Behörden erfolgt nach Maßgabe der Anlage 2. Die Behörde, die eine solche Benachrichtigung erhält, unterrichtet die benachrichtigende Behörde von den getroffenen Maßnahmen.
- 3.9. The provisions of sections 3.7. and 3.8. are without prejudice to the requirements of relevant instruments or procedures established by international organizations concerning notification and reporting procedures related to port state control.
- 3.9. Les dispositions des sections 3.7. et 3.8. ne font pas obstacle à l'application des prescriptions des instruments pertinents ou des procédures établies par les organisations internationales en ce qui concerne les procédures de notification et de rapport relatives au contrôle par l'Etat du port.
- 3.9 Die Abschnitte 3.7 und 3.8 lassen die Vorschriften der einschlägigen Übereinkünfte oder Verfahren unberührt, die von internationalen Organisationen für die Benachrichtigungs- und Meldeverfahren im Zusammenhang mit der Hafenstaatkontrolle festgelegt sind.
- 3.10. The Authorities will ensure that, on the conclusion of an inspection, the master of the ship is provided with a document, in the form specified in Annex 3, giving the results of the inspection and details of any action taken.
- 3.10. Les Autorités font en sorte que, à la fin d'une inspection, le capitaine reçoive un document ayant la forme prévue à l'Annexe 3, mentionnant les résultats de l'inspection et les détails des mesures prises.
- 3.10 Die Behörden sorgen dafür, daß der Kapitän des Schiffes nach Abschluß einer Überprüfung eine Bescheinigung in der in Anlage 3 dargestellten Form über die Ergebnisse der Überprüfung sowie über Einzelheiten etwa getroffener Maßnahmen erhält.
- 3.11. When exercising control under the Memorandum, the Authorities will make all possible efforts to avoid unduly detaining or delaying a ship. Nothing in the Memorandum affects rights created by provisions of relevant instruments relating to compensation for undue detention or delay.
- 3.11. Lors de l'exécution des contrôles dans le cadre du Mémorandum, il convient que les Autorités évitent dans toute la mesure du possible de retenir ou de retarder indûment un navire. Rien dans le Mémorandum n'affecte les droits créés par les dispositions des instruments pertinents traitant de la réparation en cas d'immobilisation ou de retard indus.
- 3.11 Bei der Ausübung der Kontrolle im Rahmen der Vereinbarung unternehmen die Behörden alle nur möglichen Anstrengungen, um ein unangemessenes Fest- oder Aufhalten des Schiffes zu vermeiden. Die Vereinbarung läßt Ansprüche unberührt, die aus einschlägigen Übereinkünften in bezug auf Ersatz wegen unangemessenen Fest- oder Aufhaltens entstanden sind.

Section 4

Provision of information

Each Authority will report on its inspections under the Memorandum and their results, in accordance with the procedures specified in Annex 4.

Section 5

Operational Violations

The Authorities will upon the request of another Authority, endeavour to secure evidence relating to suspected violations of the requirements on operational matters of Rule 10 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, and the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto. In case of suspected violations involving the discharge of harmful substances, an Authority will, upon the request of another Authority, visit in port the ship suspected of such a violation in order to obtain information and where appropriate to take a sample of any alleged pollutant.

Section 6

Organization

6.1. A Committee will be established, composed of a representative of each of the Authorities and of the Commission of the European Communities. An observer from each of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization and the International Labour Organisation will be invited to participate in the work of the Committee.

6.2. The Committee will meet once a year and at such other times as it may decide.

6.3. The Committee will:

- carry out the specific tasks assigned to it under the Memorandum;
- promote by all means necessary, including seminars for surveyors, the harmonization of procedures and practices relating to inspection, rectification, detention and the application of 2.4.;
- develop and review guidelines for carrying out inspections under the Memorandum;
- develop and review procedures for the exchange of information;

Section 4

Information

Chaque Partie établit des rapports sur les inspections qu'elle effectue dans le cadre du Mémorandum et sur leurs résultats, selon les procédures de l'Annexe 4.

Section 5

Infractions aux règles d'exploitation

Les Autorités s'efforcent, à la demande d'une autre Autorité, d'établir les preuves relatives aux infractions présumées aux prescriptions sur la conduite et l'exploitation des navires prévues par la Règle 10 du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer et par la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle que modifiée par le Protocole de 1978. Dans le cas d'infractions présumées comportant le rejet de substances nocives, une Autorité, sur demande d'une autre Autorité, visite au port le navire soupçonné d'une telle infraction en vue de rassembler des informations et, le cas échéant, de prélever un échantillon de toute substance polluante présumée.

Section 6

Organisation

6.1. Un Comité est créé, composé d'un représentant de chacune des Autorités et d'un représentant de la Commission des Communautés Européennes. Un observateur de l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime et un observateur de l'Organisation Internationale du Travail sont invités à participer aux travaux du Comité.

6.2. Le Comité se réunit une fois par an et à telle autre occasion qu'il peut décider.

6.3. Le Comité

- assure les tâches qui lui sont confiées par le Mémorandum;
- veille par tous moyens nécessaires, y compris par l'organisation de séminaires destinés aux inspecteurs, à l'harmonisation des procédures et pratiques d'inspection, de rectification, d'immobilisation et d'application de la section 2.4.;
- met au point et examine périodiquement les directives concernant les inspections dans le cadre de l'Entente;
- examine périodiquement et développe les procédures d'échange d'informations;

Abschnitt 4

Berichterstattung

Jede Behörde berichtet nach Maßgabe der Anlage 4 über ihre Überprüfungen im Rahmen der Vereinbarung und über deren Ergebnisse.

Abschnitt 5

Verstöße gegen Betriebsvorschriften

Auf Ersuchen einer anderen Behörde bemühen sich die Behörden um Beweissicherung in bezug auf mutmaßliche Verstöße gegen Vorschriften über die Führung und den Betrieb von Schiffen nach Regel 10 der Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See und des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der durch das Protokoll von 1978 zu dem Übereinkommen geänderten Fassung. Bei mutmaßlichen Verstößen im Zusammenhang mit dem Einleiten von Schadstoffen besichtigt eine Behörde auf Ersuchen einer anderen Behörde im Hafen das eines Verstoßes verdächtige Schiff, um Informationen zu erhalten und gegebenenfalls eine Probe jedes angeblichen Schmutzstoffs zu entnehmen.

Abschnitt 6

Organisation

6.1 Es wird ein Ausschuß eingesetzt, der sich aus je einem Vertreter der Behörden und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zusammensetzt. Je ein Beobachter der Zwischenstaatlichen Beratern der Seeschiffahrts-Organisation und der Internationalen Arbeitsorganisation wird eingeladen, an der Arbeit des Ausschusses teilzunehmen.

6.2 Der Ausschuß tritt einmal im Jahr zusammen und kann nach eigenem Ermessen weitere Zusammenkünfte beschließen.

6.3 Der Ausschuß

- nimmt die ihm durch die Vereinbarung ausdrücklich übertragenen Aufgaben wahr;
- fördert mit allen erforderlichen Mitteln, einschließlich der Abhaltung von Seminaren für Besichtigter, die Vereinheitlichung der Verfahren und Methoden in bezug auf die Überprüfung, die Mängelbeseitigung, das Festhalten und die Anwendung des Abschnitts 2.4.;
- erstellt und prüft regelmäßig Richtlinien zur Durchführung der Überprüfungen im Rahmen der Vereinbarung;
- erstellt und prüft regelmäßig Verfahren für den Informationsaustausch;

- | | | |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - keep under review other matters relating to the operation and the effectiveness of the Memorandum. <p>6.4. A secretariat provided by the Netherlands' Ministry of Transport and Public Works will be set up and will have its office in The Hague.</p> <p>6.5. The secretariat, acting under the guidance of the Committee and within the limits of the resources made available to it, will:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prepare meetings, circulate papers and provide such assistance as may be required to enable the Committee to carry out its functions; - facilitate the exchange of information, carry out the procedures outlined in Annex 4 and prepare reports as may be necessary for the purposes of the Memorandum; - carry out such other work as may be necessary to ensure the effective operation of the Memorandum. | <ul style="list-style-type: none"> - suit tous les sujets ayant trait au fonctionnement et à l'efficacité du Mémorandum. <p>6.4. Un secrétariat assuré par le ministère des transports et des travaux publics des Pays-Bas est institué; il est installé à La Haye.</p> <p>6.5. Le secrétariat, agissant selon les orientations du Comité et dans les limites des ressources dont il dispose:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prépare les réunions, diffuse les documents et fournit l'assistance qui peut être nécessaire au Comité pour lui permettre de remplir ses fonctions; - facilite l'échange d'informations, conduit les procédures décrites à l'Annexe 4 et prépare les rapports qui peuvent être nécessaires au fonctionnement du Mémorandum; - entreprend les autres tâches qui peuvent être nécessaires pour assurer le bon fonctionnement du Mémorandum. | <ul style="list-style-type: none"> - befaßt sich laufend mit sonstigen Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung und der Wirksamkeit der Vereinbarung. <p>6.4. Es wird ein vom Niederländischen Ministerium für Verkehr und Wasserwirtschaft bereitgestelltes Sekretariat mit Sitz in Den Haag eingerichtet.</p> <p>6.5. Das Sekretariat, das nach den Anweisungen des Ausschusses und im Rahmen der ihm zur Verfügung gestellten Mittel tätig wird,</p> <ul style="list-style-type: none"> - bereitet die Sitzungen vor, verteilt die Unterlagen und leistet die notwendige Hilfe, damit der Ausschuss seine Aufgaben wahrnehmen kann; - erleichtert den Informationsaustausch, führt die Verfahren nach Anlage 4 durch und erstellt die für die Zwecke der Vereinbarung notwendigen Berichte; - nimmt sonstige Aufgaben wahr, die für die wirksame Durchführung der Vereinbarung notwendig sind. |
|---|--|--|

Section 7
Amendments

- 7.1. Any Authority may propose amendments to the Memorandum.
- 7.2. In the case of proposed amendments to sections of the Memorandum the following procedure will apply:
- a) the proposed amendment will be submitted through the secretariat for consideration by the Committee;
 - b) amendments will be adopted by a two-thirds majority of the representatives of the Authorities present and voting in the Committee. If so adopted an amendment will be communicated by the secretariat to the Authorities for acceptance;
 - c) an amendment will be deemed to have been accepted either at the end of a period of six months after adoption by the representatives of the Authorities in the Committee or at the end of any different period determined unanimately by the representatives of the Authorities in the Committee at the time of adoption, unless within the relevant period an objection is communicated to the secretariat by an Authority;
 - d) an amendment will take effect 60 days after it has been accepted or at the end of any different period determined

Section 7
Amendements

- 7.1. Toute Autorité peut proposer des amendements au Mémorandum.
- 7.2. La procédure ci-après s'applique aux amendements aux sections du Mémorandum:
- a) l'amendement proposé est soumis à l'examen du Comité par l'intermédiaire du secrétariat;
 - b) les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des représentants des autorités présents et votants. Si un amendement est ainsi adopté il est communiqué par le secrétariat aux Autorités aux fins d'acceptation;
 - c) un amendement est réputé avoir été accepté soit à la fin d'une période de six mois après son adoption par les représentants des Autorités au Comité soit à la fin d'une période différente déterminée de façon unanime par les représentants des Autorités au Comité au moment de l'adoption, à moins qu'une objection n'ait été communiquée au secrétariat par une Autorité pendant la période en cause;
 - d) un amendement prend effect 60 jours après avoir été accepté ou à l'issue de toute autre période décidée à l'unanimité par les

Abschnitt 7
Änderungen

- 7.1. Jede Behörde kann Änderungen der Vereinbarung vorschlagen.
- 7.2. Werden Änderungen zu Abschnitten der Vereinbarung vorgeschlagen, so findet folgendes Verfahren Anwendung:
- a) Die vorgeschlagene Änderung wird dem Ausschuss durch das Sekretariat zur Beratung vorgelegt;
 - b) Änderungen werden mit Zweidrittelmehrheit der im Ausschuss anwesenden und abstimmenden Vertreter der Behörden beschlossen. Ist eine Änderung derart beschlossen worden, so wird sie vom Sekretariat den Behörden zur Annahme übermittelt;
 - c) eine Änderung gilt entweder nach Ablauf eines Zeitabschnitts von sechs Monaten nach Beschlußfassung durch die Vertreter der Behörden im Ausschuss oder nach Ablauf eines anderen von diesen Vertretern bei der Beschlußfassung einstimmig festgesetzten Zeitabschnitts als angenommen, sofern nicht innerhalb der betreffenden Zeit eine Behörde dem Sekretariat einen Einspruch übermittelt;
 - d) eine Änderung wird 60 Tage nach ihrer Annahme oder nach Ablauf eines anderen von den Vertretern der Behörden im Aus-

unanimously by the representatives of the Authorities in the Committee.

représentants des Autorités au Comité.

schoß einstimmig festgesetzten Zeitabschnitts wirksam.

7.3. In the case of proposed amendments to Annexes of the Memorandum the following procedure will apply:

7.3. La procédure ci-après s'applique aux amendements à une Annexe du Mémorandum:

7.3 Werden Änderungen zu Anlagen der Vereinbarung vorgeschlagen, so findet folgendes Verfahren Anwendung:

a) the proposed amendment will be submitted through the secretariat for consideration by the Authorities;

a) l'amendement proposé est soumis à l'examen des Autorités par l'intermédiaire du secrétariat;

a) Die vorgeschlagene Änderung wird den Behörden durch das Sekretariat zur Beratung vorgelegt;

b) the amendment will be deemed to have been accepted at the end of a period of three months from the date on which it has been communicated by the secretariat unless an Authority requests in writing that the amendment should be considered by the Committee. In the latter case the procedure specified in 7.2. will apply;

b) l'amendement est réputé avoir été accepté à la fin d'une période de trois mois commençant le jour de sa communication par le secrétariat, à moins qu'une Autorité demande par écrit que l'amendement soit examiné par le Comité. Dans ce cas la procédure de la section 7.2. s'applique;

b) die Änderung gilt nach Ablauf eines Zeitabschnitts von drei Monaten von dem Tag an als angenommen, an dem sie vom Sekretariat übermittelt worden ist, sofern nicht eine Behörde schriftlich beantragt, daß die Änderung vom Ausschuß beraten werden soll. In diesem Fall findet das Verfahren nach Abschnitt 7.2 Anwendung;

c) the amendment will take effect 60 days after it has been accepted or at the end of any different period determined unanimously by the Authorities.

c) l'amendement prend effet 60 jours après avoir été accepté ou à l'issue de toute autre période décidée à l'unanimité par les Autorités.

c) die Änderung wird 60 Tage nach ihrer Annahme oder nach Ablauf eines anderen von den Behörden einstimmig festgesetzten Zeitabschnitts wirksam.

Section 8

Section 8

Abschnitt 8

8.1. The Memorandum is without prejudice to rights and obligations under any international Agreement.

8.1. Le Mémorandum est conclu sans préjudice des droits et obligations en vertu d'un quelconque accord international.

8.1 Die Vereinbarung läßt Rechte und Pflichten aus internationalen Übereinkünften unberührt.

8.2. A Maritime Authority of another State may, with the consent of the Authorities participating in the Memorandum, adhere to the Memorandum. For such an Authority the Memorandum will take effect upon such date as may be mutually agreed.

8.2. L'autorité maritime d'un autre Etat peut, après accord de toutes les Autorités participant au Mémorandum, adhérer au Mémorandum. Pour une telle Autorité, le Mémorandum prendra effet à la date qui aura été acceptée d'un commun accord.

8.2 Eine Seeschiffsbehörde eines anderen Staates kann mit Zustimmung der an der Vereinbarung beteiligten Behörden der Vereinbarung beitreten. Für diese Behörde wird die Vereinbarung zu einem einvernehmlich festzusetzenden Zeitpunkt wirksam.

8.3. When the Memorandum takes effect, it will supersede the "Memorandum of Understanding between Certain Maritime Authorities on the Maintenance of Standards on Merchant Ships", signed at The Hague on 2 March 1978.

8.3. Quand le Mémorandum prendra effet, il remplacera le «Mémorandum d'entente entre certaines autorités maritimes sur le maintien des normes à bord des navires de commerce» fait à La Haye le 2 mars 1978.

8.3 Mit ihrem Wirksamwerden löst die Vereinbarung das am 2. März 1978 in Den Haag unterzeichnete „Memorandum über das Einvernehmen zwischen bestimmten Schiffsbehörden über die Einhaltung der Normen auf Handelsschiffen“ ab.

8.4. The Memorandum will take effect on 1 July 1982.

8.4. Le Mémorandum prendra effet le 1^{er} juillet 1982.

8.4 Die Vereinbarung wird am 1. Juli 1982 wirksam.

8.5. The English and French versions of the text of the Memorandum are equally authentic.

8.5. Les versions française et anglaise du texte du Mémorandum font également foi.

8.5 Der englische und der französische Wortlaut der Vereinbarung sind gleichermaßen verbindlich.

Signed at Paris in the English and French languages, this twenty-sixth day of January one thousand nine hundred and eighty-two.

Fait à Paris en anglais et en français, le vingt-six janvier mil neuf cent quatre-vingt deux.

Geschehen zu Paris am 26. Januar 1982 in englischer und französischer Sprache.

**Anlagen
der Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle**

**Annexes
to the Memorandum of Understanding on Port State Control**

**Annexes
au Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port**

Annex 1 Guidelines for Surveyors	Annexe 1 Directives pour les inspecteurs	Anlage 1 Richtlinien für Besichtiger
Annex 2 Telex form	Annexe 2 Modèle de télex	Anlage 2 Form des Fernschreibens
Annex 3 Report on Inspection	Annexe 3 Rapport d'inspection	Anlage 3 Überprüfungsbericht
Annex 4 Information System on Inspections	Annexe 4 Système d'information relatif aux inspections	Anlage 4 Informationssystem im Zusammenhang mit den Überprüfungen

**Annex 1
Guidelines for Surveyors**

Contents

Section 1

General

- 1.1. Guidelines to be observed in the inspection of foreign ships
- 1.2. Principles governing rectification of deficiencies or detention of a ship
- 1.3. Application of the clause of "no more favourable treatment"

Section 2

The safety of the ship as related to the 1974 SOLAS Convention and 1978 Protocol, the 1966 Load Lines Convention and the 1972 Convention for Preventing Collisions at Sea

- 2.1. More detailed inspection

Section 3

Minimum manning standards and certification

- 3.1. Introduction
- 3.2. Manning control
- 3.3. Certification control
- 3.4. Detention

**Annexe 1
Directives pour les inspecteurs**

Sommaire

Section 1

Généralités

- 1.1. Directives à observer lors de l'inspection des navires étrangers.
- 1.2. Principes relatifs au redressement des déficiences ou à la rétention d'un navire.
- 1.3. Application de la clause relative au «traitement pas plus favorable».

Section 2

La sécurité des navires telle qu'elle découle de la Convention SOLAS de 1974 et de son Protocole de 1978, la Convention de 1966 sur les lignes de charge et la Convention de 1972 pour prévenir les abordages en mer

- 2.1. Inspection plus détaillée.

Section 3

Effectif minimum et qualification

- 3.1. Introduction.
- 3.2. Contrôle des effectifs.
- 3.3. Contrôle de la qualification.
- 3.4. Rétention des navires.

**Anlage 1
Richtlinien für Besichtiger**

Inhalt

Abschnitt 1

Allgemeines

- 1.1 Richtlinien für die Überprüfung ausländischer Schiffe
- 1.2 Grundsätze für die Beseitigung von Mängeln beziehungsweise das Festhalten eines Schiffes
- 1.3 Anwendung der Nichtbegünstigungsklausel

Abschnitt 2

Die Sicherheit des Schiffes in bezug auf das Solas-Übereinkommen von 1974 und das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen, das Freibord-Übereinkommen von 1966 und das Übereinkommen von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See

- 2.1 Gründlichere Überprüfung

Abschnitt 3

Mindestnormen für die Stärke und Befähigung der Besatzung

- 3.1 Einführung
- 3.2 Kontrolle der Besatzungsstärke
- 3.3 Kontrolle der Befähigungszeugnisse
- 3.4 Festhalten

Section 4
Accident prevention, health and hygiene

- 4.1. Introduction
- 4.2. Minimum age
- 4.3. Medical examination
- 4.4. Food and catering
- 4.5. Crew accommodation
- 4.6. Accident prevention and occupational health

Section 4
Prévention des accidents, hygiène et santé

- 4.1. Introduction.
- 4.2. Age minimum.
- 4.3. Examens médicaux.
- 4.4. Alimentation et service de table.
- 4.5. Logement de l'équipage.
- 4.6. Prévention des accidents et des risques professionnels.

Abschnitt 4
Unfallverhütung, Gesundheit und Hygiene

- 4.1 Einführung
- 4.2 Mindestalter
- 4.3 Ärztliche Untersuchung
- 4.4 Verpflegung
- 4.5 Besatzungsunterkünfte
- 4.6 Unfallverhütung und Arbeitsschutz

Section 5
Ships below 500 tons gross tonnage

Section 5
Navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux

Abschnitt 5
Schiffe mit einem Bruttoreaumgehalt von weniger als 500 Registertonnen

Section 6
Pollution prevention

Section 6
Prévention de la pollution

Abschnitt 6
Verhütung der Verschmutzung

1 General
1.1. Guidelines to be observed in the inspection of foreign ships

The guidelines mentioned in Section 3.1. of the Memorandum refer to:

- Procedures for the Control of Ships (IMCO Res. A. 466 [XII]).
- Principles of Safe Manning (IMCO Res. A. 481 [XII]) and Annexes which are Contents of Minimum Safe Manning Document (Annex 1) *) and Guidelines for the Application of Principles of Safe Manning (Annex 2) *).
- The procedures laid down in this Annex to the Memorandum.

1.2. Principles governing rectification of deficiencies or detention of a ship

In taking a decision concerning the rectification of a deficiency or detention of a ship, the surveyor shall take into consideration the results of the detailed inspection carried out in accordance with Section 3.

The surveyor shall exercise his professional judgement in determining whether to detain the ship until the deficiencies are corrected or to allow it to sail with certain deficiencies without

1. Généralités
1.1. Directives à observer lors de l'inspection des navires étrangers

Les directives mentionnées à la section 3.1. du Memorandum font référence:

- aux Procédures sur le contrôle des navires (Résolution OMCI A 466 (XII));
- aux Principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité (Résolution OMCI A 481 [XII]) et les Annexes à cette Résolution qui sont «Teneur du document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité» (Annexe 1) *) et «Directives pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité» (Annexe 2) *);
- aux Procédures décrites dans la présente Annexe au Memorandum.

1.2. Principes relatifs au redressement des déficiences ou à la rétention d'un navire

Au moment de prendre la décision de faire redresser une déficiences ou de retenir un navire, l'inspecteur doit prendre en compte les résultats de l'inspection détaillée menée conformément à la section 3.

L'inspecteur fait appel à son jugement professionnel pour déterminer s'il convient soit de retenir le navire jusqu'à ce que les déficiences soient corrigées, soit de l'autoriser à appareiller avec certaines déficiences

1 Allgemeines
1.1 Richtlinien für die Überprüfung ausländischer Schiffe

Die in Abschnitt 3.1 der Vereinbarung erwähnten Richtlinien beziehen sich auf

- die „Verfahren für die Kontrolle von Schiffen“ (IMCO-Entscheidung A. 466[XII]),
- die „Grundsätze über die Schiffsbesatzung“ (IMCO-Entscheidung A. 481 [XII]) nebst Anlagen, nämlich „Inhalt des Schiffsbesatzungszeugnisses“ (Anlage 1) *) und „Richtlinien für die Anwendung der Grundsätze über die Schiffsbesatzung“ (Anlage 2) *),

1.2 Grundsätze für die Beseitigung von Mängeln beziehungsweise das Festhalten eines Schiffes

Bei der Entscheidung über die Beseitigung von Mängeln beziehungsweise das Festhalten eines Schiffes berücksichtigt der Besichtigter die Ergebnisse der nach Abschnitt 3 durchgeführten gründlichen Überprüfung.

Der Besichtigter trifft seine fachmännische Entscheidung darüber, ob das Schiff bis zur Beseitigung der Mängel festgehalten wird oder ob es mit bestimmten Mängeln, die keine unvermeidbare Gefahr für die Sicherheit, Ge-

*) Hier nicht abgedruckt

- unreasonable danger to the safety, health, or the environment, having regard to the particular circumstances of the intended voyage. As regards minimum manning standards, accidents prevention and occupational health, special procedures shall be observed set out in paragraphs 3 and 4 of this Annex.
- 1.3. Application of the clause of "no more favourable treatment"
- In applying Section 2.4. the following shall be observed.
- Ships entitled to fly the flag of a State which is not a party to a relevant instrument listed in Section 2 and thus not provided with certificates representing *prima facie* evidence of satisfactory conditions on board, shall receive a detailed inspection. In making such an inspection the surveyor should follow the same guidelines as provided for ships to which the relevant instruments are applicable.
- The conditions of and on such a ship and its equipment and the certification of the crew, its number and composition shall be compatible with the aims of the provisions of a relevant instrument; otherwise the ship shall be subject to such restrictions as are necessary to obtain a comparable level of safety.
- 2 The safety of the ship as related to the 1974 SOLAS Convention and 1978 Protocol, the 1966 Load Lines Convention and the 1972 Convention for Preventing Collisions at Sea
- 2.1. More detailed inspection
- In so far as there are clear grounds for a more detailed inspection relating to the provisions of the SOLAS Convention, the Protocol thereto, the Load Lines Convention and the Convention on Collision Regulations the surveyor when carrying out this inspection shall take into account the considerations given
- tés, sans que cela fasse courir de risques excessifs du point de vue de la sécurité, de la santé ou de l'environnement compte tenu des circonstances particulières du voyage prévu. En ce qui concerne les critères relatifs à l'effectif minimum, la prévention des accidents et des risques professionnels, il doit être appliqué une procédure particulière conformément aux paragraphes 3 et 4 de la présente Annexe.
- 1.3. Application de la clause relative au «traitement pas plus favorable»
- Pour l'application de la section 2.4., les dispositions suivantes doivent être observées.
- Les navires battant pavillon d'un Etat non partie à l'un des instruments cités à la section 2 et qui ne sont donc pas munis des certificats permettant de présumer de leur condition satisfaisante, doivent faire l'objet d'une inspection détaillée. A l'occasion d'un tel contrôle, l'inspecteur devrait respecter les mêmes directives que celles prévues pour les navires soumis aux instruments pertinents. L'état du navire et de ses équipements, la qualification, le nombre et la composition de l'équipage doivent être d'un niveau en rapport avec les dispositions de chacun desdits instruments. Dans le cas contraire, doivent être prescrites au navire toutes mesures qui lui permettent d'atteindre un niveau de sécurité comparable.
2. La sécurité du navire telle qu'elle découle de la Convention SOLAS de 1974 et de son Protocole de 1978, la Convention de 1966 sur les lignes de charge et la Convention de 1972 pour prévenir les abordages en mer
- 2.1. Inspection plus détaillée
- Dans la mesure où il existe de bonnes raisons pour effectuer une inspection plus détaillée sur la base de la Convention SOLAS et de son Protocole, de la Convention sur les lignes de charge et de la Convention pour prévenir les abordages, l'inspecteur, lorsqu'il effectue cette inspection, prendra en considéra-
- sundheit oder Umwelt darstellen, auslaufen darf, wobei er die besonderen Umstände der beabsichtigten Reise berücksichtigt. Hinsichtlich der Mindestnormen für die Besatzungsstärke, der Unfallverhütung und des Arbeitsschutzes sind die in den Absätzen 3 und 4 dieser Anlage dargelegten besonderen Verfahren zu beachten.
- 1.3 Anwendung der Nichtbegünstigungsklausel
- Bei Anwendung des Abschnitts 2.4 ist folgendes zu beachten.
- Schiffe, die berechtigt sind, die Flagge eines Staates zu führen, der nicht Vertragspartei einer in Abschnitt 2 aufgeführten einschlägigen Übereinkunft ist, und die deshalb keine Zeugnisse als glaubhaften Beweis für vorschriftsmäßige Zustände an Bord mit sich führen, werden einer gründlichen Überprüfung unterzogen. Bei der Durchführung einer solchen Überprüfung soll sich der Besichtigter nach denselben Richtlinien wie bei den Schiffen richten, auf welche die einschlägigen Übereinkünfte Anwendung finden.
- Der Zustand des Schiffes und seiner Ausrüstung und die Verhältnisse an Bord sowie die Befähigungszeugnisse der Besatzung, ihre Stärke und Zusammensetzung müssen mit den Zielen einer einschlägigen Übereinkunft vereinbar sein; andernfalls sind dem Schiff die zur Erreichung eines vergleichbaren Sicherheitsstands notwendigen Beschränkungen aufzuerlegen.
- 2 Die Sicherheit des Schiffes in bezug auf das Solas-Übereinkommen von 1974 und das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen, das Freibord-Übereinkommen von 1966 und das Übereinkommen von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See
- 2.1 Gründlichere Überprüfung
- Soweit triftige Gründe für eine gründlichere Überprüfung in bezug auf die Bestimmungen des Solas-Übereinkommens, des Protokolls zu diesem Übereinkommen, des Freibord-Übereinkommens und des Übereinkommens über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vorlie-

in the "Procedures for the Control of Ships" (IMCO Res. A. 466 [XII]).

tion les dispositions prévues dans le document «Procédures de contrôle des navires» (OMCI Res. A 466 [XII]).

gen, zieht der Besichtigter bei der Durchführung dieser Überprüfung die „Richtlinien für die Kontrolle von Schiffen“ (IMCO-Entschließung A. 466 [XII]) zur Berücksichtigung heran.

3 Minimum manning standards and certification

3. Normes minimales pour la composition et la qualification des équipages

3 Mindestnormen für die Stärke und Befähigung der Besatzung

3.1. Introduction

3.1. Introduction

3.1 Einführung

The guiding principle for port state inspection of the manning of a foreign ship should be to establish conformity with the flag State's safe manning requirements. Where this is in doubt the flag State should be consulted. Such safe manning requirements stem from:

Les principes servant de guide d'inspection à l'Etat du port quand il procède au contrôle de l'effectif d'un navire étranger devraient permettre d'établir la conformité de la situation constatée aux exigences édictées par l'Etat du pavillon en matière d'effectif de sécurité. Il faudrait en cas de doute consulter l'Etat du pavillon. Ces prescriptions concernant l'effectif de sécurité ont pour base:

Grundsatz für die Überprüfung der Besatzungsstärke eines ausländischen Schiffes durch den Hafenstaat soll sein, die Übereinstimmung mit den Anforderungen des Flaggenstaats über die Schiffsbesatzung festzustellen. In Zweifelsfällen soll der Flaggenstaat konsultiert werden. Die einschlägigen Anforderungen ergeben sich aus

- the International Convention for Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974.
- the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention 1976 (ILO Convention 147), which inter alia refers to the ILO Convention N° 53 Article 3 and 4.
- the International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers (STCW) 1978.
- the Contents of Minimum Safe Manning Document (IMCO Res. A. 481 [XII], Annex 1).
- the Guidelines for the Application of Principles of Safe Manning (IMCO Res. A. 481 [XII], Annex 2).

- la Convention de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74)
- la Convention de 1976 sur les normes minimales à observer sur les navires marchands (OIT 147) qui fait référence, entre autres, aux articles 3 et 4 de la Convention OIT 53
- la Convention de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78)
- l'annexe 1 de la Résolution de l'OMCI A 481 (XII): «Teneur du document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité»
- l'annexe 2 de la Résolution de l'OMCI A 481 (XII): «Directives pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité».

- dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 74);
- dem Übereinkommen von 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen (IAO-Übereinkommen Nr. 147), das sich unter anderem auf das IAO-Übereinkommen Nr. 53, Artikel 3 und 4 bezieht;
- dem Internationalen Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten;
- dem Inhalt des Schiffsbesatzungszeugnisses (IMCO-Entschließung A. 481 [XII], Anlage 1);
- den Richtlinien für die Anwendung der Grundsätze über die Schiffsbesatzung (IMCO-Entschließung A. 481 [XII], Anlage 2).

It should be noted that when the STCW Convention comes into force the following guidelines may require revision.

Il conviendrait de prendre bonne note que les directives ci-après demanderont à être révisées lorsque la Convention STCW entrera en vigueur.

Es ist zu beachten, daß die nachstehenden Richtlinien gegebenenfalls der Überarbeitung bedürfen, wenn das Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten in Kraft tritt.

Detention as port State action shall only be taken on the grounds laid down in the relevant instruments and used in conjunction with advice from the flag State. Where such response is not readily forthcoming, and the extent of the manning deficiency is such as to render the ship

L'Etat du port ne prend la décision de retenir un navire qu'en se fondant sur les dispositions prévues dans les conventions applicables et en tenant compte de l'avis émis par l'Etat du pavillon. Lorsqu'il est difficile d'obtenir une réponse rapide et que l'importance du sous-effectif est

Festhalten als Maßnahme des Hafenstaats wird nur aus den in den einschlägigen Übereinkünften festgelegten Gründen und unter Berücksichtigung einer Auskunft des Flaggenstaats angewendet. Wird die Auskunft nicht ohne weiteres erteilt und ist der Mangel in der Besatzungs-

clearly unsafe for the intended voyage or service, detention may be the only resort.

de nature à rendre le navire dangereux pour le voyage ou le service projetés, la rétention du navire peut être le seul recours.

stärke so groß, daß das Schiff für die beabsichtigte Reise oder den beabsichtigten Einsatz eindeutig als unsicher gelten muß, so kann das Festhalten zwingend erforderlich werden.

3.2. Manning control

3.2. Contrôle des effectifs

3.2. Kontrolle der Besatzungsstärke

3.2.1. If a ship carries a safe manning document issued by the flag State and is manned in accordance with it, the surveyor should accept that the ship is safely manned unless the document has clearly been issued without regard to the principles contained in the IMCO Guidelines for the Application of Principles of Safe Manning. In this last case, the surveyor should act according to the procedures defined in paragraph 3.2.3.

3.2.1. S'il existe à bord d'un navire un document fixant l'effectif de sécurité délivré par l'Etat du pavillon et un équipage dont l'effectif est conforme aux prescriptions de ce document, l'inspecteur devrait admettre qu'il y a à bord du navire un effectif garantissant sa sécurité sauf s'il apparaît clairement que le document a été délivré sans tenir compte des principes prévus dans les Directives pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité établies par l'OMCI.

3.2.1. Führt ein Schiff ein vom Flaggenstaat ausgestelltes Schiffsbesatzungszeugnis mit sich und hat es tatsächlich eine dementsprechende Besatzung, so soll der Besichtigter davon ausgehen, daß das Schiff ausreichend besetzt und bemannt ist, es sei denn, die Urkunde wurde offensichtlich ohne Berücksichtigung der Grundsätze ausgestellt, die in den IMCO-Richtlinien für die Anwendung der Grundsätze über die Schiffsbesatzung enthalten sind. Im letzteren Fall soll der Besichtigter nach Maßgabe des Absatzes 3.2.3 vorgehen.

Dans ce dernier cas, l'inspecteur devrait agir conformément à la procédure définie au paragraphe 3.2.3.

3.2.2. If the actual crew number or composition does not conform to the manning document, the port State should request the flag State for advice whether or not the ship can sail with the actual number of crew and its composition. Such request should be made as quickly as possible. The reply if any, from the flag State should be confirmed by telex. If the actual crew number and composition is not brought into accordance with the safe manning document or the flag State does not advise that the ship could sail, the ship may be considered for detention after the criteria set out in paragraph 3.4. of this Annex have been taken into proper account.

3.2.2. S'il s'avère que l'effectif et la composition réels de l'équipage ne sont pas conformes au document fixant l'effectif de sécurité, il faudrait que l'Etat du port demande à l'Etat du pavillon s'il estime que le navire peut ou non appareiller avec l'effectif et la composition de l'équipage réellement existants.

3.2.2. Entspricht die tatsächliche Stärke oder Zusammensetzung der Besatzung nicht dem Schiffsbesatzungszeugnis, so soll der Hafenstaat den Flaggenstaat um Auskunft ersuchen, ob das Schiff mit der tatsächlichen Stärke und Zusammensetzung der Besatzung auslaufen kann. Ein solches Ersuchen soll so schnell wie möglich erfolgen. Die etwaige Antwort des Flaggenstaats soll durch Fernschreiben bestätigt werden. Wird die tatsächliche Stärke und Zusammensetzung der Besatzung nicht mit den Angaben im Schiffsbesatzungszeugnis in Einklang gebracht oder erteilt der Flaggenstaat nicht die Auskunft, daß das Schiff auslaufen kann, so kann das Festhalten des Schiffes erwogen werden, nachdem die in Absatz 3.4 dieser Anlage dargelegten Umstände gebührend berücksichtigt worden sind.

Cette demande devrait être adressée aussi rapidement que possible. La réponse donnée par l'Etat du pavillon, quand il y en a une, devrait être confirmée par télex. S'il s'avère que l'effectif et la composition réels de l'équipage ne sont pas conformes au document relatif à l'effectif de sécurité minimum ou que l'Etat du pavillon n'émet pas un avis positif, l'on peut envisager de retenir le navire après avoir pris en considération comme il convient les critères définis au paragraphe 3.4. de la présente Annexe.

3.2.3. If the ship does not carry a safe manning document issued by the flag State and if the surveyor is not satisfied in his professional judgement that the ship is safely manned taking into account inter alia, the principles contained in the IMCO Guidelines for the Application of Principles of Safe Manning, the port State will notify

3.2.3. S'il n'y a pas à bord du navire un document fixant l'effectif de sécurité émis par l'Etat du pavillon et si l'inspecteur faisant appel à son jugement professionnel, n'est pas convaincu que le navire dispose d'un équipage assurant sa sécurité, en prenant en compte notamment les principes contenus dans les Directives

3.2.3. Führt das Schiff kein vom Flaggenstaat ausgestelltes Schiffsbesatzungszeugnis mit sich und gelangt der Besichtigter nach seinem fachmännischen Urteil nicht zu der Überzeugung, daß das Schiff ausreichend besetzt und bemannt ist, wobei unter anderem die in den IMCO-Richtlinien für die Anwendung der Grundsätze

the flag State and will request that State to define the necessary crew number and composition for the ship applying the principles contained in the IMCO Guidelines.

If the flag State does not respond with a manning standard for the particular ship the port State will examine the composition and number of the crew, taking into account the principles contained in the IMCO Guidelines, and the ship shall only be allowed to proceed if it is considered safe to do so, taking into account the criteria for detention under paragraph 3.4. In any such case the minimum standards to be applied shall be no more stringent than those applied to ships flying the flag of the port State.

3.3. Certification control

3.3.1. Certificates of competency or dispensations shall be accepted as valid unless there is reason to believe that the holder of a certificate is not the authorized bearer or in a case of manifest fraud.

3.3.2. If the master, the chief engineer officer or the chief mate do not hold appropriate certificates the ship may be detained. The port State shall request the flag State to issue an authorization for the ship to sail. If such an authorization is not given and the deficiency is not rectified the ship shall be detained.

3.3.3. When the deficiency concerns the absence of appropriate documents relating to the qualification of any other officer in charge of navigational and engineering watches, the port State shall notify the flag State. Detention should not be considered unless the extent of the deficiency is such as to render the ship unsafe.

3.3.4. For the purpose of certification control of the radio officer or the radiotelephone operator reference is made to "Procedure for

pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité établies par l'OMCI, l'Etat du port avertit l'Etat du pavillon et lui demande de déterminer l'effectif et la composition que doit avoir l'équipage en vertu des principes contenus dans les Directives de l'OMCI.

Si l'Etat du pavillon ne fournit pas une réponse déterminant l'effectif et la composition de l'équipage sur le navire en cause, l'Etat du port examine la composition et l'effectif de l'équipage en tenant compte des principes contenus dans les Directives de l'OMCI et le navire ne reçoit l'autorisation de quitter le port que si l'inspecteur, prenant en considération les critères de rétention prévus à la section 3.4., estime que le navire peut prendre la mer sans danger. Dans tous les cas, les normes minimales qui doivent être appliquées ne sont pas plus rigoureuses que celles qui sont appliquées sur des navires battant pavillon de l'Etat du port.

3.3. Contrôle de la qualification

3.3.1. On doit admettre que les brevets de capacité ou les dérogations sont valides sauf s'il y a une raison de croire que le véritable détenteur du titre n'est pas celui qui est autorisé à s'en prévaloir ou en cas de fraude manifeste.

3.3.2. Si le capitaine, le chef mécanicien ou le second ne possèdent pas de brevets appropriés, le navire peut être retenu. L'Etat du port demande à l'Etat du pavillon de délivrer au navire une autorisation d'appareiller. Si cette autorisation n'est pas donnée et que la déficience n'est pas corrigée le navire doit être retenu.

3.3.3. Quand la déficience concerne l'absence de documents appropriés définissant la qualification de tout autre officier chargé du quart à la passerelle et de la veille dans la machine, l'Etat du port avertit l'Etat du pavillon. On ne devrait pas envisager de retenir le navire, sauf si l'importance de la déficience est de nature à rendre le navire dangereux.

3.3.4. S'agissant du contrôle de la qualification de l'Officier Radiotélégraphiste ou de l'opérateur Radiotéléphoniste il est fait

ze über die Schiffsbesatzung enthaltenen Grundsätze zu berücksichtigen sind, so unterrichtet der Hafenstaat den Flaggenstaat und ersucht ihn, unter Anwendung der in den IMCO-Richtlinien enthaltenen Grundsätze die notwendige Stärke und Zusammensetzung der Besatzung für das Schiff anzugeben.

Enthält die Antwort des Flaggenstaats keine Norm für die Besatzungsstärke des betreffenden Schiffes, so untersucht der Hafenstaat unter Berücksichtigung der in den IMCO-Richtlinien enthaltenen Grundsätze die Zusammensetzung und Stärke der Besatzung, und dem Schiff wird die Weiterfahrt erst gestattet, wenn anzunehmen ist, daß es dies gefahrlos tun kann, wobei die Umstände für ein Festhalten nach Absatz 3.4 berücksichtigt werden. In diesen Fällen dürfen die anzuwendenden Mindestnormen nicht strenger sein als diejenigen, die auf Schiffe angewendet werden, welche die Flagge des Hafenstaats führen.

3.3 Kontrolle der Befähigungszeugnisse

3.3.1 Befähigungszeugnisse oder Ausnahmegenehmigungen werden als gültig anerkannt, sofern nicht Grund zu der Annahme besteht, daß derjenige, der ein Befähigungszeugnis vorweist, nicht der berechtigte Inhaber ist, oder im Fall eines offenkundigen Betrugs.

3.3.2 Besitz der Kapitän, der Leiter der Maschinenanlage oder der Erste Offizier kein ausreichendes Befähigungszeugnis, so kann das Schiff festgehalten werden. Der Hafenstaat ersucht den Flaggenstaat um Ausstellung einer Genehmigung zum Auslaufen des Schiffes. Wird die Genehmigung nicht erteilt und wird der Mangel nicht beseitigt, so wird das Schiff festgehalten.

3.3.3 Bezieht sich der Mangel auf das Fehlen ausreichender Zeugnisse über die Befähigung eines anderen Offiziers der Brückenwache oder Maschinenwache, so unterrichtet der Hafenstaat den Flaggenstaat. Ein Festhalten soll erst erwogen werden, wenn der Mangel so schwerwiegend ist, daß das Schiff nicht mehr sicher ist.

3.3.4 Wegen der Kontrolle der Befähigungszeugnisse bei Funkoffizieren beziehungsweise Sprechfunkern wird auf die „Verfahren zur

the Control of Ships" (IMCO Res. A. 466 [XII]).	référence aux «Procédures de contrôle des navires» établies par la Résolution de l'OMCI A 466 (XII).	Kontrolle von Schiffen" (IMCO-Entschliebung A. 466 [XII]) verwiesen.
<p>3.3.5. Certification control upon ships engaged in the carriage of liquid hazardous cargo in bulk should be more stringent. The surveyor should satisfy himself that the officers responsible for cargo handling and operation possess documentary evidence of having had the appropriate training and experience.</p>	<p>3.3.5. Le contrôle des qualifications effectué sur les navires affectés au transport de marchandises liquides dangereuses en vrac devrait être plus rigoureux. L'inspecteur devrait s'assurer que les officiers responsables de la manutention des marchandises et des opérations liées à celles-ci sont en possession de documents faisant la preuve qu'ils bénéficient d'une formation et d'une expérience appropriées en la matière. Aucune exemption touchant le port de ces documents probants ne saurait être acceptée.</p>	<p>3.3.5 Auf Schiffen, die flüssige gefährliche Güter als Massengut befördern, soll die Kontrolle der Befähigungszeugnisse strenger sein. Der Besichtigter soll sich davon überzeugen, daß die für den Umschlag und die Behandlung der Ladung verantwortlichen Offiziere die entsprechende Ausbildung und Erfahrung durch Bescheinigungen nachweisen können. Ausnahmen von der Pflicht zum Mitführen solcher Bescheinigungen sollen nicht zugelassen werden. Wird hierbei ein Mangel festgestellt, so soll der Kapitän unterrichtet und der Mangel beseitigt werden.</p>
<p>No exemption from the carriage of such documentary evidence should be accepted. Where a deficiency is found the master should be informed and the deficiency rectified.</p>	<p>Lorsqu'une déficience est décelée, il conviendrait d'informer le capitaine et de procéder à la correction de celle-ci.</p>	<p>Hinsichtlich der entsprechenden Ausbildung wird auf die von der Internationalen Konferenz von 1978 über die Ausbildung und die Erteilung von Befähigungszeugnissen von Seeleuten angenommenen Entschliebungen 10, 11 und 12 sowie auf die einschlägigen Abschnitte des Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut und des Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut verwiesen.</p>
<p>With regard to appropriate training reference is made to Resolution 10, 11 und 12 adopted by the International Conference on Training and Certification of Seafarers 1978 and the relevant sections of the Bulk Chemical Code and the Gas Carrier Code.</p>	<p>En ce qui concerne la formation appropriée, il est fait référence aux Résolutions 10, 11 et 12 adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets ainsi qu'aux sections applicables du Code des produits chimiques en vrac et du Code des transporteurs de gaz.</p>	
<p>3.4. Detention Before detaining a ship under paragraphs 3.2. or 3.3. of this Annex, the following circumstances should be considered:</p>	<p>3.4. Rétention du navire Avant de retenir un navire au titre des paragraphes 3.2. et 3.3. de la présente Annexe, il conviendrait de tenir compte des conditions suivantes:</p>	<p>3.4 Festhalten Bevor ein Schiff nach Absatz 3.2 oder 3.3 dieser Anlage festgehalten wird, sollen folgende Umstände berücksichtigt werden:</p>
<ul style="list-style-type: none"> - length and nature of the intended voyage or service. - whether or not the deficiency poses a danger to ship, persons on board or the environment. - whether or not appropriate rest periods of the crew can be observed. - size and type of ship and equipment provided. - nature of cargo. 	<ul style="list-style-type: none"> - la durée et la nature du service ou du voyage projetés, - le caractère dangereux ou non de la déficience pour le navire, les personnes à bord ou l'environnement, - la possibilité d'observer des périodes de repos suffisantes pour l'équipage, - la taille et le type du navire, ainsi que l'équipement prévu, - la nature de la cargaison. 	<ul style="list-style-type: none"> - die Dauer und Art der beabsichtigten Reise oder des beabsichtigten Einsatzes; - ob der Mangel eine Gefahr für das Schiff, die Personen an Bord oder die Umwelt darstellt; - ob angemessene Ruhezeiten der Besatzung eingehalten werden können; - die Größe und Art des Schiffes und die zur Verfügung stehende Ausrüstung; - die Art der Ladung.
<p>The absence of a deck or engineer officer required to be certificated should not be grounds for detention where the absence is in accordance with any exceptional provisions approved by the flag State.</p>	<p>L'absence d'un officier de pont ou d'un officier de la machine dont la qualification est exigée ne devrait pas constituer une raison justifiant la rétention du navire lorsque cette carence concorde avec des stipulations exceptionnelles approuvées par l'Etat du pavillon.</p>	<p>Das Fehlen eines nautischen oder technischen Offiziers, der Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein muß, soll kein Grund für ein Festhalten sein, wenn sein Fehlen vom Flaggenstaat genehmigten Ausnahmebestimmungen entspricht.</p>

<p>4 Accident prevention, health and hygiene</p> <p>4.1. Introduction</p> <p>Inspections on board ships under the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention 147), shall be carried out regarding:</p> <p>a) minimum age. b) medical examination. c) certificates of competency. d) food and catering.</p> <p>e) crew accommodation. f) prevention of occupational accidents.</p> <p>Inspection regarding certificates of competency is dealt with in paragraph 3 of this Annex.</p> <p>In the exercise of control functions the surveyor, in the light of his general impression of the ship, will have to use his professional judgement to decide whether the ship shall receive a more detailed inspection. All complaint regarding conditions on board should be investigated thoroughly and action taken as deemed necessary by the circumstances.</p> <p>He shall also use his professional judgement to determine whether the conditions on board give rise to a hazard to the safety or health of the crew which necessitates the rectification of conditions, and may if necessary detain the ship until the appropriate corrective action is taken.</p> <p>When a ship receives a more detailed inspection it should be ensured that the conditions on board the ship are in substantial conformity with the following principles:</p> <p>4.2. Minimum age</p> <p>4.2.1. Children under the age of fourteen shall not be employed or work on a ship.</p> <p>4.2.2. If a child under the age of fourteen years is found to be on board a ship the surveyor, when</p>	<p>4. Prévention des accidents, santé et hygiène</p> <p>4.1. Introduction</p> <p>Les inspections portant sur les navires qui entrent dans le champ d'application de la Convention de 1976 sur les normes minimales à observer sur les navires marchands sont effectuées à partir des éléments suivants: (Convention OIT 147)</p> <p>a) l'âge minimum b) les examens médicaux c) les brevets de capacité d) l'alimentation et le service de table e) les logements des équipages f) la prévention des accidents professionnels.</p> <p>Les mesures à prendre dans le cas d'une inspection des brevets de capacité sont mentionnées au paragraphe 3 de la présente Annexe.</p> <p>Dans l'exercice de ses fonctions de contrôle, l'inspecteur doit, à la lumière de l'impression générale que lui a donné le navire, faire appel à son jugement professionnel pour décider si une inspection plus détaillée de celui-ci s'impose ou non. Toutes les réclamations touchant les conditions de vie à bord devraient faire l'objet d'une enquête approfondie et les mesures à prendre devraient nécessairement être adaptées en fonction des circonstances.</p> <p>Il exerce également son jugement professionnel pour déterminer si les conditions à bord donnent lieu à un danger pour la sécurité ou la santé de l'équipage, qui rend nécessaire la rectification de ces conditions; l'inspecteur peut, si cela s'avère nécessaire, retenir le navire jusqu'à ce que les mesures correctives appropriées aient été prises.</p> <p>Si une inspection plus détaillée est effectuée à bord d'un navire il conviendrait de s'assurer que les conditions à bord sont conformes en substance aux principes suivants:</p> <p>4.2. Age minimum</p> <p>4.2.1. Les enfants de moins de 14 ans ne doivent pas être employés ni travailler sur un navire.</p> <p>4.2.2. Si un enfant de moins de 14 ans est trouvé à bord d'un navire, l'inspecteur, en cas de doute,</p>	<p>4 Unfallverhütung, Gesundheit und Hygiene</p> <p>4.1 Einführung</p> <p>Überprüfungen an Bord im Rahmen des Übereinkommens von 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen (IAO-Übereinkommen Nr. 147) werden durchgeführt in bezug auf</p> <p>a) Mindestalter, b) ärztliche Untersuchung, c) Befähigungszeugnisse, d) Verpflegung, e) Besatzungsunterkünfte, f) Verhütung von Arbeitsunfällen.</p> <p>Die Überprüfung von Befähigungszeugnissen wird in Absatz 3 dieser Anlage behandelt.</p> <p>In Wahrnehmung seiner Kontrollaufgaben trifft der Besichtigter angesichts seines allgemeinen Eindrucks von dem Schiff seine fachmännische Entscheidung darüber, ob das Schiff einer gründlicheren Überprüfung unterzogen werden soll. Alle Beschwerden über die Zustände an Bord sollen gründlich untersucht und die aufgrund der Umstände für notwendig erachteten Maßnahmen getroffen werden.</p> <p>Er trifft auch seine fachmännische Entscheidung darüber, ob die Zustände an Bord eine Gefährdung der Sicherheit oder Gesundheit der Besatzung darstellen, die eine Beseitigung dieser Zustände erforderlich macht, und er kann gegebenenfalls das Schiff so lange festhalten, bis geeignete Abhilfe geschaffen ist.</p> <p>Wird ein Schiff einer gründlicheren Überprüfung unterzogen, so ist sicherzustellen, daß die Zustände an Bord den nachstehenden Grundsätzen im wesentlichen entsprechen:</p> <p>4.2 Mindestalter</p> <p>4.2.1 Kinder, die das vierzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet haben, dürfen auf einem Schiff nicht beschäftigt werden oder arbeiten.</p> <p>4.2.2 Wird an Bord eines Schiffes ein Kind angetroffen, das das vierzehnte Lebensjahr noch nicht</p>
---	--	---

	in doubt, may require proof that the child concerned is not a member of the crew.		peut exiger la preuve que l'enfant en cause n'est pas un membre de l'équipage.		vollendet hat, so kann der Besichtigter im Zweifelsfall den Nachweis verlangen, daß das betreffende Kind kein Besatzungsmitglied ist.
4.2.3.	The provisions of paragraphs 4.2.1. and 4.2.2. do not apply to employment of or work done by children	4.2.3.	Les dispositions prévues aux paragraphes 4.2.1. et 4.2.2. ne s'appliquent pas à l'emploi ou au travail effectué par des enfants:	4.2.3	Die Absätze 4.2.1 und 4.2.2 gelten nicht für die Beschäftigung von Kindern oder die von ihnen ausgeführte Arbeit
	a) on a ship on which only members of the same family are employed.		a) sur un navire à bord duquel seuls des membres de la même famille sont employés,		a) auf einem Schiff, auf dem nur Angehörige derselben Familie beschäftigt sind;
	b) on a school ship or training ship, provided that the master of the ship can submit documents issued by the flag State, to the effect that the employment or work is approved and supervised by public authority, and that the ship is solely in use for training purposes.		b) sur un navire école ou un navire utilisé à des fins de formation professionnelle, à condition que le capitaine du navire puisse présenter des documents émis par l'Etat du pavillon établissant que l'emploi et le travail est approuvé et surveillé par l'autorité publique et que le navire est seulement utilisé dans un but de formation professionnelle.		b) auf einem Schul- oder Ausbildungsschiff, sofern der Kapitän des Schiffes vom Flaggenstaat ausgestellte Bescheinigungen darüber vorlegen kann, daß die Beschäftigung oder Arbeit von einer staatlichen Behörde zugelassen ist und überwacht wird und daß das Schiff ausschließlich zu Ausbildungszwecken verwendet wird.
4.2.4	Remarks The surveyor may need to check that the crew list, the articles of agreement or a similar document does not indicate any person under the age of 14 years.	4.2.4.	Remarques L'Inspecteur peut avoir besoin de vérifier que le rôle d'équipage, les clauses des contrats ou un document analogue n'indiquent aucune personne âgée de moins de 14 ans.	4.2.4	Bemerkungen Der Besichtigter muß gegebenenfalls prüfen, ob in der Besatzungsliste, der Musterrolle oder einem ähnlichen Schriftstück nicht eine Person aufgeführt ist, die das vierzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet hat.
4.3.	Medical examination	4.3.	Examens médicaux	4.3	Ärztliche Untersuchung
4.3.1.	A person who is employed in any capacity on board a ship not treated by the flag State as a small ship shall hold a medical certificate, signed by a person authorized by the competent authority of the flag State to issue such certificates.	4.3.1.	Une personne qui est employée en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire qui n'est pas considéré par l'Etat du pavillon comme un petit navire doit être en possession d'un certificat médical signé par une personne autorisée par l'autorité habilitée de l'Etat du pavillon à délivrer de tels certificats.	4.3.1	Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes beschäftigt sind, das vom Flaggenstaat nicht als kleines Schiff behandelt wird, müssen im Besitz eines ärztlichen Zeugnisses sein, das von einer durch die zuständige Behörde des Flaggenstaats zur Ausstellung solcher Zeugnisse ermächtigten Person unterzeichnet ist.
4.3.2	A medical certificate is not required for: a) a pilot (not being a member of the crew); b) persons employed on board by an employer other than the master or the shipowner, except radio officers or operators in the service of a wireless telegraphy company; c) travelling dockers (long-shoremen), not being members of the crew; d) persons employed in ports who are not ordinarily employed at sea.	4.3.2.	Un certificat médical n'est pas exigé pour: a) un pilote (n'étant pas membre de l'équipage) b) les personnes employées à bord par un employeur autre que l'armateur, excepté les officiers et opérateurs radio au service d'une société de télégraphie sans fil c) les ouvriers de pont ambulants (dockers) n'étant pas membres de l'équipage d) les personnes employées dans les ports qui ne sont pas habituellement employées en mer.	4.3.2	Ein ärztliches Zeugnis ist nicht erforderlich a) für einen Lotsen, der kein Besatzungsmitglied ist; b) für Personen, die an Bord von einem anderen Arbeitgeber als dem Kapitän oder Reeder beschäftigt werden, mit Ausnahme der Funkoffiziere beziehungsweise Funker in Diensten einer Gesellschaft für drahtlose Telegrafie; c) für mitfahrende Hafendarbeiter, die nicht Mitglieder der Besatzung sind; d) für Personen, die im Hafen beschäftigt sind und in der Regel nicht auf See beschäftigt werden.
4.3.3.	The medical certificate shall attest in particular that the person concerned is not suffering	4.3.3.	Le certificat médical atteste en particulier, que la personne concernée ne souffre d'aucune	4.3.3	In dem ärztlichen Zeugnis ist insbesondere zu bescheinigen, daß die betreffende Person nicht an

from any disease likely to be aggravated by, or to render him unfit for service at sea or likely to endanger the health of other persons on board.

affection susceptible d'être aggravée par le service en mer ou de la rendre inapte à ce service ou de mettre en danger la santé des autres personnes à bord.

einer Krankheit leidet, die sich durch den Seedienst verschlimmern, die betreffende Person für den Seedienst untauglich machen oder die Gesundheit anderer Personen an Bord gefährden könnte.

The medical certificate shall attest that the person concerned is fit by reason of hearing, sight and general health for the work for which he is to be employed at sea. In addition the medical certificate of any person to be employed on deck watchkeeping duties shall attest that his colour vision is satisfactory.

Le certificat médical atteste que la personne concernée présente l'aptitude auditive et visuelle et l'état de santé général lui permettant d'exercer le travail pour lequel elle est employée à la mer. En outre, le certificat médical de toute personne du service pont devant assurer des services de veille atteste que sa perception des couleurs est satisfaisante.

In dem ärztlichen Zeugnis ist zu bescheinigen, daß die betreffende Person aufgrund ihres Gehörs, Sehvermögens und allgemeinen Gesundheitszustands für die auf See zu leistende Arbeit tauglich ist. Außerdem ist in dem ärztlichen Zeugnis einer Person, die im Brückenwachdienst beschäftigt werden soll, zu bescheinigen, daß ihr Farbenunterscheidungsvermögen befriedigend ist.

4.3.4. The medical certificate shall not be older than two years or, as regards colour vision, not older than six years as from the date of issue.

4.3.4. Le certificat médical ne doit pas avoir plus de deux ans ou, en ce qui concerne la perception des couleurs plus de six ans, à compter de la date de délivrance.

4.3.4 Das ärztliche Zeugnis soll, vom Zeitpunkt der Ausstellung an gerechnet, nicht älter als zwei Jahre beziehungsweise hinsichtlich des Farbenunterscheidungsvermögens nicht älter als sechs Jahre sein.

4.3.5. Remarks

The surveyor may adopt the following procedure as a guide:

4.3.5. Remarques

L'inspecteur peut adopter comme guide de conduite la procédure suivante:

4.3.5 Bemerkungen

Der Besichtigter kann sich nach folgenden Verfahrensgrundsätzen richten:

1. The medical certificates on board should be compared with the crew list to verify the possession of the required certificate by each seafarer concerned.

1. Il faudrait comparer les certificats médicaux trouvés à bord avec le rôle d'équipage afin de vérifier que chaque marin est bien en possession du certificat exigé.

1. Die ärztlichen Zeugnisse an Bord sollen mit der Besatzungsliste verglichen werden, um festzustellen, ob jeder Seemann das erforderliche Zeugnis besitzt.

2. The medical certificates should be examined to verify the period of validity.

2. Les certificats médicaux devraient être examinés dans le but de vérifier leur période de validité.

2. Die ärztlichen Zeugnisse sollen zur Feststellung ihrer Gültigkeitsdauer überprüft werden.

3. Confirmation should be made that medical certificates include an attestation to satisfactory hearing and sight and also to satisfactory colour vision for the seafarers requiring this qualification.

3. Il conviendrait de s'assurer que les certificats médicaux comprennent bien une attestation du caractère satisfaisant de l'ouïe et de la vue et, pour les marins soumis à cette obligation, de la perception des couleurs.

3. Es soll mit Bestimmtheit festgestellt werden, daß in den ärztlichen Zeugnissen ein befriedigendes Hör- und Sehvermögen sowie bei denjenigen Seeleuten, für welche diese Fähigkeit verlangt wird, auch ein befriedigendes Farbenunterscheidungsvermögen bescheinigt wird.

4. If there are no medical certificates on board, it should be determined whether there is any other evidence of complying with the medical examination requirements.

4. S'il n'y a pas de certificats médicaux à bord, il appartient à l'inspecteur de déterminer s'il existe un autre moyen apportant la preuve que les prescriptions concernant l'examen médical ont été observées.

4. Befinden sich keine ärztlichen Zeugnisse an Bord, so soll festgestellt werden, ob auf andere Weise nachgewiesen werden kann, daß die Vorschriften über die ärztliche Untersuchung eingehalten sind.

4.4. Food and catering

4.4. Alimentation et service de table

4.4 Verpflegung

4.4.1. Any ship shall have on board food and water supplies which, having regard to the size of the crew and the duration and the nature of the voyage, are suitable in respect of quantity and quality.

4.4.1. Tout navire doit avoir à son bord des approvisionnements en nourriture et en eau qui, compte tenu de l'importance de l'équipage ainsi que de la durée et la nature du voyage, conviennent en quantité et en qualité.

4.4.1 Jedes Schiff muß einen für die Besatzungsstärke sowie die Dauer und Art der Reise nach Menge und Güte angemessenen Vorrat an Lebensmitteln und Wasser an Bord haben.

- | | | |
|---|---|---|
| <p>4.4.2. All spaces and equipment for the storage and handling of food and water, and the galley and other equipment for the preparation and service of meals, shall be maintained in such a manner as to permit the service of proper meals to the members of the crew.</p> | <p>4.4.2. Tous les locaux et l'équipement destinés au rangement et à la manutention de la nourriture et de l'eau, ainsi que la cuisine et les autres installations prévues pour la préparation et le service des repas, doivent être maintenus dans un état tel qu'ils permettent de servir des repas convenables aux membres de l'équipage.</p> | <p>4.4.2. Alle der Lagerung und der Verarbeitung von Lebensmitteln und Wasser dienenden Räume und Einrichtungen sowie die Küche und andere Einrichtungen für Zubereitung und Verabreichung von Mahlzeiten müssen in einem solchen Zustand gehalten werden, daß den Besatzungsmitgliedern angemessene Mahlzeiten verabreicht werden können.</p> |
| <p>4.4.3. The ventilation, lighting, water system, and other equipment of galleys and other catering department spaces on board, including store rooms and refrigerated chambers, shall be maintained in such a manner as to ensure the health and safety of the members of the crew.</p> | <p>4.4.3. La ventilation, l'éclairage, les installations d'eau, et autres équipements des cuisines et autres locaux du service de l'approvisionnement, y compris les locaux de rangement et les chambres réfrigérées, doivent être maintenus dans un état tel qu'ils ne compromettent pas la santé et la sécurité des membres de l'équipage.</p> | <p>4.4.3. Die Lüftungs- und Beleuchtungsanlagen, die Wasserversorgung sowie die anderen Einrichtungen der Küchen und der übrigen Räume des Verpflegungsbereichs an Bord, einschließlich der Vorrats- und Kühlräume, müssen in einem solchen Zustand gehalten werden, daß Gesundheit und Sicherheit der Besatzungsmitglieder gewährleistet sind.</p> |
| <p>4.4.4. Remarks</p> <p>The surveyor may adopt the following procedure as a guide:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. If available, the recorded results of periodic inspections of the catering department should be noted as a means of acquiring a general impression of the overall standards regularly maintained and any previous need for improvements. 2. A visual observation should be made of the general arrangement and cleanliness of food stores, galleys, mess rooms and other catering department spaces on board, including measures taken to prevent contamination of food and the procedures for waste disposal. 3. The operation and standard of maintenance of ventilation, heating, lighting and water-systems; galley and mess room equipment; refrigerated chambers and other equipment; fittings and apparatus of the catering department, should be checked for indications of malfunction. | <p>4.4.4. Remarques</p> <p>L'inspecteur peut adopter comme guide de conduite la procédure suivante:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les registres où sont consignés les résultats des inspections périodiques du service d'approvisionnement devraient être retenus, dans la mesure où ils sont disponibles, comme un moyen d'acquérir une impression générale de l'ensemble des normes observées en pratique et de tout élément qui nécessitait antérieurement une correction. 2. Il faudrait procéder à une observation visuelle de l'organisation générale et de la propreté des locaux de rangement, cuisines, réfectoires et autres locaux du service de l'approvisionnement prévus à bord; l'observation porterait notamment sur les mesures de prévention contre la contamination des aliments et les procédés permettant la destruction des déchets. 3. Afin d'en signaler le mauvais fonctionnement éventuel, une vérification des éléments suivants devrait être effectuée: Le fonctionnement et le degré d'entretien de la ventilation, du chauffage, de l'éclairage et des installations d'eau; l'équipement des cuisines et des réfectoires, les chambres réfrigérées et autres installations; l'aménagement du service de l'approvisionnement et les appareils dont il est doté. | <p>4.4.4. Bemerkungen</p> <p>Der Besichtigter kann sich nach folgenden Verfahrensgrundsätzen richten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Soweit vorhanden, sollen Aufzeichnungen über die Ergebnisse der regelmäßigen Überprüfungen des Verpflegungsbereichs dazu herangezogen werden, sich einen allgemeinen Eindruck von dem üblichen Gesamtzustand sowie von etwa bereits früher angemahnten Verbesserungen zu verschaffen. 2. Die allgemeine Anordnung und Sauberkeit der Lebensmittelvorratsräume, Küchen, Messen und der übrigen Räume des Verpflegungsbereichs an Bord sollen in Augenschein genommen werden, und die Maßnahmen zur Verhütung des Verderbs von Lebensmitteln sowie die Methoden der Abfallbeseitigung sind zu überprüfen. 3. Der Betrieb und der Erhaltungszustand der Lüftungs-, Heizungs- und Beleuchtungsanlagen sowie der Wasserversorgung, der Einrichtung der Küchen und Messen, der Kühlräume und sonstigen Einrichtungen sowie der Ausstattung und der Geräte des Verpflegungsbereichs sollen auf Anzeichen von Störungen untersucht werden. |

4.5.	Crew accommodation	4.5.	Logements de l'équipage	4.5	Besatzungsunterkünfte
4.5.1.	Except as otherwise provided all ships, of 200 gross register tons and over, not being tugs, shall comply with the standards set in paragraphs 4.5.2. to 4.5.16.	4.5.1.	Sous réserve de dispositions contraires, tous les navires qui ne sont pas des remorqueurs, de 200 T.J.B. ou davantage, doivent être conformes aux normes fixées aux paragraphes 4.5.2. à 4.5.16.	4.5.1	Sofern nichts anderes bestimmt ist, müssen alle Schiffe mit einem Bruttoreaumgehalt von 200 und mehr Registertonnen – außer Schleppern – den in den Absätzen 4.5.2 bis 4.5.16 festgelegten Normen entsprechen.
4.5.2.	Crew accommodation shall be maintained in a clean and decently habitable condition and shall be kept free of goods and stores not being the personal property of the occupants.	4.5.2.	Le logement de l'équipage est maintenu dans des conditions d'habitabilité propres et correctes et débarrassé de marchandises et approvisionnements qui ne seraient pas la propriété personnelle des occupants.	4.5.2	Die Besatzungsunterkünfte sind in einem sauberen und wohnlichen Zustand sowie frei von Gebrauchsgegenständen und Vorräten zu halten, die nicht persönliches Eigentum der Bewohner sind.
4.5.3.	Main steam and exhaust pipes for winches and similar gear shall not pass through crew accommodation nor, whenever technically possible, through alleyways leading to crew accommodation; where they do pass through such alleyways they shall be adequately insulated and encased.	4.5.3.	Les tuyauteries principales de vapeur et échappement pour treuils et appareils semblables ne passent pas à travers le logement de l'équipage, ni toutes les fois que cela sera techniquement possible, à travers les coursives conduisant au logement de l'équipage; si dans ce dernier cas il n'en est pas ainsi, ces tuyauteries doivent être convenablement calorifugées et placées dans un encaissement.	4.5.3	Hauptdampf- und Abgasleitungen von Winden und ähnlichen Geräten dürfen weder durch Besatzungsunterkünfte noch, soweit technisch möglich, durch zu Besatzungsunterkünften führende Gänge verlaufen; sind sie durch solche Gänge gelegt, so müssen sie ausreichend isoliert und verkleidet sein.
4.5.4.	The crew accommodation shall be provided with sufficient drainage.	4.5.4.	Le logement de l'équipage est équipé d'un système d'évacuation d'eau suffisant.	4.5.4	Die Besatzungsunterkünfte müssen mit ausreichenden Entwässerungsmöglichkeiten versehen sein.
4.5.5.	An adequate system of heating and ventilating the crew accommodation shall be provided. The heating shall be by means of steam, hot water, warm air or electricity. Radiators and other heating apparatus shall be so placed and, where necessary, shielded as to avoid danger.	4.5.5.	Un système convenable pour chauffer et ventiler le logement de l'équipage est prévu. Le chauffage se fait par le moyen de vapeur, eau chaude, air chaud ou électricité. Les radiateurs et autres appareils de chauffage sont placés et si nécessaire abrités de façon à éviter tout danger.	4.5.5	Für die Besatzungsunterkünfte ist eine ausreichende Heizungs- und Lüftungsanlage vorzusehen. Die Heizung ist mit Dampf, Heißwasser, Heißluft oder Elektrizität zu betreiben. Heizkörper und sonstige Heizgeräte sind so aufzustellen und erforderlichenfalls abzuschirmen, daß keine Gefahr entsteht.
4.5.6.	The crew accommodation shall be adequately lighted.	4.5.6.	Le logement de l'équipage est éclairé convenablement.	4.5.6	Die Besatzungsunterkünfte sind ausreichend zu beleuchten.
4.5.7.	The means of access, structure and arrangements of the crew accommodation shall be such as to ensure adequate security and protection against weather and sea, and shall be adequately insulated to prevent condensation or overheating, undue noise or effluvia from other spaces.	4.5.7.	Les moyens d'accès, la construction et les dispositions du logement de l'équipage sont tels qu'ils assurent une sécurité suffisante, une protection contre les intempéries et la mer, et isolés de manière appropriée pour empêcher la condensation ou la chaleur excessive, les bruits excessifs ou les odeurs provenant d'autres locaux.	4.5.7	Die Zugänge, die Bauweise und die Einrichtung der Besatzungsunterkünfte haben ausreichende Sicherheit und Schutz gegen Wetter und See zu gewährleisten und müssen ausreichend isoliert sein, um Feuchtigkeitsniederschlag oder Überhitzung zu verhindern und übermäßige Geräusche oder Gerüche aus anderen Räumen fernzuhalten.
4.5.8.	There shall be no direct openings into sleeping rooms from spaces for cargo and machinery or from galleys, lamp and paint rooms or from engine, deck and other bulk storerooms and drying rooms. Bulkheads separating such places from sleeping rooms shall be efficiently constructed and	4.5.8.	Est interdite toute ouverture directe reliant les postes de couchage avec les compartiments affectés à la cargaison, les salles de machine, les cuisines, la lampisterie, les magasins à peinture, les magasins du pont et de la machine et autres magasins généraux et les séchoirs. Les parties de cloison séparant ces locaux des postes de couchage ainsi que les cloisons	4.5.8	Es dürfen keine direkten Öffnungen aus Lade- und Maschinenräumen, aus Küchen, aus Lampen- und Farbenräumen, aus Maschinen-, Decks- und sonstigen Lagerräumen sowie aus Trockenräumen in die Schlafräume führen. Die Schotte zwischen solchen Räumen und den Schlafräumen müssen zweckdienlich gebaut,

- | | | |
|---|---|---|
| shall be watertight and as gastight as appropriate. | extérieures de ceux-ci doivent être solidement construites et aussi imperméables à l'eau et aux gaz que possible. | wasserdicht und den Umständen entsprechend gasdicht sein. |
| <p>4.5.9. 1. Each sleeping room shall be provided with a table or desk, and for each of its occupants a clothes locker and a drawer.</p> <p>2. The clear head room in a sleeping room shall not be less than 6 ft. 3 ins. (190 cm.).</p> | <p>4.5.9. 1. Tout poste de couchage doit être équipé d'une table ou d'un bureau et pour chacun de ses occupants d'une armoire pour les vêtements et d'un tiroir.</p> <p>2. La hauteur du poste de couchage ne doit pas être inférieure à 6 pieds 3 pouces (1,90 m).</p> | <p>4.5.9 1. Jeder Schlafräum ist mit einem Tisch oder einer Schreibplatte und für jeden Bewohner mit einem Kleiderspind und einer Schublade auszustatten.</p> <p>2. Die lichte Höhe der Schlafräume muß mindestens 1,90 Meter (6 Fuß 3 Zoll) betragen.</p> |
| <p>4.5.10. 1. Members of the crew shall be provided with individual berths.</p> <p>2. Berths shall not be placed side by side in such a way that access to one berth can be obtained only over another.</p> <p>3. The minimum inside dimensions of a berth shall be 6 ft. 3 ins. by 2 ft. 3 ins. (190 cm. by 68 cm.).</p> <p>4. Each berth shall be fitted with a spring bottom or a spring mattress and with a mattress. Stuffing of straw or other material likely to harbour vermin shall not be used.</p> | <p>4.5.10. 1. Les membres de l'équipage doivent avoir des couchettes individuelles.</p> <p>2. Les couchettes ne sont pas placées côte à côte de telle manière que l'accès à l'une ne soit possible qu'en passant par dessus l'autre.</p> <p>3. Les dimensions intérieures minima d'une couchette doivent être de 6 pieds 3 pouces sur 2 pieds 3 pouces (190 cm x 86 cm).</p> <p>4. Chaque couchette est dotée d'un fond élastique ou d'un sommier élastique et d'un matelas. On ne peut utiliser pour le rembourrage, de la paille ou une autre matière susceptible d'abriter la vermine.</p> | <p>4.5.10 1. Für die Besatzungsmitglieder sind Einzelkojen vorzusehen.</p> <p>2. Die Kojen dürfen nicht derart nebeneinander aufgestellt sein, daß eine Koje überstiegen werden muß, um zur Nachbarkoje zu gelangen.</p> <p>3. Die Mindestinnenmaße einer Koje müssen 1,90 Meter auf 0,68 Meter (6 Fuß 3 Zoll auf 2 Fuß 3 Zoll) betragen.</p> <p>4. Jede Koje ist mit einem Sprungfederboden oder einer Sprungfedermatratze und mit einer Matratze auszustatten. Füllungen aus Stroh oder anderen Stoffen, in denen sich Ungeziefer leicht einnisten kann, sind nicht zu verwenden.</p> |
| <p>4.5.11. There shall be at least the following sanitary facilities:</p> <p>1. one tub and/or shower bath for every eight persons or less;</p> <p>2. one water closet for every eight persons or less;</p> <p>3. one wash basin for every six persons or less;</p> <p>In ships where the radio officers or operators are accommodated in an isolated position, sanitary facilities near or adjacent thereto shall be provided.</p> | <p>4.5.11. Il y a au moins les installations sanitaires suivantes à bord:</p> <p>1. une baignoire et/ou une douche au moins pour huit personnes,</p> <p>2. un water-closet au moins pour huit personnes,</p> <p>3. un lavabo au moins pour six personnes.</p> <p>Sur les navires où les officiers radio ou opérateurs radio sont logés dans des locaux isolés, des installations sanitaires proches ou adjacentes à ces locaux doivent être prévues.</p> | <p>4.5.11 Es müssen mindestens folgende sanitäre Einrichtungen vorhanden sein:</p> <p>1. eine Badewanne und/oder eine Dusche für je höchstens acht Personen;</p> <p>2. eine Toilette für je höchstens acht Personen;</p> <p>3. ein Waschbecken für je höchstens sechs Personen.</p> <p>Auf Schiffen, auf denen die Funkoffiziere beziehungsweise Funker in abgesonderten Räumen untergebracht sind, müssen daneben oder in der Nähe sanitäre Einrichtungen vorhanden sein.</p> |
| <p>4.5.12. Sanitary accommodation shall comply with the following requirements:</p> <p>1. floors shall be of durable material, easily to be cleaned and impervious to damp, and shall be properly drained;</p> <p>2. the accommodation shall be sufficiently lighted, heated and ventilated;</p> | <p>4.5.12. Les locaux sanitaires doivent être conformes aux prescriptions suivantes:</p> <p>1. Les sols sont en matériau résistant, faciles à nettoyer, imperméables à l'humidité et dotés d'un système convenable d'évacuation des eaux.</p> <p>2. Les locaux sont suffisamment éclairés, chauffés et ventilés.</p> | <p>4.5.12 Die sanitären Einrichtungen müssen folgenden Anforderungen entsprechen:</p> <p>1. Die Böden müssen aus einem haltbaren Werkstoff bestehen, müssen leicht zu reinigen, feuchtigkeitsundurchlässig und mit einem angemessenen Abfluß versehen sein.</p> <p>2. Die Einrichtungen müssen ausreichend beleuchtet, beheizt und belüftet sein.</p> |

- | | | |
|--|---|---|
| <p>3. water closets shall be situated convenient to, but separated from, sleeping rooms;</p> | <p>3. Les water-closets sont situés près des postes de couchage mais ils en seront séparés.</p> | <p>3. Die Toiletten müssen getrennt von den Schlafräumen, jedoch von diesen aus leicht erreichbar, gelegen sein.</p> |
| <p>4. cold fresh water and hot fresh water shall be available in all communal wash places.</p> | <p>4. De l'eau douce froide et de l'eau douce chaude sont disponibles dans tous les locaux de lavage communs.</p> | <p>4. In allen Gemeinschaftswaschräumen muß kaltes und warmes Frischwasser verfügbar sein.</p> |
| <p>4.5.13. 1. All water closets shall have ventilation to the open air, independently of any other part of the crew accommodation.</p> | <p>4.5.13. 1. L'aération de tout water-closet se fait par communication directe avec l'air libre, indépendamment de tout autre partie du logement de l'équipage.</p> | <p>4.5.13 1. Alle Toiletten müssen einen eigenen Luftabzug besitzen, der unabhängig von allen sonstigen Bereichen der Besatzungsunterkünfte ins Freie führt.</p> |
| <p>2. All water closets shall be provided with an ample flush of water, available at all times and independently controllable.</p> | <p>2. Tous les W.C. sont pourvus d'une puissante chasse d'eau, en état constant de fonctionnement et contrôlable individuellement.</p> | <p>2. Alle Toiletten müssen mit einer starken, jederzeit verwendbaren und einzeln zu betätigenden Wasserspülung versehen sein.</p> |
| <p>3. Soil pipes and waste pipes shall be of adequate dimensions and shall be so constructed as to minimize the risk of obstruction and to facilitate cleaning.</p> | <p>3. Les tuyaux de descente et de décharge sont de dimensions suffisantes et installés de manière à réduire au minimum les risques d'obstruction et à en faciliter le nettoyage.</p> | <p>3. Die Abfluß- und Auslaßrohre müssen ausreichend bemessen und so gebaut sein, daß die Gefahr des Verstopfens möglichst gering ist und sie leicht gereinigt werden können.</p> |
| <p>4.5.14. There shall be mess room accommodation located apart from the sleeping rooms and as close as practicable to the galley.</p> | <p>4.5.14. Il est prévu des réfectoires qui soient séparés distinctement des postes de couchage et placés aussi près que possible de la cuisine.</p> | <p>4.5.14 Die Messen sind getrennt von den Schlafräumen und möglichst in der Nähe der Küche unterzubringen.</p> |
| <p>4.5.15. In every ship which does not carry a doctor an adequate medicine chest with readily understandable instructions shall be carried.</p> | <p>4.5.15. Tout navire à bord duquel ne se trouve pas de médecin est pourvu d'une armoire à pharmacie convenable accompagnée d'instructions aisément compréhensibles.</p> | <p>4.5.15 Auf jedem Schiff, das keinen Arzt an Bord hat, ist eine angemessene Arzneausrüstung mit leicht verständlichen Anweisungen mitzuführen.</p> |
| <p>4.5.16. Sufficiently and adequately ventilated accommodation for the hanging of oilskins shall be provided outside but convenient to the sleeping rooms.</p> | <p>4.5.16. Des locaux suffisamment et convenablement ventilés pour suspendre les cirés sont aménagés à l'extérieur mais de façon facilement accessible à partir des postes de couchage.</p> | <p>4.5.16 Für die Aufbewahrung von Watterschutzkleidung sind ausreichend belüftete Räumlichkeiten außerhalb der Schlafräume, jedoch von diesen aus leicht erreichbar, vorzusehen.</p> |
| <p>4.5.17. Ships of 500 gross register tons and over, not being tugs, shall be provided with facilities for washing and drying of clothes in a compartment separate from sleeping rooms and mess rooms, adequately ventilated and heated and equipped with lines or other fitting for hanging clothes.</p> | <p>4.5.17. Les navires de 500 T.J.B. et davantage, qui ne sont pas des remorqueurs, sont dotés d'installations pour le lavage et le séchage des vêtements dans un local séparé des postes de couchage et des réfectoires, convenablement ventilé et chauffé et équipé de fils ou d'autres dispositifs d'étendage.</p> | <p>4.5.17 Auf Schiffen mit einem Brutto-raumgehalt von 500 und mehr Registertonnen – außer Schlep-pern – sind Einrichtungen zum Waschen und Trocknen der Kleidung in einem von den Schlafräumen und Messen getrennten Raum mit ausreichender Lüftung und Heizung sowie mit Leinen oder anderen Vorrichtungen zum Aufhängen von Kleidung vorzusehen.</p> |
| <p>4.5.18. On ships of 500 gross register tons and over, not being tugs, carrying a crew of fifteen or more and engaged in a voyage of more than three days' duration, not being a coastal voyage, separate hospital accommodation shall be provided.</p> | <p>4.5.18. A l'exception des remorqueurs, les navires de 500 T.J.B. et plus, transportant un équipage de 15 personnes ou davantage et affectés à un voyage d'une durée de plus de trois jours n'étant pas un voyage côtier, doivent être dotés d'une infirmerie distincte.</p> | <p>4.5.18 Auf Schiffen mit einem Brutto-raumgehalt von 500 und mehr Registertonnen – außer Schlep-pern – mit einer Besatzung von fünfzehn oder mehr Personen und auf einer Reise von mehr als dreitägiger Dauer, die keine Küstenfahrt ist, muß ein gesonderter Krankenraum vorgesehen sein.</p> |
| <p>Water closet accommodation shall be provided for the exclusive use of the occupants of</p> | <p>Les occupants de l'infirmerie disposent pour leur usage exclusif, de water-closets qui font partie</p> | <p>Die Insassen des Krankenraums müssen über eine für ihren ausschließlichen Gebrauch be-</p> |

the hospital accommodation or in close proximity thereto.	de l'installation de l'infirmierie elle-même ou sont situés à proximité immédiate.	stimmte Toilettenanlage verfügen; sie muß entweder zum Krankenraum selbst gehören oder sich in dessen unmittelbarer Nähe befinden.
4.5.19. Remarks	4.5.19. Remarques	4.5.19. Bemerkungen
The surveyor may adopt the following procedure as a guide:	L'inspecteur peut adopter comme guide de conduite la procédure suivante:	Der Besichtigter kann sich nach folgenden Verfahrensgrundsätzen richten:
1. If available, the recorded results of weekly inspections of crew accommodation carried out by ships' personnel should be examined as a means of acquiring a general impression of the overall standards regularly maintained and any previous notations of deficiencies.	1. Les registres où sont consignés les résultats des inspections hebdomadaires effectués par le personnel du navire dans le logement des équipages devraient être examinés, dans la mesure où ils sont disponibles, comme un moyen d'acquérir une impression générale de l'ensemble des mesures observées en pratique et de toutes les signalisations antérieures de déficiences.	1. Soweit vorhanden, sollen Aufzeichnungen über die Ergebnisse der durch das Bordpersonal wöchentlich durchgeführten Überprüfungen der Besatzungsunterkünfte geprüft werden, um auf diese Weise einen allgemeinen Eindruck von dem üblichen Gesamtzustand sowie von etwa bereits früher beanstandeten Mängeln zu gewinnen.
2. Crew accommodation should be visually inspected to obtain an impression of its existing condition and the standard of maintenance. Special attention should be given to heating, ventilation and lighting systems; communal water closets and washing facilities; the condition of fittings and appurtenances and rodent and vermin control. Items previously noted at one time or another as deficient, or subjects of complaints from the crew, should also be given particular attention. The impracticability and difficulty of ships between 200 and 500 gross registered tons complying fully with certain of the aforementioned standards should be borne in mind.	2. Il faudrait procéder à une inspection visuelle du logement des équipages pour avoir une idée des conditions existantes et du degré d'entretien. Une attention particulière devrait être portée au chauffage, aux systèmes de ventilation et d'éclairage, aux water-closets communs et aux possibilités de lavage, à l'état général des équipements et des appareils, à la prévention contre les rongeurs et la vermine. Les éléments dont on aura déjà relevé le caractère déficient à un moment ou à un autre, ou qui ont fait l'objet de réclamations de la part de l'équipage devraient également recevoir une attention particulière. Il conviendrait de garder à l'esprit que les navires de 200 à 500 T.J.B. rencontrent des difficultés ou une impossibilité à se conformer entièrement à certains des critères susmentionnés.	2. Die Besatzungsunterkünfte sollen in Augenschein genommen werden, um einen Eindruck von den bestehenden Verhältnissen sowie vom Erhaltungszustand zu gewinnen. Besonders soll auf die Heizungs-, Lüftungs- und Beleuchtungsanlage geachtet werden, auf die Gemeinschaftstoiletten und Gemeinschaftswascheinrichtungen, auf den Zustand von Armaturen und Beschlägen sowie auf die Nagetier- und Ungezieferbekämpfung. Auf bereits früher beanstandete Punkte und auf Beschwerden seitens der Besatzung ist ebenfalls besonders zu achten. Dabei ist zu berücksichtigen, daß es für Schiffe mit einem Bruttoreaumgehalt zwischen 200 und 500 Registertonnen schwierig oder sogar praktisch unmöglich ist, einige der genannten Normen vollständig einzuhalten.
4.6. Accident prevention and occupational health	4.6. Prévention des accidents et risques professionnels	4.6 Unfallverhütung und Arbeitsschutz
4.6.1. Introduction	4.6.1. Introduction	4.6.1 Einführung
For the purpose of port state control the surveyor should have regard to the following safety standards where a detailed inspection appears to be justified.	Pour l'application des principes de contrôle par l'Etat du port, l'inspecteur devrait prendre en compte les normes de sécurité ci-après quand une inspection détaillée paraît justifiée.	Zum Zweck der Hafenstaatkontrolle soll der Besichtigter folgende Sicherheitsnormen berücksichtigen, wenn eine gründliche Überprüfung gerechtfertigt erscheint.
4.6.2. Basic requirements	4.6.2. Prescriptions fondamentales	4.6.2 Grundsätzliche Anforderungen
4.6.2.1. On and below deck the following safety measures shall be observed:	4.6.2.1. Sur et sous le pont les mesures de sécurité suivantes doivent être observées:	4.6.2.1 Auf und unter Deck sind folgende Sicherheitsmaßnahmen zu beachten:
1. A safe means of access should be provided. Wherever possible this should be by	1. Des moyens d'accès sûrs devraient être prévus. Partout où cela est possible cette	1. Es soll ein sicherer Zugang vorhanden sein. Soweit möglich soll er über ein Fallreep

- means of an accommodation ladder or gangway with side rails and adequately secured. The means of access should have satisfactory illumination throughout its length during the hours of darkness.
2. Decks, holds and hold accesses where people are to work or pass shall have adequate lighting and shall as far as reasonably practicable be kept clear and free from objects which may cause slipping or falling. Permanent obstructions shall be painted in a conspicuous colour.
3. Electrical equipment shall be so protected and maintained as to prevent danger to people on board.
4. All places on board where people have to work or pass shall be adequately ventilated and lighted.
5. There shall be at least one fixed ladder for access to holds or similar parts of the ship with a depth of more than 1.5 metres. Approaches to such ladders shall be of reasonable width for access and not obstructed. Where a hold is divided by shifting boards or permanent bulkheads at least one fixed ladder shall be provided on each side of the boards or bulkhead.
6. The rails or fencing in way of hatchways or other openings and the deckrail shall be of safe construction and strength. Maintenance of hatch covers and beams shall be in good state of repair with means for securing them in a safe manner.
7. There shall be guards or fencing around dangerous parts of machinery to prevent injury to personnel. There shall be instructions on first aid resuscitation in the vicinity of switchboards.
- prescription devrait être assurée au moyen d'une échelle de coupée ou passerelle de coupée avec rambarde convenablement fixées. Les moyens d'accès devraient être dotés d'un éclairage suffisant sur toute leur longueur pendant les heures d'obscurité.
2. Les ponts, cales et accès des cales où les gens doivent travailler ou passer sont équipés d'éclairages adéquats et sont maintenus, dans une mesure qui reste raisonnable, débarrassés et libres d'objets pouvant faire glisser ou tomber. Les obstacles permanents sont peints d'une couleur voyante.
3. L'équipement électrique est protégé et entretenu de façon à éviter tout danger pour les gens travaillant à bord.
4. Tous les endroits à bord où des personnes ont à travailler ou passer sont convenablement ventilés et éclairés.
5. Il est prévu au moins une échelle fixe pour l'accès aux cales ou parties semblables du navire dont la hauteur dépasse 1,50 mètres. Les approches de ces échelles sont d'une largeur raisonnable pour l'accès et non encombrées. Lorsqu'une cale est divisée par des bardis ou des cloisons permanentes, il est prévu au moins une échelle fixe de chaque côté des bardis ou cloisons.
6. Les lisses ou rambardes sur les passages des écoutilles ou autres ouvertures ainsi que les garde-corps de pont sont de construction sûre et solide. Le fonctionnement des panneaux d'écouille et des barrots est en bon état d'entretien; les moyens sont pris de les assujettir de manière sûre.
7. Des rambardes ou garde-corps sont prévus autour des parties dangereuses des machines pour éviter toute blessure au personnel. Des instructions concernant les mesures d'urgence pour la réanimation sont prévues à côté des tableaux de distribution électrique.
- oder einen Landgang mit Handlauf erfolgen und ausreichend gesichert sein. Der Zugang soll in der Dunkelheit in seiner ganzen Länge vorschrittsmäßig beleuchtet sein.
2. Decks, Laderäume und Zugänge zu Laderäumen, wo Menschen zu arbeiten oder die sie zu begehen haben, müssen ausreichend beleuchtet und, soweit zumutbar und durchführbar, aufgeräumt und frei von Gegenständen sein, durch die man ausrutschen oder über die man fallen kann. Ortsfeste Hindernisse müssen in auffälliger Farbe gestrichen sein.
3. Elektrische Anlagen müssen so geschützt und instand gehalten werden, daß keine Gefahr für die Menschen an Bord entsteht.
4. Alle Stellen an Bord, an denen Menschen zu arbeiten oder die sie zu begehen haben, müssen ausreichend belüftet und beleuchtet sein.
5. Als Zugang zu Laderäumen oder ähnlichen Bereichen des Schiffes mit einer Tiefe von mehr als 1,5 Meter muß mindestens eine Leiter fest angebracht sein. Die Zuwege zu diesen Leitern müssen für den Zugang breit genug und dürfen nicht versperrt sein. Ist ein Laderaum durch losnehmbare oder feste Schotte unterteilt, so muß auf jeder Seite der Schotte mindestens eine Leiter fest angebracht sein.
6. Die Geländer beziehungsweise Absicherungen im Bereich von Luken oder anderen Öffnungen sowie die Relling müssen von sicherer Bauart und Stärke sein. Lukendeckel und Scherstücke müssen in gutem Zustand gehalten und mit Vorrichtungen versehen sein, durch die sie sicher zu befestigen sind.
7. Gefährliche Maschinenteile müssen mit Schutzvorrichtungen beziehungsweise Absicherungen versehen sein, um das Personal vor Verletzungen zu bewahren. In der Nähe der Schalttafeln müssen Anweisungen für Erste-Hilfe-Maßnahmen zur Wiederbelebung angebracht sein.

8. Steam pipes, exhaust pipes and fittings which by their location and temperature present a hazard, shall be adequately insulated or otherwise protected.

9. There shall be on board means for determining the presence of harmful or noxious gases or a deficiency of oxygen in any tank or compartment which it may be necessary to enter.

This requirement applies to dry cargo ships or passenger ships, only when prescribed by the flag State.

Warning notices shall be fixed in danger areas.

4.6.2.2. The loading and unloading equipment shall be in good condition.

There shall be on board certificates stating to the fact that regular inspections and tests of the loading and unloading equipment have been carried out by and to the satisfaction of a competent authority.

Safe working loads shall be clearly indicated on the loading and unloading equipment.

4.6.2.3. In holds open or naked lights shall not be used.

Portable lights shall be adequately protected to prevent breakage of the bulbs or their coming into contact with combustible material.

4.6.2.4. If members of the crew are required to handle consignments containing dangerous substances they shall be warned of the nature of the substances and of any special precautions to be observed.

4.6.2.5. 1. There shall be on board equipment for the personal protection of the crew such as goggles or facial shields for eye protection, helmets, gloves, coveralls, safety boots, ear protectors against high noise levels, dust respirators, breathing apparatus and safety harness and lines.

8. Les tuyaux de vapeur, tuyauteries d'échappement et dispositifs qui du fait de leur emplacement ou de leur température présentent un danger sont isolés ou protégés d'une façon ou d'une autre.

9. Il y a à bord des moyens permettant de déterminer la présence de gaz nuisibles ou nocifs ou une insuffisance d'oxygène dans toute citerne ou compartiment où il peut être nécessaire d'entrer.

Cette prescription ne s'applique aux navires affectés au transport de marchandises sèches en vrac ou au transport de passagers que si elle est exigée par l'Etat du pavillon.

Des panneaux sont prévus aux endroits dangereux.

4.6.2.2. Les installations de chargement et de déchargement doivent être en bon état.

Il y a à bord des certificats attestant qu'une autorité compétente a procédé à l'inspection et aux essais des installations de chargement et de déchargement.

Les charges de sécurité sont clairement indiquées sur les installations de chargement et de déchargement.

4.6.2.3. Dans les cales il n'est pas utilisé d'éclairage exposé et sans protection.

Les lampes portables sont convenablement protégées pour éviter que les ampoules se brisent ou qu'elles entrent en contact avec des matériaux combustibles.

4.6.2.4. Si des membres de l'équipage sont requis pour manipuler des marchandises contenant des substances dangereuses, les membres de l'équipage sont avertis de la nature de ces substances et de toute précaution spéciale à observer.

4.6.2.5. 1. Il y a à bord des équipements pour la protection personnelle de l'équipage, y compris lunettes protectrices ou protège-visage pour la protection des yeux, casques, gants, combinaisons, bottes de sécurité, protège-oreille pour haut niveau sonore, masques à poussière, appareil de respiration, harnais et filins de sécurité.

8. Dampf- und Abgasleitungen sowie sonstige Armaturen, die durch ihren Standort und ihre Temperaturen eine Gefahr darstellen, müssen ausreichend isoliert oder auf andere Weise geschützt sein.

9. Es sind an Bord Geräte mitzuführen, durch die schädliche beziehungsweise giftige Gase oder Sauerstoffmangel in einem Tank oder Raum, der möglicherweise betreten werden muß, festgestellt werden können.

Diese Anforderung gilt für Trockenfrachtschiffe oder Fahrgastschiffe nur, wenn sie vom Flaggenstaat vorgeschrieben ist.

In Gefahrenbereichen sind Warntafeln anzubringen.

4.6.2.2 Die Lade- und Löscheinrichtungen müssen in gutem Zustand sein.

Es sind an Bord Zeugnisse darüber mitzuführen, daß die Lade- und Löscheinrichtungen von einer zuständigen Behörde regelmäßig überprüft und erprobt worden sind und daß sie deren einschlägigen Vorschriften entsprechen.

An den Lade- und Löscheinrichtungen muß die zulässige Nutzlast deutlich angegeben sein.

4.6.2.3 In Lagerräumen darf kein offenes Licht verwendet werden.

Tragbare Lampen müssen ausreichend geschützt sein, um zu verhindern, daß die Birne zerbrochen wird oder mit brennbaren Werkstoffen in Berührung kommt.

4.6.2.4 Müssen Besatzungsmitglieder mit Ladegut umgehen, das gefährliche Stoffe enthält, so sind sie auf die Art der Stoffe sowie auf etwaige besondere Vorichtsmaßnahmen hinzuweisen.

4.6.2.5 1. Es sind an Bord persönliche Schutzausrüstungen für die Besatzung wie Brillen oder Masken zum Schutz der Augen, Helme, Handschuhe, Arbeitsanzüge, Sicherheitsschuhe, Gehörschutz gegen großen Lärm, Staubmasken, Atemschutzgeräte, Sicherheitsgurte und -leinen mitzuführen.

2. Where cargoes presenting a special risk or dangerous goods are carried additional protective clothing shall be available, including a sufficient number of large aprons, special gloves with long cuffs, suitable footwear and coveralls of chemical resistant material.	2. Dans le cas où des cargaisons spéciales ou marchandises dangereuses sont transportées, des vêtements protecteurs supplémentaires sont disponibles, y compris un nombre suffisant de grands tabliers, gants spéciaux avec long poignet, chaussures appropriées et combinaisons en matière résistante aux produits chimiques.	2. Werden Ladungen, die ein besonderes Risiko darstellen, oder gefährliche Güter befördert, so muß zusätzliche Schutzkleidung vorhanden sein, darunter eine ausreichende Anzahl großer Arbeitsschürzen, langschäftige Spezialhandschuhe, geeignetes Schuhwerk und Arbeitsanzüge aus chemikalienfestem Werkstoff.
3. All equipment for the personal protection of the crew shall be clean and properly maintained, and shall be stored in a special locker or room on board unless on permanent personal issue.	3. Tous les équipements destinés à la protection personnelle de l'équipage sont propres, maintenus en bon état et entreposés dans une armoire ou local spécial à bord.	3. Alle persönlichen Schutzausrüstungen für die Besatzung, die nicht zur ständigen persönlichen Benutzung ausgegeben worden sind, müssen in einem sauberen und ordentlichen Zustand gehalten und in einem besonderen Spind oder Raum an Bord aufbewahrt werden.
4. Adequate instructions for the use of the personal protection equipment shall be available on board the ship.	4. Les instructions appropriées pour l'emploi de l'équipement de protection sont disponibles à bord du navire.	4. Ausreichende Anweisungen für den Gebrauch der persönlichen Schutzausrüstung müssen an Bord zur Verfügung stehen.
4.6.3. Remarks	4.6.3. Remarques	4.6.3. Bemerkungen
Where a detailed investigation appears to be justified the following should be taken into account:	Si une enquête approfondie s'avère justifiée, les considérations suivantes devraient être prises en compte:	Erscheint eine gründliche Untersuchung gerechtfertigt, so soll sie sich auf folgende Gebiete erstrecken:
1. Safety of working areas;	1. La sécurité sur les lieux de travail;	1. die Sicherheit in den einzelnen Arbeitsbereichen;
2. Safe means of access to the ship and any place on board where personnel are required to pass;	2. La sécurité des moyens d'accès au navire et en tout lieu à bord où le personnel est tenu de passer;	2. die Sicherheit der Zugänge zum Schiff und zu jeder Stelle an Bord, die das Personal begehen muß;
3. Personal protective equipment and clothing reasonably required where adequate protection against risk of accident or injury cannot be ensured by other means;	3. L'exigence, dans les limites raisonnables, d'un équipement et de vêtements personnels de protection quand la protection adéquate contre le risque d'accident ou de blessure ne peut être assurée par d'autres moyens;	3. die angemessene persönliche Schutzausrüstung und -kleidung für die Fälle, in denen ein ausreichender Schutz vor Unfall- oder Verletzungsgefahren auf andere Weise nicht gewährleistet werden kann;
4. Means for detecting the presence of harmful or noxious gases or an oxygen deficiency and the malfunctioning of such instruments; concerning dry cargo ships and passenger ships, only if required by the flag State;	4. Les moyens permettant de détecter la présence de gaz nuisibles ou nocifs ou une insuffisance d'oxygène ou le fonctionnement défectueux de ces installations (y compris sur les navires affectés au transport des marchandises sèches ou des passagers si cette condition est requise par l'Etat du pavillon);	4. Geräte zur Feststellung schädlicher beziehungsweise giftiger Gase oder eines Sauerstoffmangels sowie zur Feststellung von Störungen an diesen Geräten; bei Trockenfrachtschiffen und Fahrgastschiffen sind diese Geräte jedoch nur erforderlich, wenn sie vom Flaggenstaat vorgeschrieben sind;
5. The condition of ropes, wires, chains, etc. used for loadbearing purposes;	5. L'état des cordes, filins, chaînes etc., utilisés pour les opérations de chargement;	5. den Zustand der für die Aufnahme von Lasten verwendeten Taue, Drähte, Ketten usw.;
6. Damages or defects as well as malfunctioning and inoperation of any machinery or equipment or	6. Les dégâts ou défauts, autant que le mauvais fonctionnement ou la mise hors service de toute	6. Schäden oder Mängel sowie Störungen und Ausfälle von Maschinen, Geräten oder Instrumenten, wobei beson-

instrumentation, special attention being paid to winches, windlasses, anchors, cables, chains and mooring arrangements;

7. The marking of the safe working load on equipment required to be so marked;
8. Rails and/or fencing around deck openings and machinery or equipment presenting a hazard to seamen;
9. Adequate lighting of decks, holds, etc.;
10. Where dangerous goods are being carried, the provision to crew members of adequate information and precautionary instructions;
11. The provision of first-aid facilities on board, including means for evacuating of injured persons and instructions on first-aid resuscitation in the vicinity of electrical switchboards.

Where it appears necessary and when the circumstances during the inspection make it possible the surveyor may also take safe working practices into consideration i.e. the use of personal equipment and procedures for entry into dangerous closed spaces.

If the surveyor considers that there are serious deficiencies in any of these respects, he should first ask the safety officer appointed in accordance with the Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (ILO Convention N° 134) and/or the master to show him any flag State regulations or codes of practice relevant to the deficiency. Any failure to comply with such flag State requirements or recommendations should be drawn to the attention of the flag State. If there appear to be no or inadequate flag State provisions in regard to

machine, de tout équipement ou de toute instrumentation, étant entendu que les treuils, guindaux, ancrés, chaînes ou dispositifs d'amarrage méritent une particulière attention;

7. Le marquage de la charge de sécurité sur l'appareillage où une telle marque est exigée;
8. Les lisses et/ou garde-corps autour des ouvertures du pont ainsi que les machines ou dispositifs présentant un risque pour les marins;
9. L'éclairage convenable des ponts, cales, etc.;
10. Des dispositions prévoyant d'informer convenablement les membres de l'équipage et de leur fournir des instructions sur les mesures à prendre lorsque le navire transporte des marchandises dangereuses;
11. Les possibilités prévues à bord d'apporter une aide d'urgence et notamment, les moyens d'évacuer les personnes blessées, ainsi que des instructions à côté des tableaux de distribution électrique concernant les mesures d'urgence pour la réanimation.

Quand cela apparaît nécessaire et que les circonstances dans lesquelles s'effectue l'inspection le permettent, l'inspecteur peut aussi prendre en considération les consignes de sécurité observées dans le travail, c'est-à-dire l'utilisation d'un équipement personnel et le respect de procédures de pénétration dans les endroits clos dangereux.

Si l'inspecteur considère qu'il y a des déficiences graves sur l'un ou l'autre de ces points il devrait, tout d'abord, demander à l'officier responsable de la sécurité au titre de la Convention de 1970 sur la prévention des accidents des gens de mer (Convention OIT 134) et/ou au capitaine de lui montrer tout règlement ou code applicable par l'Etat du pavillon qui aurait un rapport avec la déficience constatée. Il faudrait attirer l'attention de l'Etat du pavillon sur tout manquement aux prescriptions et recommandations qu'il a édictées. S'il apparaît que l'Etat du pavillon n'a pas prescrit

ders auf Winden, Ankerwinden, Anker, Leinen und Trossen, Ketten und Festmachevorrichtungen zu achten ist;

7. die Angabe der zulässigen Nutzlast an denjenigen Vorrichtungen, die derartig gekennzeichnet sein müssen;
8. die Geländer und/oder Absicherungen um Decksöffnungen sowie um Maschinen oder Vorrichtungen, die eine Gefahr für die Seeleute darstellen;
9. die ausreichende Beleuchtung der Decks, Laderäume usw.;
10. bei der Beförderung gefährlicher Güter eine entsprechende Unterrichtung der Besatzungsmitglieder und das Erteilen von Vorsichtsmaßregeln;
11. das Vorhandensein von Erste-Hilfe-Ausrüstung an Bord, einschließlich Vorrichtungen zum Abtransport von Verletzten, sowie von Anweisungen für Erste-Hilfe-Maßnahmen zur Wiederbelebung in der Nähe elektrischer Schalttafeln.

Soweit es erforderlich erscheint und wenn die Umstände während der Überprüfung es ermöglichen, kann der Besichtigter auch die bei der Arbeit getroffenen Sicherheitsvorkehrungen berücksichtigen, d. h. den Gebrauch persönlicher Ausrüstung und die Maßnahmen beim Betreten geschlossener gefährlicher Räume.

Ist der Besichtigter der Ansicht, daß in einem der obengenannten Punkte schwerwiegende Mängel vorliegen, so ersucht er zunächst den nach dem Übereinkommen von 1970 über den Schutz der Seeleute gegen Arbeitsunfälle (IAO-Übereinkommen Nr. 134) ernannten Sicherheitsoffizier und/oder den Kapitän, ihm die im Zusammenhang mit dem Mangel einschlägigen Vorschriften oder Richtlinien des Flaggenstaats vorzulegen. Der Flaggenstaat ist auf jeden Fall hinzuweisen, in dem seine Anforderungen oder Empfehlungen nicht beachtet werden. Liegen anscheinend kei-

	the serious potential accident risks, the omission should similarly be drawn to the attention of the flag State.		de précautions en matière de risques sérieux d'accidents ou que celles-ci sont inadaptées, il conviendrait également d'attirer l'attention de l'Etat du pavillon sur cette omission.		ne oder nur unzureichende Bestimmungen des Flaggenstaats in bezug auf mögliche Gefahrenquellen für schwere Unfälle vor, so soll der Flaggenstaat auch auf dieses Versäumnis aufmerksam gemacht werden.
4.6.4.	Rectification If deficiencies or operational circumstances give rise to a serious hazard to the safety or health of persons on board, the surveyor shall take appropriate action to remove the hazard by requiring rectification of the deficiency or prohibiting continuation of the operation.	4.6.4.	Correction des déficiences Si les déficiences ou les conditions d'exploitation donnent lieu à un risque grave pour la sécurité et la santé des personnes à bord, l'inspecteur prend les mesures nécessaires pour supprimer le risque en exigeant une rectification de la déficience ou en interdisant la poursuite de l'exploitation.	4.6.4	Mängelbeseitigung Stellen Mängel oder betriebliche Umstände eine schwerwiegende Gefährdung der Sicherheit oder Gesundheit von Personen an Bord dar, so trifft der Besichtigter geeignete Maßnahmen, um die Gefahr zu beheben, indem er die Beseitigung des Mangels verlangt oder die Fortsetzung des Betriebs verbietet.
5	Ships below 500 tons gross tonnage	5.	Navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux	5	Schiffe mit einem Bruttoreaumgehalt von weniger als 500 Registertonnen
5.1.	The following is a guide for the application of Section 2.5.	5.1.	Les prescriptions qui suivent sont un guide d'application de la section 2.5.	5.1	Bei der Anwendung des Abschnitts 2.5 sind die folgenden Hinweise zu beachten:
5.2.	To the extent a relevant instrument is not applicable to a ship below 500 tons gross tonnage, the surveyor's task will be to assess whether the ship is of an acceptable standard in regard to safety, health or the environment. In making that assessment the surveyor shall take due account of such factors as the length and nature of the intended voyage or service, the size and type of the ship, the equipment provided and the nature of the cargo.	5.2.	Pour autant qu'un instrument pertinent n'est pas applicable aux navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux, la tâche de l'inspecteur consiste à apprécier si le navire présente un niveau acceptable au regard de la sécurité, de la santé ou de l'environnement. Dans le cadre de cette appréciation, l'inspecteur prend dûment en considération les facteurs tels que la longueur et la nature du voyage ou du service projetés, la taille et le type du navire, l'équipement prévu et la nature de la cargaison.	5.2	Findet eine einschlägige Übereinkunft auf ein Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 500 Registertonnen keine Anwendung, so obliegt es dem Besichtigter, festzustellen, ob das Schiff in bezug auf Sicherheit, Gesundheit sowie Umweltschutz annehmbaren Normen entspricht. Bei dieser Feststellung berücksichtigt der Besichtigter Umstände wie die Dauer und Art der beabsichtigten Reise oder des beabsichtigten Einsatzes, die Größe und Art des Schiffes, die zur Verfügung stehende Ausrüstung sowie die Art der Ladung.
5.3.	In the exercise of his functions under paragraph 5.2. the surveyor should be guided by any certificates and other documents issued by the flag State. The surveyor will, in the light of such certificates and documents and in his general impression of the ship, use his professional judgement in deciding whether and in what respects the ship shall receive a more detailed inspection, taking into account the factors mentioned in paragraph 5.2. When carrying out a more detailed inspection the surveyor shall, to the extent he deems necessary, pay attention to the items listed in paragraph 5.4. The list is not considered exhaustive but is intended to give an exemplification of relevant items.	5.3.	Dans l'exercice des fonctions prévues au paragraphe 5.2., l'inspecteur devrait être guidé par tout certificat ou autre document émis par l'Etat du pavillon. A la lumière de tels certificats et documents, et de l'impression générale que lui aura donné le navire, l'inspecteur exerce son jugement professionnel pour décider si le navire doit, et au vu de quelles considérations, faire l'objet d'une inspection plus détaillée en tenant compte des facteurs mentionnés au paragraphe 5.2. Pour l'exécution d'une inspection plus détaillée, l'inspecteur prête attention, dans la mesure où il le juge nécessaire, aux articles énumérés au paragraphe 5.4. La liste n'est pas considérée comme exhaustive mais a pour but de donner une illustration de ce que sont des articles pertinents.	5.3	In Wahrnehmung seiner Aufgaben nach Absatz 5.2 soll sich der Besichtigter nach den vom Flaggenstaat ausgestellten Zeugnissen und sonstigen Unterlagen richten. Anhand dieser Zeugnisse und Unterlagen und seines allgemeinen Eindrucks von dem Schiff trifft der Besichtigter seine fachmännische Entscheidung darüber, ob und in welcher Hinsicht das Schiff einer gründlicheren Überprüfung unterzogen werden soll, wobei er die in Absatz 5.2 genannten Umstände berücksichtigt. Bei der Durchführung einer gründlicheren Überprüfung richtet der Besichtigter, soweit er es für erforderlich erachtet, seine Aufmerksamkeit auf die in Absatz 5.4 aufgeführten Punkte. Die Liste gilt nicht als erschöpfend; sie führt nur Beispiele für die in Betracht kommenden Punkte auf.

5.4.	Items of general importance	5.4.	Articles ayant une importance d'ordre général.	5.4	Punkte von allgemeiner Bedeutung
5.4.1.	Items related to the conditions of assignment of Load Lines: <ul style="list-style-type: none"> - Weathertight (or watertight as the case may be) integrity of exposed decks; - Hatches and closing appliances; - Weathertight closures to openings in superstructures; - Freeing arrangements; - Side outlets; - Ventilators and air pipes; - Stability information. 	5.4.1.	Points relatifs aux conditions d'assignation du franc bord: <ul style="list-style-type: none"> - étanchéité des ponts exposés aux embruns et s'il y a lieu à l'eau; - panneaux et moyens de fermeture; - étanchéité des ouvertures dans les superstructures; - sabords de décharge; - ouvertures de bordée; - dispositifs latéraux d'évacuation des eaux; - ventilateurs et dégagements d'air; - dossier de stabilité. 	5.4.1	Punkte im Zusammenhang mit den Bedingungen für die Erteilung des Freibords: <ul style="list-style-type: none"> - Wetter- beziehungsweise Wasserdichtigkeit der freiliegenden Decks; - Luken und Verschlussvorrichtungen; - wetterdichte Verschlüsse an Öffnungen in Aufbauten; - Wasserpforten; - seitliche Auslässe; - Lüfter und Luftrohre; - Stabilitätsunterlagen.
5.4.2.	Other items related to the Safety of Life at Sea: <ul style="list-style-type: none"> - Life saving appliances; - Fire fighting appliances; - General structural conditions (i.e. hull, deck, hatch covers, etc.); - Main machinery and electrical installations; - Navigational equipment including radio installations. 	5.4.2.	Autres points concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer: <ul style="list-style-type: none"> - matériel de sauvetage; - équipement de lutte contre l'incendie; - état général de la structure (c'est-à-dire la coque, le pont, les panneaux de côtés etc. . .); - moteur principal et installations électriques; - équipement de navigation, y compris les installations de radiocommunication. 	5.4.2	Sonstige Punkte im Zusammenhang mit dem Schutz des menschlichen Lebens auf See: <ul style="list-style-type: none"> - Rettungsmittel; - Brandbekämpfungsmittel; - allgemeiner baulicher Zustand (z. B. Schiffskörper, Decks, Lukeendeckel usw.); - Hauptmaschinenanlage und elektrische Anlagen; - Navigationsausrüstung einschließlich Funkanlagen.
5.5.	In the case of deficiencies which are considered hazardous to safety, health or the environment the surveyor shall take such action, which may include detention as may be necessary, having regard to the factors mentioned in paragraph 5.2., to ensure that the deficiency is rectified or that the ship, if allowed to proceed to another port, does not present a clear hazard to safety, health or the environment.	5.5.	Dans le cas où l'inspecteur considère que les déficiences sont dangereuses pour la sécurité, la santé ou l'environnement, il prend, eu égard aux facteurs mentionnés au paragraphe 5.2., des mesures qui peuvent, si nécessaire, comprendre la rétention du navire, et permettent de s'assurer que la déficience est rectifiée ou que le navire, s'il est autorisé à gagner un autre port, ne présente pas un danger évident pour la sécurité, la santé ou l'environnement.	5.5	Bei Mängeln, die er als gefährlich für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt erachtet, trifft der Besichtigter unter Berücksichtigung der in Absatz 5.2 genannten Umstände die gegebenenfalls erforderlichen Maßnahmen – wozu auch das Festhalten des Schiffes gehören kann –, um sicherzustellen, daß die Mängel beseitigt werden oder daß das Schiff, falls ihm die Weiterfahrt zu einem anderen Hafen gestattet wird, nicht eine offensichtliche Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellt.
6	Pollution prevention Text to be developed at a later date taking into account future IMCO guidelines.	6.	Prévention de la pollution Le texte sera développé à une date ultérieure afin de prendre en compte les futures directives correspondantes de l'OMCI.	6	Verhütung der Verschmutzung Der Wortlaut wird zu einem späteren Zeitpunkt unter Berücksichtigung künftiger IMCO-Richtlinien ausgearbeitet.

Annex 2
Telex form

In case of deficiencies not fully rectified or only provisionally repaired, a telex shall be sent to the competent authority of the region State where the next port of call of the ship is situated. The telex shall be drafted as follows:

Date:

From: country Port

To: country Port

Re: deficiencies to be rectified

Name of ship Type of ship

Flag of ship Call sign

Gross tonnage Year of build

Departed

Estimated place and time of arrival

Nature of deficiencies

.....

Suggested action

.....

Signed:

.....

Annexe 2
Modèle de télex

En cas de défauts non entièrement ou seulement provisoirement rectifiés, un télex est envoyé à l'Autorité compétente de l'Etat de la région où est situé le prochain port d'escale du navire. Le télex est rédigé comme suit:

Date

Pays origine Port

Pays destinataire Port

Objet: Défauts à rectifier

Nom du navire Type de navire

Pavillon Indicatif

Jauge brute Année de construction

Appareille le

Lieu et date prévus d'arrivée

Défauts

.....

Mesures proposées

.....

Signé

.....

Annex 3

Issuing country:

Report on Inspection
in Accordance with the Memorandum
of Understanding on Port State Control

Name of ship Type of ship

Flag of ship Call sign

Gross tonnage Year of build

Date and place of inspection 19.....

Nature of deficiencies

.....

Action taken

.....

Place Name and signature of the surveyor authorized by the maritime authority

Date 19

.....

.....

Annexe 3

Pays d'origine:

Rapport d'inspection
en application du mémorandum d'entente
sur le contrôle
des navires par l'Etat du port

Nom du navire Type de navire

Pavillon Indicatif

Jauge brute Année de construction

Lieu d'inspection Date 19

Défauts

.....

Mesures prises

.....

Fait à Nom et signature du contrôleur habilité par l'autorité maritime

Le 19

.....

.....

**Anlage 2
Form des Fernschreibens**

Bei nicht vollständig beseitigten oder nur vorläufig behobenen Mängeln ist ein Fernschreiben an die zuständige Behörde des Staates der Region zu senden, wo der nächste Anlaufhafen des Schiffes gelegen ist. Das Fernschreiben ist wie folgt abzufassen:

Datum:.....
aus: Staat Hafen
an: Staat Hafen

Betreff: Mängel, die zu beseitigen sind
Schiffsname Schiffstyp
Flagge des Schiffes Rufzeichen
Bruttoreumgehalt Baujahr

Abfahrtszeit

Voraussichtliche Ankunftszeit in

Art der Mängel

.....

.....

Vorgeschlagene Maßnahmen

.....

.....

.....

Unterschrift:

.....

Anlage 3

Ausstellender Staat:

**Bericht über eine Überprüfung
nach Maßgabe der Vereinbarung
über die Hafenstaatkontrolle**

Schiffsname Schiffstyp

Flagge des Schiffes Rufzeichen

Bruttoreumgehalt Baujahr

Datum und Ort der Überprüfung 19.....

Art der Mängel

.....

.....

Getroffene Maßnahmen

.....

.....

Ort Name und Unterschrift des

Datum 19..... von der Seeschiffsfahrtsbehörde
ermächtigten Besichtigers

.....

.....

Anlage 4

Informationssystem im Zusammenhang mit den Überprüfungen

Annex 4

Information System on Inspections

Annexe 4

Système d'information relatif aux inspections

- | | | |
|---|---|--|
| <p>1. To assist Authorities in their selection of foreign flag ships to be inspected in their ports it is necessary to have at the disposal of Authorities up to date information on inspections of an individual foreign flag ship in one of the other regional ports within the preceding six months.</p> | <p>1. Pour aider les Autorités dans le choix des navires étrangers qui doivent être inspectés dans leurs ports il est nécessaire de mettre à la disposition de celles-ci une information à jour sur l'inspection de tout navire étranger effectuée dans les autres ports de la région au cours des six mois précédents.</p> | <p>1 Zur Unterstützung der Behörden bei der Auswahl der in ihren Häfen zu überprüfenden Schiffe unter fremder Flagge ist es erforderlich, daß den Behörden aktuelle Informationen über die in den letzten sechs Monaten in einem der anderen Häfen der Region vorgenommenen Überprüfungen einzelner Schiffe unter fremder Flagge zur Verfügung stehen.</p> |
| <p>2. For that purpose the Authorities shall send a daily message preferably by telex on all the ships inspected in the national ports to the "Centre Administratif des Affaires Maritimes" in Saint-Malo (C.A.A.M.).</p> | <p>2. Dans ce but les Autorités envoient chaque jour au Centre Administratif des Affaires Maritimes de Saint-Malo (C.A.A.M.) un message quotidien de préférence par télex relatif à tous les navires inspectés dans leurs ports.</p> | <p>2 Zu diesem Zweck senden die Behörden täglich eine Mitteilung, möglichst als Fernschreiben, über alle in ihren Häfen überprüften Schiffe an das „Centre Administratif des Affaires Maritimes“ (Verwaltungszentrum für Seeschiffsangelegenheiten) (C. A. A. M.) in Saint-Malo.</p> |
| <p>3. The information set out in Annex 3 shall be sent in a standardized form (see Appendix) for each ship inspected.</p> | <p>3. Les informations figurant dans l'Annexe 3 sont envoyées pour chaque navire inspecté sous forme normalisée (voir Appendice).</p> | <p>3 Die in Anlage 3 genannten Informationen werden in einheitlicher Form (s. Anhang) für jedes überprüfte Schiff übermittelt.</p> |
| <p>4. The C.A.A.M. will organize the processing of information as in paragraph 3 above and will every second week send, in a microfiche form, an alphabetical list of ships inspected in the region in the previous period of six months to the Authorities concerned and to the Secretariat.</p> | <p>4. Le C.A.A.M. organise le traitement de cette information et envoie aux Autorités concernées et au Secrétariat, une fois par quinzaine, sur microfiche un listage alphabétique des navires inspectés dans la région au cours des six mois précédents.</p> | <p>4 Das C. A. A. M. bearbeitet die nach Nummer 3 eingegangenen Informationen und übermittelt den betreffenden Behörden sowie dem Sekretariat alle zwei Wochen als Mikrofiche ein alphabetisches Verzeichnis der in den letzten sechs Monaten in der Region überprüften Schiffe.</p> |
| <p>5. Information for administrative purposes, for instance statistical information, will be provided by the Secretariat under the guidance of the Committee. This will be based on information provided by the C.A.A.M.</p> | <p>5. Le Secrétariat fournit selon les directives du Comité toutes les informations à caractère administratif, par exemple l'information statistique. Pour ce faire il utilise les informations fournies par le C.A.A.M.</p> | <p>5 Informationen zu Verwaltungszwecken, zum Beispiel statistische Informationen, werden vom Sekretariat nach den Anweisungen des Ausschusses zur Verfügung gestellt. Als Grundlage hierfür dienen die Informationen des C. A. A. M.</p> |
| <p>6. The information system indicated in the foregoing paragraphs will be implemented on a provisional basis from the time that the Memorandum takes effect. Further studies to develop a final system will continue.</p> | <p>6. Le système d'information mentionné dans les paragraphes précédents sera mis en œuvre à titre provisoire à la date de prise d'effet du Memorandum.</p> | <p>6 Das oben dargelegte Informationssystem wird vom Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Vereinbarung an vorläufig angewendet.</p> |
| <p>7. Whenever deficiencies are found, the port state Authority will send a copy of Annex 3 to the regional flag Administration concerned.</p> | <p>7. En cas de déféctuosité, l'Autorité de l'Etat du port envoie une copie de l'Annexe 3 à l'Administration de l'Etat du pavillon concerné si elle participe au Memorandum.</p> | <p>7 In allen Fällen, in denen Mängel festgestellt werden, übersendet die Behörde des Hafenstaats der Verwaltung des betreffenden Flaggenstaats eine Ausfertigung der Anlage 3.</p> |
| | <p>Les études de mise au point d'un système définitif seront poursuivies.</p> | <p>Weitere Untersuchungen zur Entwicklung eines endgültigen Systems werden fortgesetzt.</p> |

Appendix to Annex 4 Telex form for ships inspected	Appendice à l'Annexe 4 Modèle de téléx «navires contrôlés»	Anhang zu Anlage 4 Form eines Fernschreibens betreffend überprüfte Schiffe
Report of inspection	Rapport d'inspection	Überprüfungsbericht
1. Issuing country	1. Pays d'origine	1 – Ausstellender Staat
2. Name of ship	2. Nom du navire	2 – Schiffsname
3. Type of ship	3. Type de navire	3 – Schiffstyp
4. Flag of ship	4. Pavillon	4 – Flagge des Schiffes
5. Call sign	5. Indicatif radio	5 – Rufzeichen
6. Gross tonnage	6. Jauge brute	6 – Bruttoreaumgehalt
7. Year of build	7. Année de construction	7 – Baujahr
8. Date and place of inspection	8. Date et lieu d'inspection	8 – Datum und Ort der Überprüfung
9. Nature of deficiencies *)	9. Défectuosités *)	9 – Art der Mängel *)
10. Action taken	10. Mesures prises	10 – Getroffene Maßnahmen

*) including reference to the relevant Conventions if shown on the document left on board.

*) comprenant référence aux Conventions applicables, si elle figure sur le document laissé à bord.

*) einschließlich eines Hinweises auf die einschlägigen Übereinkünfte, sofern in der an Bord belassenen Bescheinigung angegeben.

Bekanntmachung
des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Demokratischen Republik Sudan
über Finanzielle Zusammenarbeit

Vom 8. Juni 1982

In Khartoum ist am 17. März 1982 ein Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Demokratischen Republik Sudan über Finanzielle Zusammenarbeit unterzeichnet worden. Das Abkommen ist nach seinem Artikel 8

am 17. März 1982

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 8. Juni 1982

Der Bundesminister
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
Im Auftrag
Dr. Moltrecht

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

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und

die Regierung der Demokratischen Republik Sudan –

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

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 der Demokratischen Republik Sudan beizutragen –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Demokratischen Republik Sudan, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt (Main), für das Vorhaben „Ziegelei Atbara“ einen Finanzierungsbeitrag bis zu 6,9 Millionen DM (in Worten: sechs Millionen neunhunderttausend Deutsche Mark) zu erhalten.

Artikel 2

Die Verwendung des in Artikel 1 genannten Betrages sowie die Bedingungen, zu denen er zur Verfügung gestellt wird, bestimmt der zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und dem Empfänger des Finanzierungsbeitrages zu schließende Vertrag, der den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegt.

Artikel 3

Die Regierung der Demokratischen Republik Sudan stellt die Kreditanstalt für Wiederaufbau von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die im Zusammenhang

mit Abschluß und Durchführung des in Artikel 2 erwähnten Vertrages im Sudan erhoben werden.

Artikel 4

Die Regierung der Demokratischen Republik Sudan überläßt bei den sich aus der Gewährung des Finanzierungsbeitrages ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See-, Land- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die gleichberechtigte Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen mit Sitz in dem deutschen Geltungsbereich dieses Abkommens ausschließen oder erschweren und erteilt gegebenenfalls die für die Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

Lieferungen und Leistungen für Vorhaben, die aus dem Finanzierungsbeitrag finanziert werden, sind international öffentlich auszuschreiben, soweit nicht im Einzelfall etwas Abweichendes festgelegt wird.

Artikel 6

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland legt besonderen Wert darauf, daß bei den sich aus der Gewährung des Finanzierungsbeitrages ergebenden Lieferungen und Leistungen die wirtschaftlichen Möglichkeiten des Landes Berlin bevorzugt genutzt werden.

Artikel 7

Mit Ausnahme der Bestimmungen des Artikels 4 hinsichtlich des Luftverkehrs gilt dieses Abkommen auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Regierung der Demokratischen Republik Sudan innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Abkommens eine gegenteilige Erklärung abgibt.

Artikel 8

Dieses Abkommen tritt am Tage seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Khartoum am 17. März 1982 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Dr. Peter Corterier

Für die Regierung der Demokratischen Republik Sudan

Bashir Abraham Osman Ishag

**Bekanntmachung
des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung des Königreichs Thailand
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Vom 9. Juni 1982

In Bangkok ist am 7. August 1981 ein Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Königreichs Thailand über Finanzielle Zusammenarbeit unterzeichnet worden. Das Abkommen ist nach seinem Artikel 8

am 7. August 1981

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 9. Juni 1982

Der Bundesminister
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
Im Auftrag
Dr. Moltrecht

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung des Königreichs Thailand
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung des Königreichs Thailand –

im Geiste der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Thailand,

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 im Königreich Thailand beizutragen –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung des Königreichs Thailand, vorbehaltlich der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, ausschließlich für das Vorhaben Finanzierung von Maßnahmen zur Verbesserung der sozialen Infrastruktur in vom Flüchtlingsstrom betroffenen Grenzgebieten, wenn nach Prüfung die

Förderungswürdigkeit festgestellt worden ist, Finanzierungsbeiträge bis zu insgesamt 10 Millionen DM (in Worten: zehn Millionen Deutsche Mark) zu erhalten.

Artikel 2

Die Verwendung der Finanzierungsbeiträge sowie die Bedingungen, zu denen sie gewährt werden, bestimmen die zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und der Regierung des Königreichs Thailand zu schließenden Finanzierungsverträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen.

Artikel 3

Die Regierung des Königreichs Thailand stellt die Kreditanstalt für Wiederaufbau von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die im Zusammenhang mit Abschluß und Durchführung der in Artikel 2 erwähnten Finanzierungsverträge im Königreich Thailand erhoben werden.

Artikel 4

Die Regierung des Königreichs Thailand überläßt bei den sich aus der Gewährung der Finanzierungsbeiträge ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See-, Land- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die gleichberechtigte Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in dem deutschen Geltungsbereich dieses Abkommens

ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für die Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

Lieferungen und Leistungen für Vorhaben, die aus den Finanzierungsbeiträgen finanziert werden, sind international öffentlich auszuschreiben, soweit nicht im Einzelfall etwas Abweichendes festgelegt wird.

Artikel 6

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland legt besonderen Wert darauf, daß bei den sich aus der Gewährung der Finanzierungsbeiträge ergebenden Lieferungen und Leistun-

gen die wirtschaftlichen Möglichkeiten des Landes Berlin bevorzugt genutzt werden.

Artikel 7

Mit Ausnahme der Bestimmungen des Artikels 4 hinsichtlich des Luftverkehrs gilt dieses Abkommen auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Regierung des Königreichs Thailand innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Abkommens eine gegenteilige Erklärung abgibt.

Artikel 8

Dieses Abkommen tritt am Tage seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Bangkok am 7. August 1981 (BE 2524) in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Dr. Walter Boss

Botschafter der Bundesrepublik Deutschland

Für die Regierung des Königreichs Thailand

Dr. Thanat Khoman

Stellvertretender Ministerpräsident des Königreichs Thailand

**Bekanntmachung
des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung des Königreichs Thailand
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Vom 9. Juni 1982

In Bangkok ist am 7. August 1981 ein Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Königreichs Thailand über Finanzielle Zusammenarbeit unterzeichnet worden. Das Abkommen ist nach seinem Artikel 8

am 7. August 1981

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 9. Juni 1982

Der Bundesminister
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
Im Auftrag
Dr. Moltrecht

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung des Königreichs Thailand -
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Regierung des Königreichs Thailand -

im Geiste der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Thailand,

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 im Königreich Thailand beizutragen -

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung des Königreichs Thailand, vorbehaltlich der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, für die Vorhaben Finanzierung von Maßnahmen zur Vorbereitung, Durchführung und Betreuung von noch auszuwählenden Vorhaben der Finanziellen Zusammenarbeit zwischen den Regierungen der Bundesrepublik Deutschland und des Königreichs Thailand, wenn nach Prüfung die Förderungswürdigkeit festgestellt worden ist, Finanzierungsbeiträge bis zu insgesamt 4 Millionen DM (in Worten: vier Millionen Deutsche Mark) zu erhalten.

Artikel 2

Die Verwendung der Finanzierungsbeiträge sowie die Bedingungen, zu denen sie gewährt werden, bestimmen die zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und der Regierung des Königreichs Thailand zu schließenden Finanzierungsverträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen.

Artikel 3

Die Regierung des Königreichs Thailand stellt die Kreditanstalt für Wiederaufbau von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die im Zusammenhang mit Abschluß und Durchführung der in Artikel 2 erwähnten Finanzierungsverträge im Königreich Thailand erhoben werden.

Artikel 4

Die Regierung des Königreichs Thailand überläßt bei den sich aus der Gewährung der Finanzierungsbeiträge ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See-, Land- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die gleichberechtigte Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in dem deutschen Geltungsbereich dieses Abkommens ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für die Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

Das bei der Vergabe der Aufträge für die Durchführung der in Artikel 1 genannten Maßnahmen anzuwendende Verfahren wird in den zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und dem Empfänger zu schließenden Finanzierungsverträgen geregelt.

Artikel 6

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland legt besonderen Wert darauf, daß bei den sich aus der Gewährung der Finanzierungsbeiträge ergebenden Lieferungen und Leistungen die wirtschaftlichen Möglichkeiten des Landes Berlin bevorzugt genutzt werden.

Artikel 7

Mit Ausnahme der Bestimmungen des Artikels 4 hinsichtlich des Luftverkehrs gilt dieses Abkommen auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Regierung des Königreichs Thailand innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Abkommens eine gegenteilige Erklärung abgibt.

Artikel 8

Dieses Abkommen tritt am Tage seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Bangkok am 7. August 1981 (BE 2524) in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Dr. Walter Boss

Botschafter der Bundesrepublik Deutschland

Für die Regierung des Königreichs Thailand

Dr. Thanat Khoman

Stellvertretender Ministerpräsident des Königreichs Thailand

**Bekanntmachung
des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung des Königreichs Thailand
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Vom 9. Juni 1982

In Bangkok ist am 31. März 1982 ein Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Königreichs Thailand über Finanzielle Zusammenarbeit unterzeichnet worden. Das Abkommen ist nach seinem Artikel 8

am 31. März 1982

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 9. Juni 1982

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

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung des Königreichs Thailand
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung des Königreichs Thailand –

im Geiste der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Thailand,

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 im Königreich Thailand beizutragen –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung des Königreichs Thailand oder anderen von beiden Regierungen gemeinsam auszuwählenden Darlehensnehmern, bei der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, für die Vorhaben

- a) Finanzierung von Investitionsmaßnahmen im Rahmen des Staudamm- und Bewässerungssystems am Nam Mun-Fluß (bis zu sechsundzwanzig Millionen Deutsche Mark),
- b) Finanzierung von Investitionsmaßnahmen und Inlandswährungskosten bei Kleinbewässerungsvorhaben (bis zu zehn Millionen Deutsche Mark),

wenn nach Prüfung die Förderungswürdigkeit festgestellt worden ist, Darlehen bis zu insgesamt 36 Millionen DM (in Worten: sechsunddreißig Millionen Deutsche Mark) aufzunehmen.

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

Artikel 2

(1) Die Verwendung dieser Darlehen sowie die Bedingungen, zu denen sie gewährt werden, bestimmen die zwischen den Darlehensnehmern und der Kreditanstalt für Wiederaufbau zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen.

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

Artikel 3

Die Regierung des Königreichs Thailand stellt die Kreditanstalt für Wiederaufbau von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die im Zusammenhang mit Abschluß und Durchführung der in Artikel 2 erwähnten Verträge im Königreich Thailand erhoben werden.

Artikel 4

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

Artikel 5

Für die in Artikel 1 Absatz 1 unter Buchstaben a und b genannten Vorhaben sind die Lieferungen und Leistungen, die

aus den Darlehen finanziert werden, international öffentlich auszuschreiben, soweit nicht im Einzelfall etwas Abweichendes festgelegt wird.

Artikel 6

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland legt besonderen Wert darauf, daß bei den sich aus der Darlehensgewährung ergebenden Lieferungen und Leistungen die wirtschaftlichen Möglichkeiten des Landes Berlin bevorzugt genutzt werden.

Artikel 7

Mit Ausnahme der Bestimmungen des Artikels 4 hinsichtlich des Luftverkehrs gilt dieses Abkommen auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Regierung des Königreichs Thailand innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Abkommens eine gegenseitige Erklärung abgibt.

Artikel 8

Dieses Abkommen tritt am Tage seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Bangkok am 31. März 1982 (BE 2525) in zwei Urschriften, jede in deutscher, thailändischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen und des thailändischen Wortlauts ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Dr. Hans Christian Lankes
Botschafter der Bundesrepublik Deutschland

Für die Regierung des Königreichs Thailand
Air Chief Marshal
Siddhi Savetsila
Außenminister des Königreichs Thailand

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

Vom 15. Juni 1982

In Nairobi ist am 7. Mai 1982 ein Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Kenia über Finanzielle Zusammenarbeit unterzeichnet worden. Das Abkommen ist nach seinem Artikel 8

am 7. Mai 1982

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 15. Juni 1982

Der Bundesminister
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
Im Auftrag
Dr. Moltrecht

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

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

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

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 der Republik Kenia beizutragen –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Republik Kenia, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, für das Vorhaben „Straße Marigat-Kabarnet“ ein Darlehen bis zu 28 000 000,- DM (in Worten: achtundzwanzig Millionen Deutsche Mark) zu erhalten.

(2) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der Regierung der Republik Kenia zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht, weitere Darlehen oder Finanzierungsbeiträge zur Vorbereitung oder Finanzierungsbeiträge für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung des unter Absatz 1 genannten Vorhabens von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, zu erhalten, findet dieses Abkommen Anwendung. Finanzierungsbeiträge für Vorbereitungs- und Begleitmaßnahmen werden in Darlehen umgewandelt, wenn sie nicht für solche Maßnahmen verwendet werden.

Artikel 2

Die Verwendung des in Artikel 1 genannten Betrages sowie die Bedingungen, zu denen er zur Verfügung gestellt wird, bestimmt der zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und dem Empfänger des Darlehens zu schließende Vertrag, der den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegt.

Artikel 3

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

Artikel 4

Die Regierung der Republik Kenia 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 Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in dem deutschen Geltungsbereich dieses Abkommens ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

Lieferungen und Leistungen für Vorhaben, die aus dem Darlehen finanziert werden, sind international öffentlich auszusprechen, soweit nicht im Einzelfall etwas Abweichendes festgelegt wird.

Artikel 6

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland legt besonderen Wert darauf, daß bei den sich aus der Darlehensgewährung ergebenden Lieferungen und Leistungen die wirtschaftlichen Möglichkeiten des Landes Berlin bevorzugt genutzt werden.

Artikel 7

Mit Ausnahme der Bestimmungen des Artikels 4 hinsichtlich des Luftverkehrs gilt dieses Abkommen auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Regierung der Republik Kenia innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Abkommens eine gegenteilige Erklärung abgibt.

Artikel 8

Dieses Abkommen tritt am Tage seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Nairobi am 7. Mai 1982 in zwei Urschriften,
jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Dr. A. G. Kühn

Für die Regierung der Republik Kenia

Magugu

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

Vom 15. Juni 1982

In Nairobi ist am 7. Mai 1982 ein Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Kenia über Finanzielle Zusammenarbeit unterzeichnet worden. Das Abkommen ist nach seinem Artikel 8

am 7. Mai 1982

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 15. Juni 1982

Der Bundesminister
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
Im Auftrag
Dr. Moltrecht

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

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

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

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 der Republik Kenia beizutragen –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Republik Kenia, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, für das Vorhaben „Garsen-Brücke“ ein Darlehen bis zu 38 000 000,- DM (in Worten: achtunddreißig Millionen Deutsche Mark) zu erhalten.

(2) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der Regierung der Republik Kenia zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht, weitere Darlehen oder Finanzierungsbeiträge zur Vorbereitung oder Finanzierungsbeiträge für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung des unter Absatz 1 genannten Vorhabens von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, zu erhalten, findet dieses Abkommen Anwendung. Finanzierungsbeiträge für Vorbereitungs- und Begleitmaßnahmen werden in Darlehen umgewandelt, wenn sie nicht für solche Maßnahmen verwendet werden.

Artikel 2

Die Verwendung des in Artikel 1 genannten Betrages sowie die Bedingungen, zu denen er zur Verfügung gestellt wird, bestimmt der zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und dem Empfänger des Darlehens zu schließende Vertrag, der den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegt.

Artikel 3

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

Artikel 4

Die Regierung der Republik Kenia 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 keine Maßnahmen, welche die Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in dem deutschen Geltungsbereich dieses Abkommens ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

Lieferungen und Leistungen für Vorhaben, die aus dem Darlehen finanziert werden, sind international öffentlich auszuschreiben, soweit nicht im Einzelfall etwas Abweichendes festgelegt wird.

Artikel 6

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland legt besonderen Wert darauf, daß bei den sich aus der Darlehensgewäh-

rung ergebenden Lieferungen und Leistungen die wirtschaftlichen Möglichkeiten des Landes Berlin bevorzugt genutzt werden.

Artikel 7

Mit Ausnahme der Bestimmungen des Artikels 4 hinsichtlich des Luftverkehrs gilt dieses Abkommen auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Regierung der Republik Kenia innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Abkommens eine gegenseitige Erklärung abgibt.

Artikel 8

Dieses Abkommen tritt am Tage seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Nairobi am 7. Mai 1982 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Dr. A. G. Kühn

Für die Regierung der Republik Kenia

Magugu

**Berichtigung
der Bekanntmachung über das Inkrafttreten einer Änderung
des Anhangs I des Washingtoner Artenschutzübereinkommens**

Vom 21. Juni 1982

Die Bekanntmachung über das Inkrafttreten einer Änderung des Anhangs I des Washingtoner Artenschutzübereinkommens vom 1. Juni 1982 (BGBl. II S. 556) wird wie folgt berichtigt:

In Anhang I des Washingtoner Artenschutzübereinkommens in der Fassung vom 22. Mai 1981 (BGBl. II S. 221) wird im Abschnitt „Reptilia/Kriechtiere“ bei der Familie „Crocodylidae/Echte Krokodile“ unter „Anhang I“ nach der Art „*Crocodylus palustris*/Sumpfkrokodil“ eingefügt:

„*Crocodylus porosus*** – 108
Leistenkrokodil“.

Diese Änderung tritt am 1. Juli 1982 in Kraft.

Bonn, den 21. Juni 1982

Der Bundesminister
für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
Im Auftrag
Dr. Schmidt

Herausgeber: Der Bundesminister der Justiz – Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. – Druck: Bundesdruckerei Bonn.

Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze, Verordnungen und sonstige Veröffentlichungen von wesentlicher Bedeutung.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

- a) völkerrechtliche Vereinbarungen und Verträge mit der DDR und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durchsetzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende Bekanntmachungen,
- b) Zolltarifvorschriften.

Bezugsbedingungen: Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Abbestellungen müssen bis spätestens 30. 4. bzw. 31. 10. jeden Jahres beim Verlag vorliegen. Postanschrift für Abonnementsbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben: Bundesgesetzblatt Postfach 13 20, 5300 Bonn 1, Tel. (02 28) 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 Voreinsendung des Betrages auf das Postscheckkonto Bundesgesetzblatt Köln 3 99-509 oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe: 4,60 DM (3,60 DM zuzüglich 1,- DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 5,10 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 A · Gebühr bezahlt

Übersicht über den Stand der Bundesgesetzgebung

Die 376. Übersicht über den Stand der Bundesgesetzgebung, abgeschlossen am 31. Mai 1982, ist im Bundesanzeiger Nr. 112 vom 24. Juni 1982 erschienen.

Diese Übersicht enthält bei den aufgeführten Gesetzesvorlagen alle wichtigen Daten des Gesetzgebungsablaufs sowie Hinweise auf die Bundestags- und Bundesrats-Drucksachen und auf die sachlich zuständigen Ausschüsse des Bundestages.

Verkündete Gesetze sind nur noch in der der Verkündung folgenden Übersicht enthalten.

Der Bundesanzeiger Nr. 112 vom 24. Juni 1982 kann zum Preis von 3,50 DM (2,60 DM + 0,90 DM Versandkosten einschl. 6,5% Mehrwertsteuer) gegen Voreinsendung des Betrages auf das Postscheckkonto „Bundesanzeiger“ Köln 834 00-502 (BLZ 370 100 50) bezogen werden.